

MOBILITEITSPLAN DESTELBERGEN **VERBREDEN/VERDIEPEN**

BELEIDSPLAN DEFINITIEVE VERSIE



maart 2016

Rapport opgemaakt door:

MINT nv, Hendrik Consciencestraat 1b, 2800 MECHELEN

In opdracht van:

Gemeente Destelbergen, Dendermondesteenweg 430, 9070 DESTELBERGEN



COLOFON

Opdrachtgever	Gemeente Destelbergen Dendermondesteenweg 430 – 9070 Destelbergen
Contactpersoon	Davy Willaert (mobiliteitsambtenaar)

Opdrachtnemer	MINT nv Hendrik Consciencestraat 1b – 2800 Mechelen
Projectmedewerkers	Tim De Roeck en Conrad De Poortere

Documenten	
2016-03-10	Beleidsplan
2015-08-19	Uitwerkingsnota
2014-04-25	Verkenningnota

INHOUDSTAFEL

VOORWOORD	5
1. INLEIDING	6
1.1. OPZET VAN HET BELEIDSPLAN	7
1.2. MOBILITEITSDECREET 20 MAART 2009	8
2. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN	10
2.1. KAART MET KNELPUNTEN EN POTENTIES	10
2.2. DOELSTELLINGEN	11
2.3. MOBILITEITSSCENARIO'S	12
3. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN	13
3.1. MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN	13
3.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	13
3.3. AFBAKENING GROOTSTEDELIJK GEBIED GENT	13
3.4. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN	13
3.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	13
3.6. MILIEUBELEIDSPLAN	14
3.7. BELEIDSPLAN LOKALE ECONOMIE	14
3.8. WOONBELEIDSPLAN	14
4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	16
5. BELEIDSSCENARIO	17
5.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSBEHOEFTE	18
5.1.1. A1: RUIMTELIJKE PLANNING	18
5.1.2. A2: STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT	21
5.1.3. A3: CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN	23
5.2. WERKDOMEIN B – NETWERKEN PER MODUS	26
5.2.1. B1: VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN	26
5.2.2. B2 : FIETSVERKEER	34
5.2.3. B3: NETWERK OPENBAAR VERVOER	49
5.2.4. B4: (HER)INRICHTING VAN WEGEN	52
5.2.5. B5: PARKEERBELEID	62

5.2.6.	B6: GOEDERENVERVOER	65
5.3.	WERKDOMEIN C – ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN	67
5.3.1.	C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN	67
5.3.2.	C2: TARIFERING	68
5.3.3.	C3: ALGEMENE SENSIBILISERING EN MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	68
5.3.4.	C4: HANDHAVING	70
5.3.5.	C5: BELEIDSONDERSTEUNING	70
5.3.6.	C6: MONITORING EN EVALUATIE	71
6.	ACTIEPLAN	71
7.	VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPANNEN	72
8.	TOETSING VAN HET BELEIDSPAN	74
8.1.	EVALUATIE RELATIETABELLEN EN TAAKSTELLINGEN	74
8.1.1.	DOELSTELLINGEN	74
9.	VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE	83
10.	PARTICIPATIE	84
11.	BIJLAGEN	85
11.1.	VERKLARENDE WOORDENLIJST	85
11.2.	KAARTENBUNDEL	85
11.3.	PROCESVERLOOP	86
11.1.	DOCUMENTEN MBT PARTICIPATIETRAJECT	87
11.2.	SAMENSTELLING GBC	89
11.3.	GBC-VERSLAGEN	91
11.3.1.	GBC 1: 29/9/15	91
11.3.2.	GBC 2: 20/11/15	97
11.4.	ADVIES RMC FASE 2	105
11.5.	ADVIES RMC BELEIDSPAN	107
11.6.	PROCES VERBAAL	109

VOORWOORD

Mobiliteit is bij uitstek een dynamisch gegeven. Onze snel veranderende maatschappij zorgt voor nieuwe trends waar als bestuur op ingespeeld moet worden. Het mobiliteitsgebeuren wint aan belang, specialisten terzake voorzien in de 10 komende jaren belangrijke en grondige evoluties, niet enkel op het vlak van gedragswijziging in het gebruik van vervoersmodi, maar ook op het vlak van technologie. We kunnen niet ontkennen dat beiden het onvermijdelijke gevolg van, maar ook een oplossing kunnen zijn voor het stijgende verkeer en de verdichting van de woonkernen. Dit zijn dus zoveel uitdagingen waar we als gemeentebestuur proactief moeten op inspelen.

Gebaseerd op de prioriteiten in het bestuursakkoord, gelden 3 uitgangspunten als rode draad doorheen dit mobiliteitsplan:

- 1. **We zetten in op het verhogen van de verkeersveiligheid.** Elk slachtoffer is er één teveel! Inzetten op veilig verkeer gaat op 3 manieren: blijven investeren in veilige infrastructuur, inzetten op educatie & sensibilisering en tenslotte handhaving. Hier dient speciale aandacht besteed te worden aan de schoolbereikbaarheid. Willen we meer mensen op de fiets, dan moeten de mensen erop kunnen vertrouwen dat dit op een vlotte en veilige manier kan. Maar ook het woon-werkverkeer verdient onze speciale aandacht.*
- 2. Destelbergen-Heusden is een groene, residentiële gemeente waar het verblijfskarakter primeert. **Het versterken van de verkeersleefbaarheid** is dan ook hét sleutelwoord doorheen dit hele plan. Ook voor nieuwe ontwikkelingen is het essentieel om de mobiliteitsimpact van in het begin mee te bekijken.*
- 3. De toenemende verkeersdrukke en de verdichting van de woonkernen noopt ons om **alternatieve en duurzamere vervoersmodi aan te moedigen**. Het aanbieden van/verder blijven investeren in comfortabele en veilige fietsinfrastructuur is hierbij van essentieel belang. De autogebruiker kunnen we natuurlijk niet verplichten, maar moet alternatieven aangereikt worden waardoor deze desgevallend kan kiezen voor een duurzamer verplaatsingsgedrag.*

In het hele traject van totstandkoming van dit plan hebben we gestreefd naar een maximale participatie van burgers en adviesraden. Een mobiliteitsplan geschreven vanop een (studie)bureau heeft weinig zin indien deze visie niet gestoeld is op de bekommernissen van de verschillende belanghebbenden. Theorie is goed, maar de toetsing ervan aan de werkelijkheid, aan de input van de burgers, zorgt ervoor dat we tot een gedragen plan kunnen komen. Het ambitieuze participatietraject dat we hierbij nauwgezet volgden bewijst dit.

Veel lees- (en studie)genot,

*Rose Leirens
Schepen van Mobiliteit*

1. INLEIDING

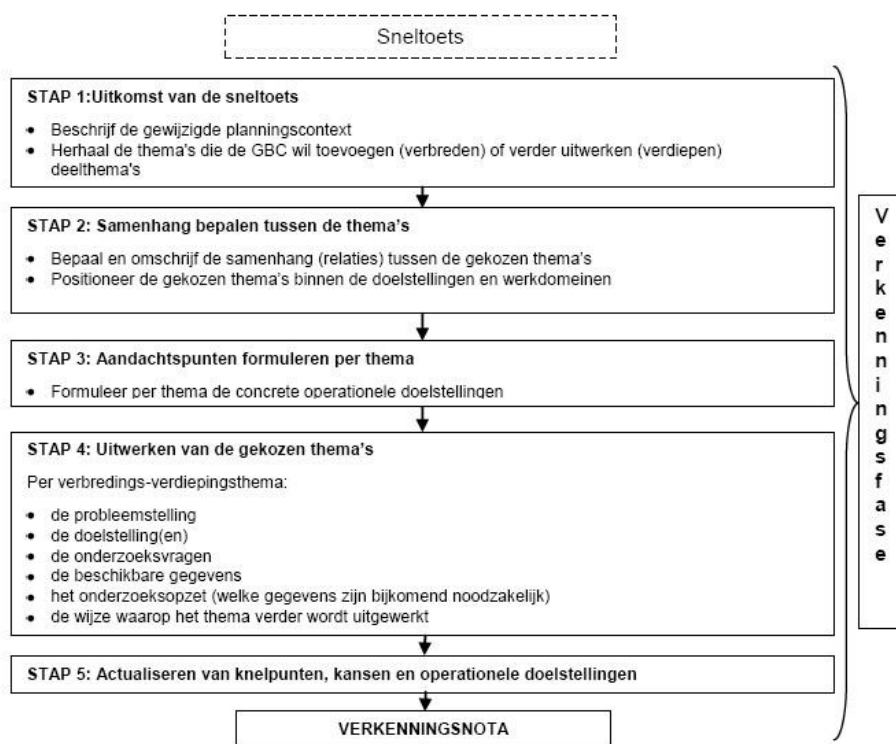
Het vorige mobiliteitsplan van de gemeente Destelbergen dateert van 2006. Het werd onderworpen aan een **sneltoets**. Daaruit is gebleken dat alle partners nog achter het toen uitgezette mobiliteitsscenario staan, maar dat er een aantal thema's verder verdiept dienen te worden. Daarom werd gekozen voor spoor 2, verbreden en verdiepen.

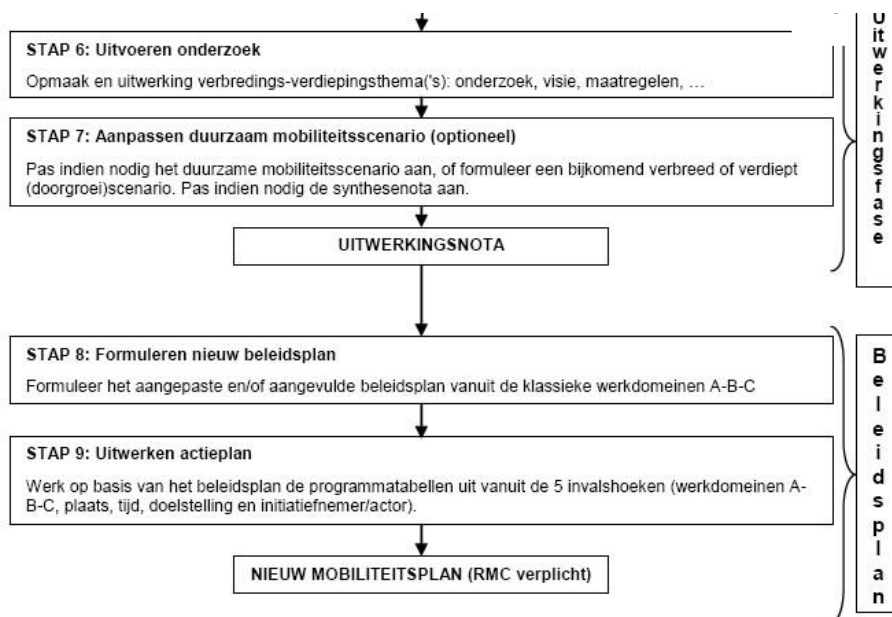
De kernthema's die weerhouden werden op basis van de sneltoets zijn:

1. Impact ruimtelijke ontwikkelingen
2. Netwerk gemotoriseerd verkeer: wegcategorisering, snelheidsbeleid en vrachtroutes
3. Netwerk langzaam verkeer: fietsbeleid en trage wegen
4. Parkeerbeleid incl. verkeerscirculatie Heusden

In de eerste fase van dat proces, de verkenningsfase, werden een aantal onderzoeksvragen naar voor geschoven voor de te verdiepen thema's. Hiervan is de **verkenningsnota** het resultaat. De onderzoeksvragen uit de verkenningsnota werden verder uitgewerkt in de uitwerkingsfase, wat resulteerde in een afzonderlijke **uitwerkingsnota**.

Op basis van de voorgaande stappen wordt er een **beleidsplan** opgemaakt. De voorliggende nota geeft aan welke keuzes er weerhouden worden uit het doorlopen proces. Deze beleidsnota zet het kader uit voor het mobiliteitsbeleid dat de gemeente Destelbergen wil voeren, in overleg met de andere mobiliteitspartners. Het resultaat van het verbreden-verdiepenproces is een opzichzelfstaand mobiliteitsplan dat de vorige versie volledig vervangt. Het is een strategisch mobiliteitsplan, een beleidsdocument; onderzoek voor en uitwerking van concrete projecten zijn hier niet op hun plaats. Daarvoor bestaan immers meer geëigende instrumenten zoals de start-, project- en unieke verantwoordingsnota's, MOBER's, masterplannen, streefbeelden, inrichtingsplannen, bewegwijzeringsplannen, ...





Figuur 1: Herzieningsproces mobiliteitsplan via spoor 2

1.1. OPZET VAN HET BELEIDSPLAN

De opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan omvat een **visievorming** met het oog op het beheersen en sturen van de lokale mobiliteit, inclusief de **maatregelen** die hieraan worden gekoppeld. Conform het bestaande mobiliteitsplan wordt dit uitgeschreven via de drie werkdomeinen:

- **A:** Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten
- **B:** Netwerken per modus
- **C:** Ondersteunende maatregelen

Voor elk van deze werkdomeinen wordt in dit beleidsplan een visie opgebouwd met de nodige maatregelen. Bij het formuleren van de maatregelen wordt er rekening gehouden met een tijdshorizon waarbinnen de maatregelen worden geprogrammeerd: korte-, middellange- en lange termijn. In bijlage van deze nota worden de voorgestelde maatregelen in een afzonderlijke programmatabel opgenomen, zodoende een schematisch en overzichtelijk geheel te bieden voor de gemeente Destelbergen te kunnen voorleggen.

De voorliggende nota is opgedeeld in een informatief en een richtinggevend deel:

In het **informatief deel** worden de doelstellingen en taakstellingen voor het mobiliteitsplan Destelbergen herhaald. Het beleidsscenario uit het vorige mobiliteitsplan, dat nog steeds gedragen wordt door de actoren, komt hierbij aan bod. Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van de gemeente zal dus rekening houden met het duurzame mobiliteitsscenario uit 2006 waarbij de nodige aanvullingen en/of wijzigingen worden aangebracht. De samenvatting van de uitwerkingsfase van het verbreden en verdiepen staat eveneens in het informatief gedeelte.

In het **richtinggevend deel** wordt het beleidsplan verder uitgewerkt volgens de werkdomeinen. Hierbij wordt er een nieuw actieprogramma voor het vernieuwde mobiliteitsplan opgemaakt waarin bepaalde onderdelen uit het vorige beleidsplan worden overgenomen of geactualiseerd, maar daarnaast worden er ook nieuwe elementen toegevoegd. Er wordt eveneens aandacht besteed aan het monitoren en evalueren van het gekozen mobiliteitsbeleid.

1.2. MOBILITEITSDECREET 20 MAART 2009

Verbreden-verdiepen is meer dan enkel het aansnijden van nieuwe thema's. De geselecteerde thema's moeten een plaats krijgen in het duurzame mobiliteitsscenario dat in het mobiliteitsplan van 2006 werd gekozen en moeten een bijdrage leveren aan de realisatie van de initiële doelstellingen van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen (zoals geformuleerd in Titel II van het mobiliteitsdecreet):

*Art. 3. Het mobiliteitsbeleid is gericht op een **duurzame mobiliteitsontwikkeling** waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen sociale, ecologische en economische aspecten. De realisatie ervan steunt op een **maatschappelijk veranderingsproces** waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften.*

*Art. 4. Bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de verwezenlijking van de volgende **doelstellingen** :*

- *de **bereikbaarheid** van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;*
- *iedereen op een selectieve wijze de **mogelijkheid bieden zich te verplaatsen**, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;*
- *de **verkeersonveiligheid** terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;*
- *de **verkeersleefbaarheid** verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;*
- *de schade aan **milieu en natuur** terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.*

De overheden, diensten, agentschappen en rechtspersonen, vermeld in het eerste lid, houden bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid ook rekening met de volgende beginselen :

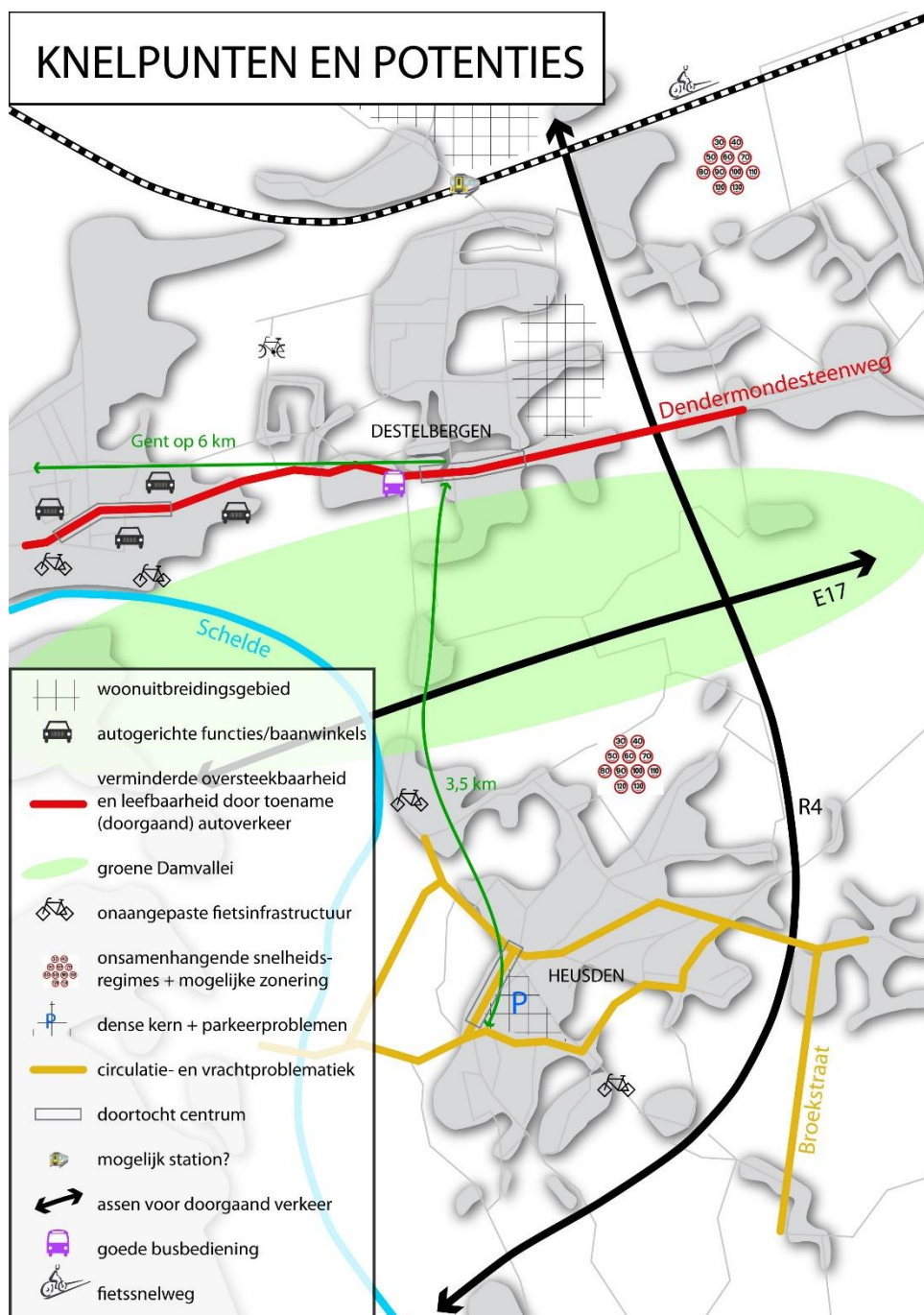
- *het **STOP-beginsel**, op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: voetgangers, fietsers, collectief vervoer en individueel gemotoriseerd vervoer;*
- *het **participatiebeginsel**, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid (zie hierna).*

I. INFORMATIEF DEEL

2. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

2.1. KAART MET KNELPUNTEN EN POTENTIES

De knelpunten en kansen blijven dezelfde als in de onderzoeksfase. Hieronder wordt de kaart uit de onderzoeksnota overgenomen. Voor een volledig overzicht verwijzen we naar de onderzoeksnota.



2.2. DOELSTELLINGEN

Hieronder worden de doelstellingen overgenomen uit het vorige mobiliteitsplan (en waar nodig bijgewerkt):

Belangrijk algemeen uitgangspunt is dat het gebruik van de aanwezige infrastructuur wordt geoptimaliseerd, verbeterd en veiliger gemaakt. Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar, collectief en niet gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Doelstelling 1: Het verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners

Het beheersen van de verkeersonveiligheid en de onleefbaarheid zal moeten gepaard gaan met verschillende ingrepen op het vlak van de wegeninfrastructuur. Aanpassingen aan de wegeninfrastructuur zullen worden gemaakt om knelpunten voor het langzaam verkeer, in het bijzonder in schoolomgevingen en langs schoolroutes, weg te werken. Hierbij moet duidelijk worden gesteld dat het centrum en de woongebieden voornamelijk in functie staan van de zachte weggebruiker. De andere weggebruikers zijn te gast.

Een specifieke doelstelling hierbij betreft de verdere aanpak van de actuele problematiek van de Tramstraat (N447) en de Dendermondesteenweg (N445).

De Tramstraat betreft een gewestweg gericht op doorgaand verkeer, maar deze rol strookt niet met het huidige uitzicht van de weg. In navolging van de beslissing van 2005 om enkelrichtingsverkeer in de Tramstraat in te voeren, blijft het een doelstelling om een visie op lange termijn naar voor te schuiven inzake de verkeersorganisatie in het centrum van Heusden.

Voor de Dendermondesteenweg werd er in 2003 een streefbeeldstudie opgemaakt. Er dient geëvalueerd te worden in hoeverre de niet uitgevoerde, maar vooropgestelde maatregelen anno 2015 nog steeds gedragen worden. Bedoeling is om, met aandacht voor de nodige leefbaarheid langs de doortochten, aangepaste maatregelen te bepalen.

Doelstelling 2: Het in stand houden van de bereikbaarheid van Destelbergen

Destelbergen is door de ligging aan de R4 en de E17 optimaal gesitueerd. De E17 is echter niet rechtsreeks toegankelijk vanuit de gemeente. De gemeente maakt hiervan gebruik, maar aan de andere zijde brengt dit ook sluipverkeer mee van verkeer dat naar de grote wegen wil, of verkeer dat deze grote wegen net wil vermijden (bv. bij ongevallen). Dit brengt o.m. congestie op de toegangswegen naar de R4/E17 zodat de bereikbaarheid in het gedrang komt. Er ontstaat dus een dualiteit tussen de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Het verzoenen van beide doelstellingen is een belangrijk aandachtspunt in het mobiliteitsplan.

Ook de verbindingswegen met de deel- en buurgemeenten moeten een vlotte doorstroming hebben. Een vlotte doorstroming is vaak een probleem langs de Tramstraat en Dendermondesteenweg. Ook het instandhouden van de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer behoort tot de doelstelling van dit beleidsplan.

De toegang tot het dorpscentrum dient goed geaccentueerd te worden. Weggebruikers die hier willen zijn, moeten niet onnodig door de verblijfsgebieden worden geleid. Anderzijds is het niet de bedoeling dat het doorgaand verkeer gebruik maakt van de N445. Zij dienen in principe de R4 te nemen, om zo naar de E17 geleid te worden.

Doelstelling 3: Het bevorderen van de verkeersveiligheid

Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur moet worden geoptimaliseerd om het aantal ongevallen tot het minimum te beperken. Ook het subjectieve onveiligheidsgevoel dient geminimaliseerd te worden. Doelstelling bij de (her)inrichting van wegen is om de ongevalskans te minimaliseren, alsook om de ernst van eventuele ongevallen te beperken. Bij infrastructurele ingrepen dient in het bijzonder veel aandacht te worden besteed aan voldoende en veilige ruimte voor de zachte weggebruiker.

Doelstelling 4: Het optimaliseren van het openbaar vervoer

Mogelijke kansen dienen te worden aangegrepen om het openbaar vervoer in de gemeente te versterken. Een optimalisatie van het aanbod ifv. nieuwe ontwikkelingen en het garanderen van de doorstroming ikv. de betrouwbaarheid en stiptheid van het openbaar vervoer vormen specifieke aandachtspunten.

Doelstelling 5: Het stimuleren van het fietsverkeer

Het gebruik van de fiets dient te worden bevorderd door veilige, comfortabele fietsvoorzieningen die bovendien via kortste routes verlopen. De fiets dient op korte tot middellange afstand een sterk alternatief te vormen voor autoverplaatsingen, te meer gezien de ruimtelijke opportuniteiten. Goede fietsenstallingen maken mee onderdeel uit van een integraal fietsbeleid.

Doelstelling 6: Het afremmen van de groeiende automobilité en het inzetten op de verduurzaming van het huidige wagenpark

Het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor alternatieve vervoerswijzen is van belang om de groeiende automobilité af te remmen. Hiervoor zijn niet enkel maatregelen noodzakelijk mbt. de vervoersnetwerken, maar eveneens een duurzaam locatiebeleid en aangepast vervoersmanagement.

Daarnaast dient de uitstoot van broeikasgassen afkomstig van personenwagens en bedrijfsvoertuigen drastisch te verminderen. Om inwoners en bedrijven te overtuigen om in te zetten op milieuvriendelijke voertuigen dient de gemeente een strategie te ontwikkelen waarbij hiertoe voldoende gefaciliteerd wordt.

Doelstelling 7: Het remmen van het sluipverkeer door een betere verkeersafwikkeling op de hoofdwegen

Het doorgaande verkeer moet zich afwickelen op het hoger wegennet. De E17 en de R4 komen hiervoor in eerste instantie in aanmerking. Er zullen gerichte maatregelen genomen moeten worden opdat de wegen de vooropgestelde functie die ze toebedeeld krijgen ook effectief kunnen uitvoeren.

2.3. MOBILITEITSSCENARIO'S

Bij het proces van verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan worden geen nieuwe mobiliteitsscenario's ontwikkeld. Het gekozen scenario wordt immers verder uitgewerkt (*een nieuw thema toevoegen = 'verbreden', een opgenomen thema verder uitdiepen = 'verdiepen'*). Voor een omschrijving van de mobiliteitsscenario's wordt dan ook verwezen naar het vorige mobiliteitsplan, pagina's 12-14.

3. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN

3.1. MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Vormt het algemene beleidskader om het lokale mobiliteitsplan mee af te toetsen.

3.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Vormt het ruimtelijke beleidskader met impact op mobiliteit. Aandacht is nodig voor de integratie van sturende ruimtelijke principes van gedeconcentreerde bundeling, ruimtelijke bundeling van verplaatsingsbehoeften en het nastreven van een samenhangend netwerk van infrastructuren. Deze insteek is van belang om duurzame vormen van stedelijke mobiliteit te kunnen stimuleren en operationaliseren.

3.3. AFBAKENING GROOTSTEDELIJK GEBIED GENT

Vormt een ruimtelijke afbakening met een grote impact op mobiliteit. De kern van Destelbergen is opgenomen binnen het grootstedelijk gebied, de kern van Heusden niet. Gelet op de verschillende dichtheitsprincipes, zal op een andere manier moeten omgegaan worden met de mobiliteit. Binnen het grootstedelijk gebied is de Damvallei opgenomen als groenpool.

3.4. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN

De mobiliteitsimpact ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen in het grootstedelijk gebied versus buitengebied vormt een bijzonder aandachtspunt, m.n. inzake wonen, bedrijvigheid en kleinhandel. Naast het kwantitatieve aspect moet ook aandacht worden besteed aan de impact ten gevolge van een kwalitatieve invulling voor diverse demografische groepen (toename aantal kleine gezinnen, sterke toename ouderen).

Een tramas Gent-Destelbergen wordt als een potentie gezien als alternatief voor de congestie in en rond Gent¹. Er wordt ook gepleit voor een heropening van het station van Destelbergen indien kan aangetoond worden dat dit voldoende potenties heeft.

3.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Zowel de gewenste ruimtelijke structuur per deelruimte en de gewenste verkeers- en vervoersstructuur zijn van belang voor het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het structuurplan is nog voldoende actueel en voorlopig niet aan herziening toe. Het nieuwe mobiliteitsplan biedt echter een nieuwe relevante insteek voor het lokale ruimtelijk beleid. Onderlinge afstemming is dan ook vereist om de mobiliteitsimpact mee te kunnen sturen, ook op langere termijn.

¹ Deze tramlijn kreeg ondertussen de laagste prioriteit van alle toekomstige vertrammingen in Gent en omgeving.

3.6. MILIEUBELEIDSPLAN

Het milieubeleidsplan voor de periode 2014-2019 omvat een hoofdstuk 'mobiliteit' waarin relevante doelstellingen en acties worden vooropgesteld. Waar mogelijk worden het milieu- en mobiliteitsbeleid via deze basis verder afgestemd.

De belangrijkste milieueffecten die veroorzaakt worden door het auto- en vrachtwagenverkeer betreffen: luchtverontreiniging, aantasting van de open ruimte wat leidt tot versnippering, gebruik van strooizouten en pesticiden voor onderhoud van de wegen, geluidshinder, geurhinder en lichthinder.

Een uitgebreide knelpuntenanalyse mbt. luchtverontreiniging en geluidshinder (= eerste stap) heeft nauwelijks meerwaarde: de grootste bronnen van deze milieueffecten zijn de R4 en de E17 waarop het lokale bestuur nagenoeg geen invloed heeft. Wel dient er ingezet te worden op knelpuntsituaties op maat van de gemeente, in hoofdzaak 'lokale wegen met matige tot hoge verkeersintensiteiten in bebouwde omgeving'.

In het kader van het milieu- en mobiliteitsbeleid engageert de gemeente zich om een Sustainable Energy Action Plan (SEAP) op te maken, waarbij het stimuleren van duurzame vervoersmodi en de verduurzaming van het wagenpark (zowel particulier als tertiair) hoog op de agenda komt te staan. De Europese doelstelling ikv. het Burgemeestersconvenant, waarbij van het lokaal bestuur verwacht wordt om 40% CO₂-reductie te realiseren tegen 2030, wordt hiervoor als belangrijke wegwijzer beschouwd.

De betrokkenheid van de duurzaamheidsambtenaar bij het mobiliteitsbeleid vormt een meerwaarde om de nodige milieuaspecten te integreren.

3.7. BELEIDSPLAN LOKALE ECONOMIE

Het beleidsplan lokale economie is momenteel in ontwikkeling. Er gebeurt een onderlinge afstemming met het mobiliteitsplan. De visievorming inzake lokale economie heeft een weerslag op de mobiliteit in de gemeente. Zo zal het plan een uitspraak doen over het locatiebeleid inzake detailhandel en horeca in de gemeente.

3.8. WOONBELEIDSPLAN

Het woonbeleidsplan is momenteel in ontwikkeling. Er gebeurt een onderlinge afstemming met het mobiliteitsplan. De visievorming inzake woonbeleid heeft een weerslag op de mobiliteit in de gemeente. Zo zal het plan een uitspraak doen over de woondichtheden en –typologieën in de gemeente. De onderlinge afstemming met het mobiliteitsbeleid wordt maximaal gezocht om het locatiebeleid in de gemeente beter te kunnen sturen.

II. RICHTINGEVEND DEEL

4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

In functie van het verbreden en verdiepen werden een aantal meer gerichte doelstellingen geformuleerd. Hieronder worden de belangrijkste doelstellingen per thema overgenomen uit de uitwerkingsnota:

Thema impact ruimtelijke ontwikkelingen

- Toekomstige ontwikkelingen vorm geven in functie van duurzame mobiliteit door steeds ook aandacht te hebben voor de verplaatsingsmodi te voet, per fiets en met het openbaar vervoer.
- Een keuze maken voor functie van de N445 en daaraan een inrichting koppelen
- Verbeteren van de oversteekbaarheid over de N445 door kortere afstanden tussen oversteekpunten en lagere wachttijden om over te steken
- Een kader scheppen waarbinnen toekomstige ontwikkelingen mogelijk zijn vanuit mobiliteitsoogpunt

Thema netwerk gemotoriseerd verkeer

- Opmaak van een duidelijke wegencategorisering ivf. een selectieve bereikbaarheid
- Het beheersen van de snelheid op een voor de weggebruiker eenduidige manier
- Meetbaar lagere snelheid in het buitengebied
- Minder vrachtverkeer doorheen woongebied en buitengebied door een keuze voor vrachtroutes en het afdwingen ervan
- Ontwikkelen van een strategie voor het verduurzamen van het wagenpark

Thema netwerk langzaam verkeer

- Een hiërarchisch, fijnmazig fietsnetwerk uitbouwen
- Integratie van fietsvriendelijke voorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen
- Comfort verhogen van fietsvoorzieningen. De score bij een eventuele volgende fietsaudit neemt toe
- Trage wegen inschakelen voor fietsverplaatsingen
- Inzetten op flankerend beleid om fietsgebruik te stimuleren
- Bij het tellen van het aantal fietsers op functionele assen is er stelselmatig een toename
- Het aandeel fietsverplaatsingen in het woon-schoolverkeer bij goed weer neemt toe met 10% (op termijn van dit mobiliteitsplan)

Thema parkeerbeleid

- Parkeerbeleid richten op doelgroepen, m.n. bewoners, handelaars en bezoekers
- Vastleggen van parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen
- Ook voor fietsers voldoende, comfortabele en veilige stallingsmogelijkheden voorzien aan de aantrekkingspolen
- Keuze voor de gewenste verkeerscirculatie in het centrum van Heusden

5. BELEIDSSCENARIO

*De krachtlijnen uit het **vorige beleidsscenario** blijven grotendeels behouden, maar worden waar nodig bijgesteld in functie van nieuwe ontwikkelingen en beleidskeuzes.*

Het beleidsscenario wil de problemen die door het groeiende autoverkeer veroorzaakt worden aanpakken door een beleid uit te bouwen dat een sterke groei van het aantal fietsers en het openbaar vervoer nastreeft. De verkeersleefbaarheid en -veiligheid moeten worden verhoogd waarbij de bereikbaarheid van de gemeente in stand wordt gehouden.

De kern van Destelbergen behoort tot het Grootstedelijk Gebied van Gent en kan aanzien worden als een voorstedelijke kern. De kern van Heusden wordt niet opgenomen en behoudt bijgevolg haar landelijk karakter. Toch hebben beide kernen een goede verbinding met Gent, enerzijds langs de N445 (Dendermondesteenweg), anderzijds via de N447 (Veerdreef) en N9 (Brusselsesteenweg). Tussen beide kernen is de N447 (Meersstraat/Reinaertweg) de belangrijke verbindingsweg. Gezien Destelbergen een voorstedelijke kern is, blijft de verbinding met het openbaar vervoer belangrijk. Het openbaar vervoer is dan ook een drager voor het verkeer dat gegenereerd zal worden door de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Het is de bedoeling om door de uitbouw van het fijnmazig fietsroutenetwerk, gesteund door flankerende maatregelen, een sterke groei van het fietsverkeer te bevorderen. De inrichting van de zones 30 moet de veiligheid van de zachte weggebruiker bevorderen. Daar waar de belangrijkste fietsassen grote wegen kruisen moeten er specifieke maatregelen ter bescherming komen.

De bushalte 'Destelbergen Kerk' wordt ingericht als hoofdhalte. De voorzieningen voor het openbaar vervoer worden bij voorkeur geïntegreerd in een pleininrichting. In Heusden worden zowel de halte ter hoogte van Heusdendorp als de rotonde met voldoende accommodatie uitgerust.

Het principe van de blauwe zone voor kortparkeren (2 uur) blijft bestaan. Nieuwe grootschalige ontwikkelingen dienen over voldoende eigen parkeermogelijkheden te beschikken zonder de parkeerproblemen op het openbaar domein af te wikkelen. De Tramstraat wordt op korte termijn als éénrichtingsstraat behouden. Voor de langere termijn wordt er een visie ontwikkeld waarbij de verkeersleefbaarheid en -veiligheid voor het ruimere centrumgebied van Heusden worden gemaximaliseerd.

Nieuwe verkeersaantrekkende functies worden bij voorkeur voorzien in de omgeving van knooppunten van het openbaar vervoer of nabij het knooppunt van de R4 met de N445. Een toename van het bovenlokaal autoverkeer langsheen deze N445 is verkeerskundig niet gewenst. De N445 wordt beschouwd als een multimodale as waarlangs fietsen en het openbaar vervoer verder gepromoot worden als vervoermiddelen voor de verplaatsingen die gegenereerd worden. Daarnaast zullen de ontwikkelingen in de woonuitbreidingsgebieden nabij het centrum van Destelbergen en de R4 belangrijke bijkomende verkeersstromen genereren. In de eerste plaats zullen hierbij goede verbindingen voorzien worden voor het langzaam verkeer. Gezien de korte afstanden naar het centrum moet de fiets het transportmiddel bij uitstek te vormen. Ook het openbaar vervoer dient met een afdoende frequentie aanwezig te zijn. Het autoverkeer zal zo snel mogelijk via het hoofdwegennet R4/E17 afgewikkeld worden.

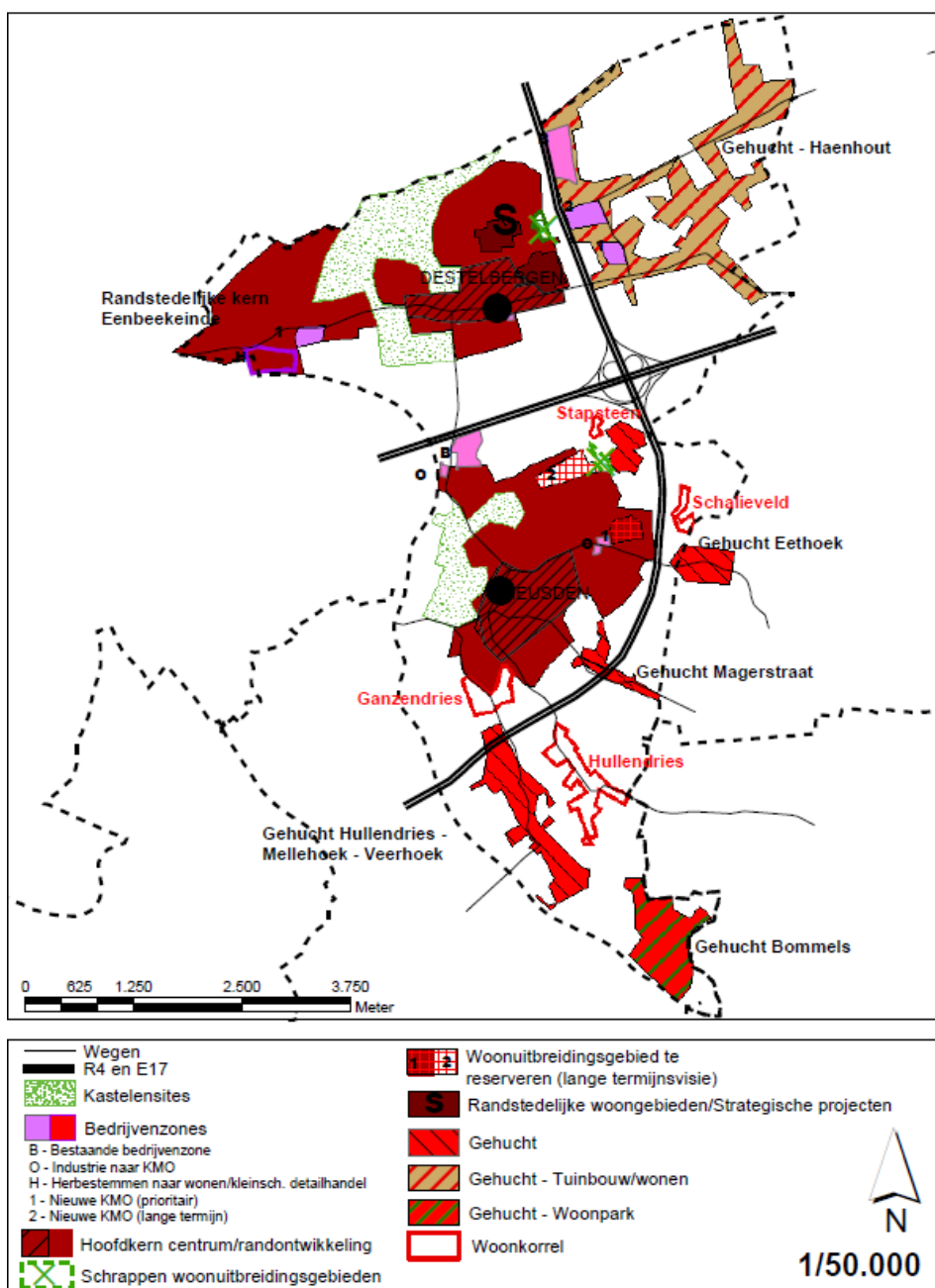
De oprit ter hoogte van de Houtstraat kan op lange termijn alleen verdwijnen als er een voldoende kwalitatief uitgebouwd alternatief bestaat, m.n. via een geoptimaliseerde Houtstraat en Damstraat naar de rotonde aan de N445. De gemeente is echter nog steeds geen voorstander van het afsluiten van de Houtstraat.

De mogelijke heropening van het station van Destelbergen zou een waardevol element kunnen betekenen om een toename van het autoverkeer, o.m. gegenereerd door de nieuwe ontwikkelingen, tegen te gaan.

5.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSBEHOEFTE

5.1.1. A1: RUIMTELIJKE PLANNING

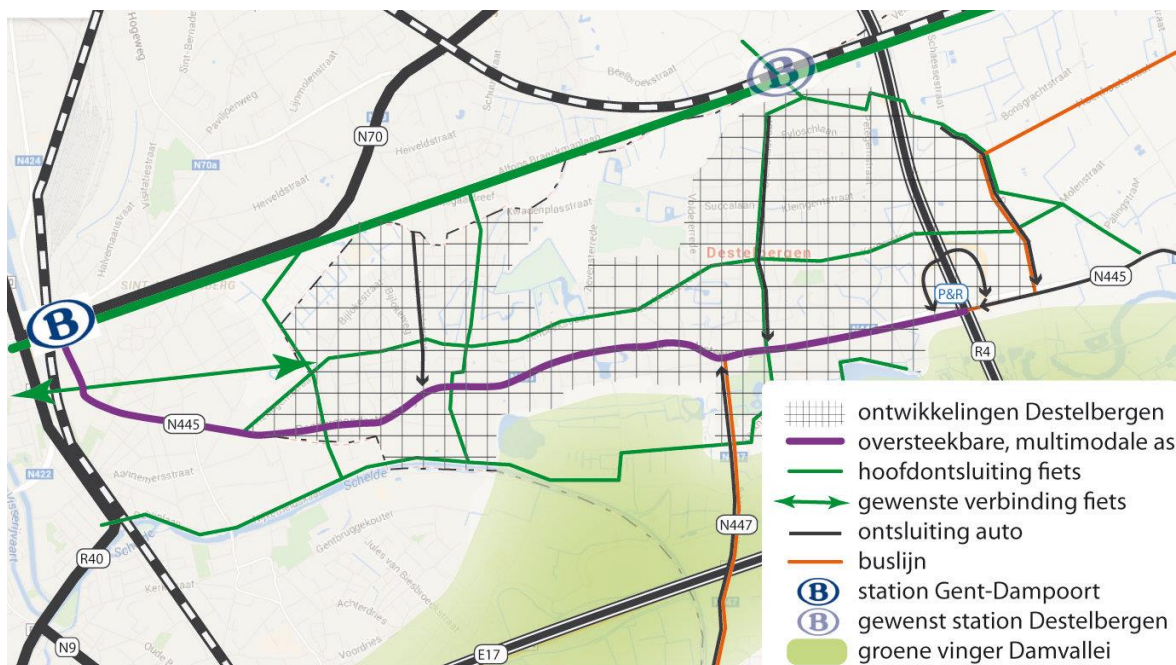
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2008) geeft de gewenste ruimtelijke structuur van de bebouwde ruimte aan:



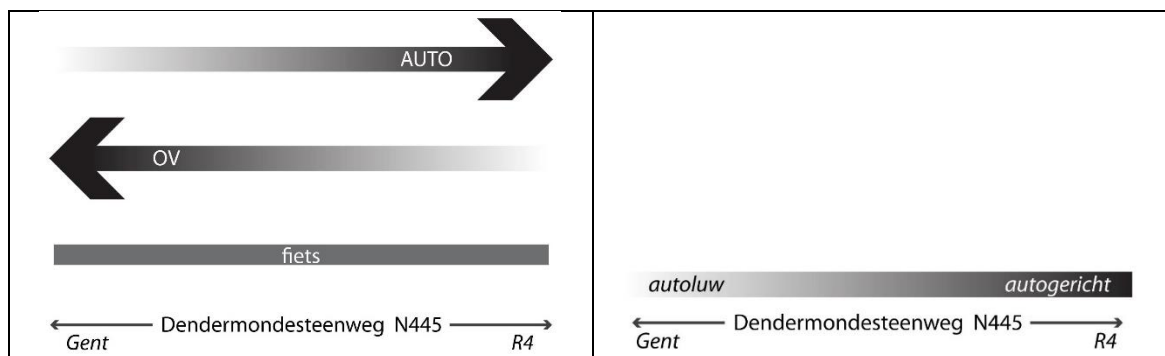
Figuur 2: bebouwde structuur zoals opgenomen in het GRS Destelbergen (KMO-zone thv. de Burgstraat nog niet opgenomen)

De visie met betrekking tot ruimtelijke planning staat in het ruimtelijk structuurplan van de gemeente. Vanuit mobiliteit wordt benadrukt dat een uitwaaiing van functies over uitgestrekt gebied een negatieve impact heeft. Problemen als geluidsoverlast, uitlaatgassen, congestie, onveiligheid, ... zijn er een gevolg van. Het hanteren van **nabijheid** als principe voor de inplanting van functies kan mensen meer verleiden tot het gebruik van verplaatsingswijzen die geen of weinig impact hebben op de omgeving (wandelen, fietsen). Bovendien kan op deze manier het **groene karakter van de gemeente gevrijwaard** worden. Ontwikkelingen in het buitengebied worden daarom getoetst aan de negatieve mobiliteitseffecten en het groene karakter van de gemeente.

Voor de ontwikkelingen binnen het **grootstedelijk gebied rond de N445** wordt de visie weergegeven in Figuur 3 en Figuur 4. Autogerichte ontwikkelingen worden gesitueerd nabij de R4. Meer autoluwe functies worden dichter nabij Gent gesitueerd en dienen zich meer op het openbaar vervoer en de fiets te richten. Vanuit mobiliteitsoogpunt zijn nieuwe eenzijdig autogerichte ontwikkelingen (bv. baanwinkels) ongewenst. Daarmee zou de onveiligheid en de congestie immers enkel toenemen.



Figuur 3: gewenste mobiliteitsorganisatie omgeving N445



Figuur 4: situering ontwikkelingen langs N445

Voor alle nieuwe ontwikkelingen – of bestaande ontwikkelingen die belangrijke wijzigingen ondergaan – met een aanzienlijk of onzeker effect op de mobiliteit wordt er een **inschatting van de mobiliteitseffecten** verwacht. In relatie tot de grootte van de ontwikkeling gaat het om:

- **Mobiliteitstoets** = invullen van de voorgeschreven checklist (beschikbaar op <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober.php>) die de mobiliteitskenmerken van een project weergeeft. Het is in hoofdzaak een kwalitatieve beschrijving aangevuld met beschikbare kwantitatieve cijfers en indien nodig een aanbeveling mbt. kleine knelpunten. De mobiliteitstoets verantwoordt waarom er voor een project geen MOBER noodzakelijk is, of geeft aanleiding tot de opmaak van een mobiliteitsstudie (in samenspraak met de mobiliteitsdienst).
- **Mobiliteitsstudie** = een licht-MOBER waarbij de mobiliteitstoets wordt uitgebreid met cijfermateriaal en gerichte mobiliteitsoplossingen voor de genoemde knelpunten (in samenspraak met de mobiliteitsdienst). Het project vereist geen volwaardige MOBER, maar heeft voor een kleinere gemeente als Destelbergen toch een aanzienlijke impact.
- **Mobiliteitseffectenrapport of MOBER**: Bij een nieuw project legt het *Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning van 3 juli 2009* op dat de aanvrager boven bepaalde grenzen een Mobiliteitsstudie, een zogenaamd mobiliteitseffectenrapport, moet maken. Daarin wordt berekend wat de gevolgen van het project zullen zijn en hoe milderende maatregelen de 'draagkracht van de omgeving' kunnen bewaren. Dat kan gaan van infrastructurele aanpassingen tot een beperking van het project. Een volwaardige MOBER is verplicht vanaf:
 - 250 wooneenheden
 - handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met bvo > 7500 m²
 - industrie, KMO en ambacht met bvo > 15 000 m²
 - 200 parkeerplaatsen

De ontwikkelingen hebben op de site steeds uitgebreid aandacht voor korte voetgangersverplaatsingen, comfortabele fietsverplaatsingen en -stallingsruimte, korte relaties met de meest frequente OV-haltes en het op een duurzame wijze opvangen van de parkeervraag op eigen terrein (niet het openbaar domein). Naast de aandacht voor de eigen site, wordt er ook gezocht naar opportuniteiten om voetgangers- en fietsvoorzieningen op het openbaar domein te optimaliseren. Naargelang het project kan het gaan over de aanleg van fietspaden, de (her)inrichting van trage wegen, ...

Er wordt bij ontwikkelingen steeds bijzondere aandacht besteed aan **flankerende maatregelen** om duurzame alternatieven te promoten waaronder o.m. het faciliteren van deelauto's en –fietsen, communicatie over de mogelijkheden van openbaar vervoer, e.d. Hierover is in een vroege fase van nieuwe ontwikkelingen steeds **afstemming met de mobiliteitsdienst** noodzakelijk.

5.1.2. *A2: STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT*

Woonuitbreidingsgebied Kouterstraat-Kleingentstraat

De geplande ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied Kouterstraat-Kleingentstraat heeft een grote voorbeeldfunctie. Het betekent de aansnijding van een grote oppervlakte woonuitbreidingsgebied binnen het grootstedelijk gebied Gent.

Voorbeeldfunctie: ontwikkeling binnen het grootstedelijk gebied

Binnen het grootstedelijk gebied wordt er gestreefd naar een densiteit die enerzijds het groene karakter van de gemeente vrijwaart, maar anderzijds de potenties voor de principes van duurzame mobiliteit niet hypothekeert. De ontwikkeling binnen het grootstedelijk gebied zorgt ervoor dat (ook in de toekomst) de druk op het buitengebied beperkt blijft. Zo wordt het groene karakter van de gemeente gevrijwaard.

Voorbeeldfunctie: beperken van ontwikkelingen buiten het grootstedelijk gebied om de groenpolen van de gemeente te vrijwaren

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt er reeds vanaf de inplanning van het gebied rekening gehouden met de gewenste ontsluitingsstructuur voor alle modi. Dat wil zeggen:

- zo kort mogelijke wandelverplaatsingen naar nabij gelegen functies;
- fijnmazige fietsverbindingen in alle richtingen;
- rechte verbindingen voor voetgangers en fietsers naar de meest nabije halte(s) voor openbaar vervoer met een frequent aanbod;
- ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer die de bovenstaande verbindingen maximaal vrijwaart en zo kort mogelijk aansluiting geeft op het hoger gecategoriseerde lokale wegennet, dit zonder (nieuwe) doorsteekmogelijkheden doorheen het gebied mogelijk te maken.

Voor het woonuitbreidingsgebied betekent dat een fijnmazige structuur van trage wegen in alle richtingen gericht naar het centrum waar ook de bushaltes met het hoogste aanbod gelegen zijn. De ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer wordt enkel gericht op lokale wegen type I (Dendermondesteenweg) en type II (Stationsstraat, Kouterstraat,...).

Voorbeeldfunctie: fijnmazige structuur van trage wegen gericht op nabije functies en haltes met frequent openbaar vervoer + auto-ontsluiting naar lokale wegen type I en II

In samenspraak met de gemeente staat de ontwikkelaar in voor de (mede)financiering van vlotte en veilige ontsluitingsinfrastructuur voor de diverse weggebruikers op het openbaar domein, dit op basis van de berekende mobiliteitseffecten ten gevolge van de ontwikkeling (bv. aanpaste fietsvoorzieningen thv. kruispunten, herwaardering trage wegen, etc.).

Voorbeeldfunctie: waar wenselijk in samenspraak met gemeente, private (mede)financiering voor de optimalisatie van openbaar domein in functie van ruimtelijke ontwikkelingen

RUP KMO-zone Damstraat

De ontwikkeling van de zone tussen Damstraat en R4 als KMO-zone betekent een concrete invulling van het principe waarbij meer autogerichte functies nabij de R4 gesitueerd worden.

Voorbeeldfunctie: *nieuwe autogerichte functies situeren zich nabij de R4*

Ondanks de autogerichtheid blijft er ook hier voldoende aandacht voor alternatieve modi (openbaar vervoer en fiets). De voetgangersrelaties naar de bushaltes worden zo kort mogelijk gehouden. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is gericht op de Damstraat (lokale weg type II) en vervolgens de Dendermondesteenweg (type I).

Voorbeeldfunctie: *fijnmazige structuur van trage wegen gericht op haltes openbaar vervoer + auto-ontsluiting naar lokale weg type II*

Site Bergenmeers

De gemeente bundelt heel wat sport- en recreatieinfrastructuur in het centrum van Destelbergen tussen Dendermondesteenweg, Kerkham en Koedreef, gelegen binnen het grootstedelijk gebied. Het betreft een strategische ruimtelijke invulling die de samenhang tussen de aanwezige centrumfuncties dient te versterken. Deze verdichting zorgt voor nabijheid en biedt bijgevolg potenties om de duurzame mobiliteit te versterken.

Voorbeeldfunctie: *ontwikkeling binnen het grootstedelijk gebied (niet het buitengebied) + verdichting van gelijkaardige functies om nabijheid en potenties van duurzaam vervoer te versterken*

De site leent zich ideaal om een verschillende ontsluitingsrichting te voorzien voor gemotoriseerd verkeer enerzijds en langzaam verkeer anderzijds. Autoverkeer ontsluit via de Koedreef naar de Dendermondesteenweg (lokale weg type I). Trage wegen leiden voetgangers via de kortste routes richting centrum en richting bushaltes met frequente bediening op de N445.

Voorbeeldfunctie: *fijnmazige structuur van trage wegen gericht op nabije functies en haltes openbaar vervoer + auto-ontsluiting naar lokale weg type I*

De zijde van de site die ontsluit richting Kerkham is dan weer vooral gericht op fietsers. In de Kerkham wordt gestreefd naar minder doorgaand gemotoriseerd verkeer. Deze trage ontsluitingszijde biedt de opportuniteit om voor de aanwezige scholen een veilige toegang via de achterzijde te creëren.

Voorbeeldfunctie: *opportuniteit van een nieuwe ontwikkeling aangrijpen om de rol voor voetgangers en fietsers te versterken*

5.1.3. A3: CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN

De E17 heeft voornamelijk een internationale verbindingfunctie, de R4 een nationale. In de gemeente zelf verzamelen de Dendermondesteenweg (N445), Reinaertweg-Meersstraat/Tramstraat-Veerdreef (N447, gewestweg) en de Laarnebaan het verkeer en brengen dit naar het hogere wegennet (R4-E17 en N9) – de E17 is vanuit de gemeente zelf niet toegankelijk. Op de bovenvermelde verzamelwegen takken verschillende gemeentelijke wegen aan.

De categorisering van het wegennet van Destelbergen werd afgetoetst:

- De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen uit de planningscontext worden ontsloten via lokale wegen type I en type II. Hiervoor zijn dus geen specifieke aanpassingen aan de wegencategorisering vereist.
- De verschillende bedrijventerreinen worden ontsloten via lokale wegen type I en type II. Hiervoor zijn dus geen specifieke aanpassingen aan de wegencategorisering vereist.
- De categorisering van de straten die de gemeentegrens overschrijden, wordt in Tabel 2 vergeleken met de categorisering zoals die is opgenomen in de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten (*ontwerp mobiliteitsplan Gent 2014, mobiliteitsplan Melle 2005, mobiliteitsplan Wetteren 2012, mobiliteitsplan Laarne 2012 en mobiliteitsplan Lochristi 2011*).
- De stad **Gent** werkte haar wegencategorisering nog niet uit tot het laagste niveau. De Stationsstraat en de Admiraalstraat worden in Destelbergen alvast geselecteerd als lokale wegen type II.
- De wegencategorisering van de Charles Lebonstraat N438 en Veerdreef N447 komt overeen met de categorisering in buurgemeenten **Melle**. De Charles Lebonstraat N438 is in beide gemeenten een lokale weg type II, de Veerdreef N447 een lokale weg type I.
- De wegencategorisering van de verschillende wegen naar de gemeente **Wetteren** komt niet altijd overeen. De Steenvoordestraat is in beide gemeenten een lokale weg type II. De D'Haenestraat wordt in functie van de kern Ten Ede voorgesteld als lokale weg type II in Destelbergen, maar is nog een lokale weg type III in Wetteren.
- De wegencategorisering van de verschillende wegen naar de gemeente **Laarne** komt overeen. De Laarnebaan en de Dendermondesteenweg zijn lokale wegen type I in beide gemeenten.
- De wegencategorisering van de verschillende wegen naar de buurgemeente **Lochristi** komt overeen. Zowel de Haenhoutstraat als de Brugstraat zijn in beide gemeenten lokale wegen type II.

Tabel 1: Vergelijking wegencategorisering met het vorige mobiliteitsplan en het GRS

Straten	Nieuwe categorisering	Categorisering GRS	Categorisering vorige mobiliteitsplan
E17	Hoofdweg	Hoofdweg	Hoofdweg
R4 (E17-E40)	Primaire I	Primaire I	Primaire I
R4 (noord)	Primaire II	Primaire II	Primaire II
Dendermondesteenweg	Lokale I	Lokale I	Lokale I
Reinaertweg - Meersstraat	Lokale I	Lokale I	Lokale I
Laarnebaan	Lokale I	Lokale I	Lokale I

Heusdendorp – Veerdreef	Lokale I	Lokale I	Lokale I
Tramstraat	Lokale I	Lokale IIa	Lokale IIa
Kerkstraat – Burgemeester J. Cardonstraat – Stationsstraat	Lokale IIa	Lokale IIa	Lokale IIa
Damstraat – Haenhoutstraat	Lokale IIa	Lokale IIa	Lokale IIa
Zandakkerlaan – Dorpslaan – Steenvoordestraat	Lokale IIa	Lokale IIa (<i>enkel Steenvoordestraat</i>)	Lokale IIa (<i>enkel Steenvoordestraat</i>)
Admiraalstraat	<i>Lokale IIa</i>	Lokale IIb (<i>na realisatie streefbeeld</i>)	Lokale IIb
Burgstraat	<i>Lokale IIa</i>	Lokale III	Lokale III
Aelmeersstraat	Lokale IIa (KT) -> Lokale III (LT)	Lokale IIa	Lokale IIa
Charles Lebonstraat	Lokale IIa	Lokale III	Lokale IIb
Deel Wellingsstraat – D’Haenestraat	Lokale IIa	Lokale III	Lokale III
Kouterstraat	Lokale IIb	Lokale IIb	Lokale IIb
Zandakkerlaan – Leenstraat – Loveldstraat	Lokale IIb	Lokale IIb	Lokale IIb
Houtstraat	Lokale IIb	Lokale IIb	Lokale IIb
Sint-Pietershofstraat – Dorekenswegel	<i>Lokale III</i>	Lokale IIb	Lokale IIb
Kerkkouterrede	<i>Lokale III</i>	Lokale IIb	Lokale IIb
Damvalleistraat	<i>Lokale III</i>	Lokale IIb	Lokale IIb
Oeverbaan	<i>Lokale III</i>	Lokale IIb	Lokale III

Vergelijking met de buurgemeenten:

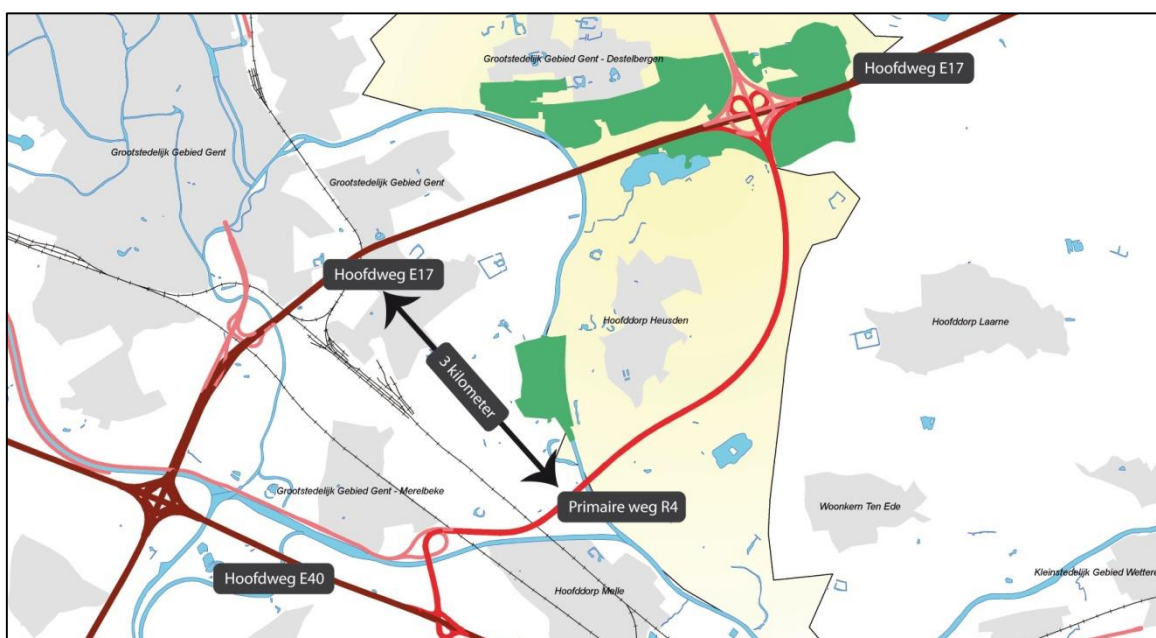
Tabel 2: Vergelijking wegcategorisering buurgemeenten

Buurgemeente	Straat	Categorisering buurgemeente	Categorisering Destelbergen
Laarne	Laarnebaan	Lokale weg type I	Lokale weg type I
	N445	Lokale weg type I	Lokale weg type I
Wetteren	Stenvoordestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type IIa
	D’Haenestraat	Lokale weg type III	Lokale weg type IIa
Melle	N447 Veerdreef	Lokale weg type I	Lokale weg type I
	Charles Lebonstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type IIa
Gent	N445	Lokale weg type I	Lokale weg type I
	Admiraalstraat	<i>nog te bepalen</i>	Lokale weg type IIa
	Stationsstraat	<i>nog te bepalen</i>	Lokale weg type IIa
Lochristi	Burgstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type IIa
	Haenhoutstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type II
	N445	Lokale weg type I	Lokale weg type I

Wegencategorisering E17 en R4

In de gemeente Destelbergen ligt het knooppunt tussen de E17 en de R4-oost. Beide autosnelwegen maken een verbinding met de E40. De R4 doet dat als primaire weg type I. De E17 doet dat als hoofdweg over het viaduct van Gentbrugge. De afstand tussen beide verbindingen is slechts 3 kilometer (zie Figuur 5). De aanwezigheid van de autosnelwegen op het grondgebied van Destelbergen zorgen voor heel wat geluidsoverlast. De gemeente Destelbergen pleit voor een inperking van deze overlast.

De gemeente Destelbergen sluit zich aan bij de vraag van de stad Gent aan het Vlaams Gewest “om onverwijld een studie op te starten over de toekomstvisie van de link E17 – E40”. De gemeente Destelbergen vraagt om hierbij de dubbele structuur van E17 en R4 in rekening te brengen, de schade aan het natuurgebied Damvallei maximaal terug te dringen (overeenkomstig de doelstelling van het mobiliteitsplan Vlaanderen om de schade aan natuur en milieu terug te dringen) en de geluidsoverlast voor de inwoners te reduceren. Destelbergen wil **geen verschuiving van de negatieve effecten**, wel een vermindering ervan.



Figuur 5: hoofdweg E17 en primaire weg R4 op 3 kilometer van elkaar

Oprit Houtstraat

Op lange termijn is de oprit volgens de principes uit het RSV af te sluiten. De gemeente is echter geen voorstander van het afsluiten van de oprit. De oprit Houtstraat telt hoge intensiteiten, waarvan een aanzienlijk aandeel vrachtverkeer in relatie tot de aanwezige bedrijvigheid thv. de Schaessestraat. Bij het afsluiten van de oprit wordt verwacht dat deze via de Damstraat afgewikkeld worden. Dit is niet gewenst, waardoor een behoud van de oprit in eerste instantie wordt vooropgesteld. Er is consensus binnen de GBC om de huidige situatie te bestendigen zolang dit vanuit o.m. verkeersveiligheid verantwoord is.

Het is echter niet de bedoeling om het gebruik van de oprit Houtstraat door licht verkeer vanuit Gent en Destelbergen te stimuleren. Het gebruik ervan dient eerder te worden afgeremd, aangezien dit zorgt voor een belasting van wegen die volgens de gewenste wegcategorisering deze functie niet horen te dragen.

5.2. WERKDOMEIN B – NETWERKEN PER MODUS

5.2.1. B1: VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

Verblijfsgebieden

Via de afbakening van gebieden waar het verblijven primeert op de verkeersfunctie is het de bedoeling de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen voor alle weggebruikers, maar zeker voor de voetganger en de fietser.

- De **verblijfsgebieden met zeer beperkte verkeersfunctie** situeren zich tussen de wegen van hogere categorie (zie Figuur 6). Langs deze wegen kunnen steeds maatregelen genomen te worden om sluipverkeer te vermijden. Mits het garanderen van de gewenste bereikbaarheid van aanwezige bestemmingen, is het mogelijk om voor een selectieve doorgang te kiezen. Het is de meest effectieve manier om oneigenlijk gebruik tegen te gaan.
- Daarnaast dient de verblijfsfunctie ook in de **centrumzones** te worden versterkt daar **waar de verkeersfunctie sterk aanwezig is**, m.n. ter hoogte van de Dendermondesteenweg (zowel thv. Destelbergen als Eenbeekeinde) en de Tramstraat. Het betreft wegen van een hogere categorie waarbij het principe van de **doortocht** kan worden aangewend. Hierbij wordt het profiel van de weg afgestemd op zijn ruimtelijke context met een hogere verkeersleefbaarheid en –veiligheid als uitgangspunt. De doorgang moet voor alle verkeersdeelnemers veilig en aangenaam zijn, ondanks de menging van de verschillende functies. Het gemotoriseerd verkeer dient sterker aan te voelen dat zij zich in een centrumzone bevinden, reeds wanneer ze deze benaderen.



Figuur 6: uitsnede uit de kaart van de wegcategorisering met aanduiding van verblijfsgebieden, enerzijds met beperkte verkeersfunctie (oranje), anderzijds als doortocht van centrumkernen (blauw)

Zones waar het verblijfskarakter prominent aanwezig is, worden bij voorkeur geflankeerd door een aangepaste inrichting van het openbaar domein en dito verkeersstatuut. Naargelang de omgeving (wonen, school, handel, ...) kunnen hieraan diverse maatregelen gekoppeld worden:

- **Zone 30.** Binnen de verblijfsgebieden in de gemeente zijn er momenteel heel wat zones 30 van kracht, echter niet steeds met een inrichting die de maximale snelheid ook effectief afdwingt. In dat opzicht kiest de gemeente er voor om geen onvoorwaardelijke uitbreidingen na te streven, maar in eerste instantie werk te maken van een gepaste inrichting van de reeds bestaande zones 30. Beperkte uitbreidingen zijn te verantwoorden mits deze de uniformiteit zonaal versterken. Een herinrichting omvat niet noodzakelijk de heraanleg van het volledige wegprofiel, maar kan eveneens via punctuele snelheidsremmers, groeninrichting, e.d.
- **Woonerf.** Bij nieuwe aanleg (of eventueel heraanleg) van woonstraten wordt steeds de mogelijkheid tot een woonerfinrichting beschouwd. Een afwerking op 1 niveau creëert bijkomende ruimte voor het verblijven.
- **Tijdelijke statuten.** Aangezien woonerven om een herinrichting vragen en bijgevolg niet snel realiseerbaar zijn, kan er eveneens worden ingezet op alternatieve, tijdelijke inrichtingen die het verblijfskarakter meteen benadrukken:
 - De speelstraat wordt door de gemeente waar mogelijk ondersteund. Het betreft een tijdelijke afsluiting van een weggedeelte in functie van het creëren van een autoluwe speelruimte. De toepassing ervan is echter beperkt tot de zomermaanden en heeft een beperkte meerwaarde voor een beperkte doelgroep.
 - In nauwe samenspraak met de scholen worden de mogelijkheden onderzocht tot het toepassen van het principe van de schoolstraat (= ½ uur afsluiten van de schoolomgeving voor gemotoriseerd verkeer aan het begin en het einde van de schooltijd). Deze maatregel wordt steeds in nauwe samenwerking met de scholen uitgewerkt.
 - Initiatieven tot het inrichten van een leefstraat als experimentele omgeving worden ondersteund. Woonstraten krijgen hierbij, onder impuls van straatbewoners, een tijdelijke autoluwe inrichting door het opofferen van autoruimte (bv. parkeerplaatsen) in functie van het creëren van ontmoetingsruimte, groen, etc.

Schoolomgevingen

De scholen vormen het hart van de verkeersveiligheid in de gemeente, aangezien dit plaatsen zijn waar kinderen en jongeren vertoeven. Alle schoolomgevingen werden opgenomen in een zone 30 en nabij de schooltoegang uniform uitgerust (verkeersdrempel met groene coating en accentverlichting) om de zichtbaarheid en herkenbaarheid ervan te verhogen. Op basis van de onderstaande doelstellingen, gericht op het nastreven van een duurzame en veilige mobiliteit, zullen alle scholen door de gemeente onderworpen worden aan een gerichte **evaluatie**:

- Verhogen van de objectieve veiligheid (waar nodig);
- Verhogen van de subjectieve veiligheid voor kinderen te voet en met de fiets;
- Terugdringen van het aantal kinderen dat (individueel) per auto naar school wordt gebracht;
- Ontraden of onmogelijk maken van autoverkeer nabij de schoolpoort, eventueel enkel bij het begin en einde van de schooltijd.

Voortbouwend op de verzamelde informatie bij de opmaak van de schoolroutekaart, zullen concrete knelpunten en acties worden benoemd. Het kan hierbij gaan om diverse maatregelen: infrastructureel (bv. Kiss & Ride-zones), organisationeel (bv. fietspool), flankerend (handhaving), e.d. De doorlichting gebeurt in samenspraak met de scholen en in de mate van het mogelijke met betrokkenheid van ouders en kinderen.

Er wordt een **charter** opgesteld waarin onderlinge afspraken en engagementen tussen scholen, gemeente en politie worden opgenomen. Er wordt hierbij per school een plan van aanpak uitgewerkt inzake het toezicht op veilig verkeer in de schoolomgevingen (gemachtigd opzichters aan de schoolpoort en punctueel politietoezicht op onveilige punten in de omgeving).

Destelbergen centrum

Het verhogen van de leefbaarheid langs de steenweg in het centrum van Destelbergen vormt een bijzonder aandachtspunt. Diverse pistes worden verder onderzocht om de verblijfsfunctie in verzoening te brengen met de verkeersfunctie die hoe dan ook sterk aanwezig zal blijven.

- De doortocht door het centrum dient duidelijker te worden afgebakend door de realisatie van **'poorten'** die de overgangen inzake snelheidsregimes aangeven waardoor een snelheidsreductie wordt afgedwongen bij de bestuurder. Deze poorten situeren zich ter hoogte van de zones Reinaertweg – Eenbeekstraat en R4 – grens bebouwde kom.
- Ter hoogte van de Kerkstraat/Kerkham wordt het concept van een **pleininrichting** op basis van de 'streefbeeldstudie N445' verder bestudeerd. Met een plein is het de bedoeling om het centrum van de gemeente meer ademruimte te geven langs de N445. Binnen dit geheel wordt de verblijfs- en belevingswaarde als voornaam factor versterkt tussen de verschillende attractiepolen in het centrum (gemeentehuis, park, kerk, bibliotheek, handelsactiviteiten, sportsite,...). Het verhogen van de **oversteekbaarheid** voor de zachte weggebruiker vormt een belangrijk uitgangspunt. Ook de gemeentelijke hoofdh halte voor het openbaar vervoer wordt geïntegreerd en versterkt binnen dit geheel. In functie van het verzoenen van de verkeers- en verblijfsfunctie wordt er een alternatieve kruispuntoplossing beoogd waar de rijnsnelheden worden gereduceerd ifv. een veilige, gemengde verkeersafwikkeling tussen alle weggebruikers. Aangediende opportuniteiten zullen benut worden om de realisatie van de uiteindelijk gekozen wensrichting te bespoedigen.
- In samenhang met het versterken van de verblijfsfunctie in het eigenlijke centrum, wordt het kruispunt van de steenweg met de Reinaertweg (N447) geoptimaliseerd door de realisatie van **verkeerslichten** – hier blijft de verkeersfunctie sterker aanwezig. Deze dienen te zorgen voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling tussen beide wegen onderling, alsook in relatie tot het centrum.
- In de zone van de steenweg tussen Kerkham en Koedreef wordt op termijn een **optimalisatie** voorzien van de **ruimte voor de zachte weggebruiker**, m.n. het verhogen van de veiligheid en het comfort voor voetgangers en fietsers.



Heusden centrum

In het kader van het mobiliteitsplan van 2006 werd er na een proefperiode voor gekozen om het tweerichtingsverkeer in de Tramstraat te wijzigen naar enkelrichtingsverkeer van **zuid naar noord**. Bij de start van het huidige planproces werd dit opnieuw in vraag gesteld obv. de veronderstelde neveneffecten (hogere snelheden, gemotoriseerd verkeer door woonstraten, bediening handelszaken, ...) en de overtuiging dat er diverse optimalisaties mogelijk zijn. Via een participatief proces werden diverse scenario's beoogd mbt. de gewenste circulatie in de Tramstraat en bij uitbreiding het volledige centrumgebied van Heusden. Dit dient dan ook in een breder kader te passen, met als **voornaamste doelstellingen**:

- ontraden van sluipverkeer door woon- en schoolomgevingen
- meeste doorgaande autoverkeer door Tramstraat ifv. handelszaken
- landelijke weg en erfgoed Aelmeersstraat
- vermijden van conflicten tussen (zwaar) gemotoriseerd verkeer en fietsers/fietsroutes

Op basis hiervan wordt op **lange termijn** de volgende visie vooropgesteld:

Weg(sectie)	Maatregel	Motivering/aandachtspunten	Categorisering
Tramstraat	Wijziging naar dubbelrichtingsverkeer op lange termijn door op korte termijn de waarneembare trend van het verruimen van de gevellijn bij verbouwingen verder te zetten.	Optimale verkeerssituatie owv. maximale leefbaarheid in woon- en schoolomgevingen, maximale hoeveelheid doorgaand verkeer via handelscentrum en snelheidsremmende werking ifv. fietsverkeer in Tramstraat, herstel landelijk karakter Aelmeersstraat. Alternatieve invulling van parkeren, o.m. na realisatie rooilijn in Tramstraat, als randvoorwaarde (grondig onderzoek vereist). Eventueel gecombineerd met herprofilering/herinrichting ism. AWV.	Lokale I
Aelmeersstraat	Wijziging ifv. vrijwaren landelijk karakter	Op het moment dat de Tramstraat zijn rol van verbindingsweg kan vervullen in beide rijrichtingen, kan het landelijke karakter van de Aelmeersstraat worden gevrijwaard (geen implicaties voor eventuele herinrichting op KT).	Lokale III
Zandakkerlaan – Leenstraat – Loveldstraat	Aanpassingen of herinrichting op basis van de voorziene functie	Op het moment dat de Tramstraat zijn rol van verbindingsweg kan vervullen in beide rijrichtingen, kan deze as effectief zijn rol als wijkontsluitingsweg opnemen.	Lokale IIb



Er zal stapsgewijs toegewerkt worden naar deze visie op lange termijn. Voor een regeling op **kortere termijn** is de gemeente er niet van overtuigd dat specifieke alternatieven voor de huidige rijrichting in de Tramstraat beter zouden zijn. Het is bijgevolg niet de bedoeling om de globale circulatie in Heusden te wijzigen in samenhang met de Tramstraat. Wel kunnen er in samenspraak met de betrokkenen **punctuele maatregelen** worden voorgesteld om knelpunten aan te pakken, dit echter steeds vanuit een samenhang waarbij de globale impact op de verkeerscirculatie in rekening moet worden genomen.

De belangrijkste aandachtspunten betreffen:

Weg(sectie)	Maatregel	Motivering/aandachtspunten	Categorisering
Tramstraat	Snelheidsremming + evt. herprofilering	Veiligheid fietsers	Lokale I
Zandakkerlaan / Postlaan (*)	Veiligere schoolomgeving	Aanwezigheid school en veel verkeer	Lokale IIb / lokale III
Leenstraat	Snelheidsremming	Woonstraat, recreatieve functie	Lokale IIb
Binnengebied Tramstraat – Zandakkerlaan – Magerstraat (incl.)	Circulatiemaatregelen + snelheidsremming	Smalle woonstraten met hoge parkeerdruk	Lokale III
Steenvoordestraat - Heusdendorp	Veiligere schoolomgeving	Aanwezigheid school en veel verkeer	Lokale III
Letterwegel	Circulatiemaatregelen	Smalle woonstraat	Lokale III
Boswegel	Autoluwe maatregel	Smalle straat met beperkte woonfunctie, belangrijke schakel fietsnetwerk	Lokale III

Omgeving as Loveldstraat-Moerenakker-Steenhuyze-Leenstraat-Zandakkerlaan-Pensstraat	Sluipverkeer ontraden	Verblijfsfunctie > verkeersfunctie	Lokale IIb en lokale III
--	-----------------------	------------------------------------	--------------------------

(*) Ten gevolge van werkzaamheden werden er vanaf september 2015 een aantal circulatiemaatregelen getroffen in de schoolomgeving van de Zandakkerlaan/Postlaan. Deze situatie zal opgevolgd en geëvalueerd worden. Bij een gunstige feedback wordt er bekeken of de situatie geheel, of mits de nodige bijstellingen, behouden kan blijven.



Eenbeekeinde

De ruimtelijke cluster Eenbeekeinde wordt de laatste jaren gekenmerkt door een toenemend aantal functies waarbij het verblijfskarakter ondergeschikt dreigt te worden door het toenemende gemotoriseerd verkeer dat enerzijds deze functies bedient vanaf de Dendermondsteenweg, en dat anderzijds via diverse routes de verbinding maakt tussen Gent en Destelbergen. Gezien de hoge graad van verstedelijking en de nabijheid van functies dient het **verblijfskarakter** te worden versterkt. Mogelijke potenties hiertoe worden dan ook aangegrepen, o.m. via:

1. Herprofilering zone grens Gent – Nijverheidsstraat en bijbehorende circulatiemaatregelen:
Doelstellingen: snelheidsremming, beveiliging voor fietsers, verhogen oversteekbaarheid, optimalisatie verkeersorganisatie ifv. ongewenst sluipverkeer omliggende wijken – in afstemming met Gent.
2. Optimalisatie kruispunt Dendermondsteenweg – Admiraalstraat/Mezenstraat:
Doelstellingen: snelheidsremming, beveiliging voor fietsers, verhogen oversteekbaarheid, optimalisatie verkeersorganisatie – piste rotonde te onderzoeken.

3. Optimalisatie rotonde Pasteurstraat—Herlegemstraat – Bredenakkerstraat – Bijlokestraat
Doelstellingen: snelheidsremming, beveiliging voor fietsers – pistes aangepaste circulatie en/of autoluwe maatregel te onderzoeken.



Voetpaden

Op microniveau worden de voetgangersvoorzieningen op een systematische en gerichte manier aangepakt. Het **'WegenInformatieSysteem (WIS) voor voetpaden'** van de gemeente zal de prioriteiten voor de komende jaren bepalen. De focus gaat in eerste instantie uit naar het optimaliseren en realiseren van voetpaden binnen de verblijfsgebieden in de centra. Diverse opportuniteiten (ruimtelijke ontwikkelingen, werkzaamheden, e.d.) zullen maximaal worden aangegrepen om de voetgangersvoorzieningen te versterken. Bij nieuwe voetpaden in de centra is er extra aandacht voor toegankelijkheidsnormen ivf. minder mobiele en slechtzienden.

Trage Wegen

De gemeente Destelbergen bracht in 2013 alle trage wegen in de gemeente in kaart via een participatieproces. Dit resulteerde in **adviesnota's** voor de beide deelgemeenten waarin wenselijke maatregelen per trage weg werden opgesteld volgens een zekere mate van belangrijkheid en unanimititeit.

De trage wegen worden via de herziening van het mobiliteitsplan afgetoetst aan de vooropgestelde voetgangers- en fietsnetwerken. De trage wegen worden hierbij op basis van hun toegevoegde functionele en/of recreatieve waarde beoordeeld. Op basis van deze beoordeling en de adviesnota's worden de wegen waar maatregelen zijn gewenst ivf. het beoogde gebruik primair aangepakt. Daarvoor worden de komende jaren stelselmatig de nodige herstellingen voorzien.

De kaarten met de netwerken geven aan welke trage wegen een functionele meerwaarde vertonen. Een **'beleidsplan trage wegen'** wordt opgemaakt om de diverse acties en bijbehorende timing overzichtelijk te maken. Daarnaast wordt er voorzien in een 'onderhoudsplan trage wegen'.

Om het trage wegenbeleid nauwgezet op te volgen, wordt er een 'werkgroep trage wegen' opgericht. Hierbij wordt er betrokkenheid gezocht van de burgers.

Specifieke doelgroepen

■ Kwetsbare groepen

- Kinderen: zie schoolomgevingen en verblijfsgebieden (*bovenaan werkdomein B1*)
- Personen met fysieke beperkingen, minder mobiele en ouderen vormen een kwetsbare groep in de samenleving met kans op vervoersarmoede². Gezien de toenemende groep ouderen vormt dit een potentiële bedreiging voor de mobiliteit in de gemeente. Om de toegankelijkheid van het vervoerssysteem te bevorderen worden de volgende werk-/aandachtspunten beschouwd:
 1. Inzetten op een versterkt aanbod van de huidige Minder Mobiele Centrale (ism. OCMW)³;
 2. Versterken van openbaar vervoeraanbod volgens nieuw decreet 'basisbereikbaarheid';
 3. Bijdrage van zorgvuldig locatiebeleid (nabijheid creëren bij inplanting van woon- en andere functies), degelijke fietsinfrastructuur, e.d.;
 4. Inzetten op informatie- en communicatienetwerken.

■ Ruiters

Op initiatief van de sportdienst van de Provincie ism. de gemeenten Destelbergen en Laarne worden de ruiterroutes in kaart gebracht. Waar nodig worden beperkingen inzake ruiterroutes opgelegd, o.m. langs de trage wegen.

² De combinatie van afhankelijkheid van vervoer met de slechte bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen, maakt uiteenlopende groepen mensen 'vervoersarm'. Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door de socio-economische positie in de maatschappij.

³ Dit is een dienstverlening aangeboden door de gemeente, het OCMW of een andere organisatie. Het doel is om verplaatsingsmogelijkheden aan te bieden aan mensen met een beperkte mobiliteit. Het gebruik van de MMC's is voorbehouden aan mensen met een maximaal inkomen van twee keer het leefloon. Bovendien mag er voor het gevraagde traject geen openbaar vervoer voorhanden zijn, tenzij dat voor de betrokkene niet toegankelijk is.

5.2.2. B2 : FIETSVERKEER

Doelstelling

De verantwoordelijkheid voor het uitbouwen van een fietsvriendelijk beleid ligt hoofdzakelijk in handen van de lokale besturen. Het aanleggen van fietsinfrastructuur en het nemen van doordachte maatregelen om het fietsgebruik te verhogen vraagt een beperkte coördinatie met de hogere overheden.

Gezien de gunstige factoren in de gemeente (relatief kleine gemeente met korte verplaatsingsafstanden, gunstige ligging nabij Gent als voornaamste attractiepool en toename van verstedelijking, het groene en aantrekkelijke karakter van de gemeente,...) zijn er duidelijke argumenten om de komende jaren sterker in te zetten op fietsbeleid.

Een integraal fietsbeleid dient doordacht tot stand te komen en omvat diverse pijlers.

De cruciale factoren van een integraal fietsbeleid worden in de paragrafen hierna verder toegelicht:

1. Integraal **fietsnetwerk** als basis met hiërarchie inzake fietsroutes om voorkeuren te bepalen;
2. Kennis van de huidige **kwaliteit** van de infrastructuur om knelpunten op objectieve wijze te bepalen;
3. Kennis van de actuele **noden en wensen** van de (potentiële) gebruikers, bij voorkeur op maat van Destelbergen, om er met het beleid op in te spelen;
4. Focus op **alle facetten** van het fietsbeleid, zodoende een totaalketen te beschouwen waarbij ook de zwakke schakels worden aangepakt;
5. Bepalen van gerichte **prioriteiten** met timing op basis van het voorgaande om het fietsbeleid stapsgewijs naar een hoger niveau te tillen;
6. Instrumenten voorzien om het fietsbeleid te **monitoren**;
7. **Financiële middelen** vrijmaken, gekoppeld aan de vooropgestelde visie en prioritaire acties, zodoende de noodzakelijke fietsinfrastructuur en ondersteunende elementen te kunnen realiseren.

1. Integraal fietsnetwerk

Een integraal fietsnetwerk werd geactualiseerd in overleg met de betrokken overheden. Hierbij is er in hoofdzaak uitgegaan van:

- Een **maximale ontvlechting** van het auto- en fietsnetwerk, in het bijzonder met een scheiding tussen zacht en zwaar verkeer;
- De nodige reflectie vanuit verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening en milieu;

De volgende netwerken worden onderscheiden:

- Op het **bovenlokaal niveau** worden het netwerk van Lange AfstandsFietspaden (**LAF**) en het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (**BFF**) onderscheiden.
- Aanvullend bepaalt de **gemeente** (in samenspraak met de Provincie) Lokale Functionele Fietsroutes (**LFF**).
- Daarnaast zijn er te verkiezen **recreatieve** fietsroutes.
- Specifieke **trage wegen** vervolledigen het fietsnetwerk dat aan de basis ligt van de vooropgestelde beleidskeuzes.

Fietsnetwerk op Lange Afstand (LAF)

De provincie Oost-Vlaanderen wordt doorkruist door rivieren en kanalen, (oude-) spoor- en trambeddingen. De Provincie selecteerde langsheen deze assen een netwerk van Lange AfstandsFietspaden (LAF). Deze LAF-routes dienen de hoofdroutes van het BFF te vormen en kunnen de vorm aannemen van een 'fietsnelweg'⁴ of een 'fietscorridor'⁵. Het LAF-netwerk vormt het vertrekpunt voor de selectie van het Oost-Vlaamse fietssnelwegenplan. Deze fietssnelwegen dienen de prioritaire assen te vormen die Oost-Vlaamse steden en economische knooppunten met elkaar verbinden voor de functionele fietsers.

Te onderscheiden LAF's op het grondgebied Destelbergen zijn:

1. Jaagpad langs de Schelde (volledig in gebruik)
2. Fietsroute langs de spoorlijn L59 (nog te realiseren)
3. Fietsverbinding Melle – Destelbergen – Gentse haven (in onderzoek)

AD1/ Het jaagpad is volledig in gebruik, maar op een aantal locaties niet optimaal uitgerust voor fietsgebruik. De knelpunten langs het tracé worden in overleg met W&Z geoptimaliseerd.

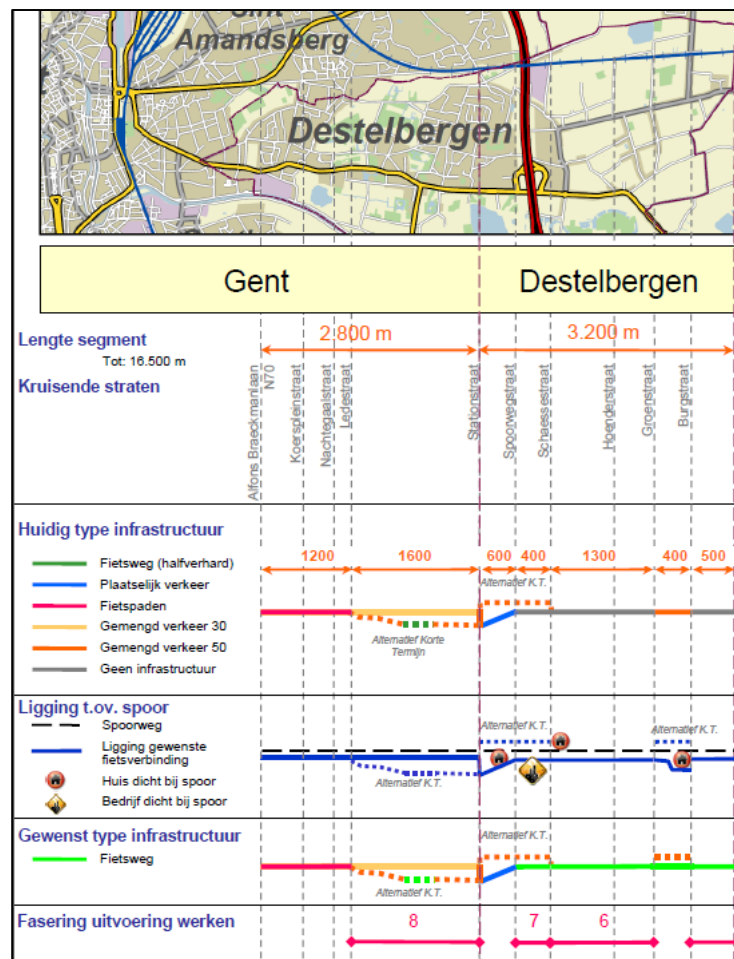
AD2/ Het planningsproces is lopende. De aanleg van de fietssnelweg op grondgebied Destelbergen is voorzien binnen de huidige legislatuur. De Provincie treedt op als bouwheer van de fietssnelweg, de gemeente staat in voor de grondverwerving en realisatie van verlichting, neemt vervolgens de aangelegde fietsinfrastructuur over en staat in voor het onderhoud ervan.

Concreet wordt een fietsweg gepland ten zuiden van de spoorlijn L59 (Gent-Antwerpen), aansluitend op de Alfons Braeckmanlaan in Gent en een fietsweg aan de zuidzijde van dezelfde spoorlijn in Lochristi. De gemeente Destelbergen staat achter het project en dient in overleg met de Provincie de laatste knelpunten weg te werken zodoende een realisatie van de diverse deeltrajecten tegen 2018 mogelijk te maken (vooropgestelde timing deelprojecten: zie actieprogramma).

In afstemming met de aanleg van het LAF langs de spoorlijn L59 worden de bestaande overwegen door Infrabel in vraag gesteld: zie verder.

⁴ Fietssnelwegen zijn intensief gebruikte doorgaande fietsroutes met een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden belangrijke attractiepolen die op fietsbare afstand van elkaar gelegen zijn.

⁵ Fietscorridors zijn trajecten met een sterke concentratie aan bestaande of potentiële functionele fietsstromen (vooral dagelijks woon-school- en woon-werkverkeer) door een hoge ruimtelijke dichtheid of door hun ligging langs (een aaneenschakeling van) belangrijke attractiepolen. Een fietscorridor kan deel uitmaken van een fietssnelweg op voorwaarde dat er een veilige fietsinfrastructuur wordt aangebracht voor grote stromen fietsers, gaande van een voldoende breed, verhoogd aanliggend fietspad over vrijliggende fietspaden tot een fietsstraat.



Figuur 7: LAF-route L59 langs de spoorweg in Destelbergen en Gent

AD3./ De Provincie is momenteel bezig met het verkennen van de mogelijkheden voor een hoogwaardige tangentiële fietsverbinding tussen Melle en de haven van Gent. De voorkeur gaat uit naar een tracé dat, vertrekkende van Melle station, maximaal langs de rechteroever van de Schelde verloopt en aansluitend als fietscorridor tot aan Slotendries vervolgt. De indicatieve verbinding wordt weergegeven op Figuur 8. Afhankelijk van de finale tracékeuze dienen het BFF en LFF aangepast te worden in het fietsnetwerk.



Figuur 8: verkenning hoogwaardige tangentiële fietsverbinding tussen Melle en de haven

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Het BFF is een netwerk dat kwaliteitsvolle fietsverbindingen wil aanbieden voor fietsverplaatsingen tussen verschillende kernen en bovenlokale attractiepolen. Het wordt uitgetekend door de Provincie. Het bestaande netwerk wordt grotendeels behouden, maar met de volgende **aanpassingen**:

- Aanpassing Kerkham: zuidelijke aantakking op de Reinaertweg ipv. Meerkenshamstraat.
- Toevoeging van een verbinding tussen de N447 en de LAF-route langs de Schelde. De provincie bekijkt nog welke verbinding het meest geschikt is, mede in functie van de nieuwe fietssnelweg tussen Melle en de Gentse haven. De gemeente schuift alvast het bestaande verbindingsstuk naar voor van ca. 75 meter tussen Scheldedijk en N447 Meersstraat, net ten noorden van de Damsloot. Indien deze niet weerhouden wordt op de wijzigingscommissie BFF, dan wordt ze onderdeel van het lokale functionele fietsroutenetwerk (LFF).
- Eventuele aanpassingen ifv. LAF-route Gent-Antwerpen langs de spoorweg L59 (o.v.).



Figuur 9: gevraagde toevoegingen aan het BFF

Via de bestaande subsidiereglementen, conform gemaakt aan het Fietsvademeccum, kan fietsinfrastructuur langs BFF-routes met 80 tot 100% subsidiële ondersteuning worden gerealiseerd of aangepast conform de vooropgestelde **normen van het Fietsvademeccum**. De vooropgestelde prioriteiten worden hierna toegelicht.

Lokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (LFF)

Het BFF wordt vastgelegd op provinciaal niveau, het betreft een netwerk op regionaal niveau. Het wordt verder verfijnd aan de hand van een Lokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (LFF). Dit netwerk heeft de bedoeling om de belangrijkste **lokale functies** met elkaar te verbinden en een voldoende flexibele fijnmazigheid aan te bieden. Zulke fijnmazigheid hangt samen met de densiteit. In die zin moet de fijnmazigheid groter zijn in het deel van de gemeente dat is opgenomen in het grootstedelijk gebied Gent dan in het buitengebied.

Het is op deze verbindingen dat er prioritair aan comfort voor de fietser wordt gedacht. Dit kan gaan om autovrije verbindingen (trage wegen), autoluwe straten, wegen met lage snelheidsregimes/snelheidsremmers, fietssuggestiestroken, fietsstraten, fietspaden, etc.

De definiëringen van BFF en LFF zijn geen vrijgeleide om het fietsen langs andere wegen niet meer te faciliteren. Uiteraard is voor fietsverplaatsingen op lokaal niveau een zo groot mogelijke fijnmazigheid van belang. Fietsen moet dus overall mogelijk zijn. De definiëring van BFF en LFF heeft wel als doel om de belangrijkste verbindingen prioritair fietsvriendelijk te maken.

Een gedeelte van het LFF is **subsidieerbaar**, wat betekent dat de aanleg van fietsinfrastructuur op deze routes gesubsidieerd wordt door de Provincie (afzonderlijk aangeduid op de fietsnetwerkaart). Een Lokale Functionele Fietsroute binnen het Provinciaal subsidiereglement is een route die gericht is op doelgerichte, lokale fietsverplaatsingen in functie van: het werk, de school, de winkel, sportcentrum, openbaar vervoer, carpoolparking en vrije tijd in het algemeen (al of niet over de grenzen van één gemeente heen) en die voldoet aan de volgende afwegingscriteria:

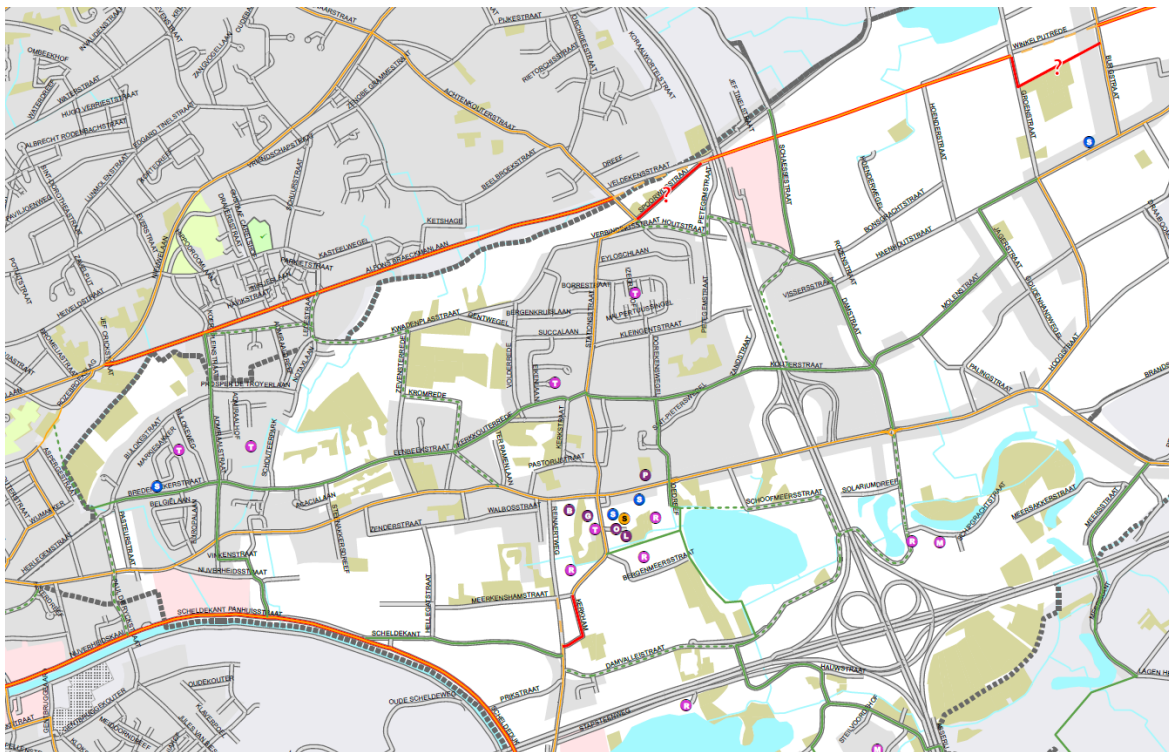
1. De lokale fietsroute sluit aan op het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF of LAF);
2. De lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) of het Fietsnetwerk op Lange Afstand (LAF), tenzij het wenselijk is om een extra sociaal veiligere of verkeersveiligere fietsroute aan te bieden.

De subsidieerbare lokale fietsroutes **ten noorden van de E17** zijn (zie Figuur 10):

- *Admiraalstraat – Mezenstraat – Vinckenstraat – Panhuisstraat* = verbinding tussen LAF langs Alfons Braeckmanlaan en LAF langs Schelde met noord-zuidontsluiting van de woonwijken in relatie met BFF langs Dendermondesteenweg
- *Scheldekant* als verbinding tussen Schelgedijk en Reinaertweg N447 / Kerkham
- *Bredenakkerstraat – Eenbeekstraat – Kerkkouterrede – Kerkstraat – Kouterstraat – Molenstraat – Baleliewegel – Palingstraat* als alternatief voor de route over de N445 Dendermondesteenweg en als hoofdas door de woonwijken. Op het grondgebied van Gent loopt deze idealiter door naar de geplande onderdoorsteek onder de spoorberm ten zuiden van station Dampoort.
- *Molenstraat – Jagerstraat – Haenhoutstraat* als aansluiting van deze hoofdas door de woonwijken in noordoostelijke rijrichting.
- *Damstraat – Houtstraat – Schaessestraat* als maasverkleining tussen Destelbergen en Lochristi, en de fietssnelweg/LAF langs de spoorweg en de BFF-routes ten noorden en ten zuiden ervan.
- Deel van de verbindingen *rondom het Damvalleimeer en Damvalleistraat* ter ontsluiting van de verschillende functies daar en als alternatieve fietsverbinding voor de N447 Reinaertweg

De niet-subsidieerbare lokale fietsroutes **ten noorden van de E17** zijn (zie Figuur 10):

- *Rozenbroekslag – Kriekerijstraat – Burgemeester Meirsonstraat – Galgenberglaan – Paul de Ryckstraat* (deels over grondgebied Gent) = verbinding tussen LAF langs Alfons Braeckmanlaan en LAF langs Schelde met noord-zuidontsluiting van de woonwijken in relatie met BFF langs Dendermondesteenweg
- *Schaessestraat* als aansluiting van deze hoofdas door de woonwijken in noordoostelijke rijrichting.
- *Eenbeekstraat – Kromrede – Zevensterrede – Kwadenplasstraat* als route in noordwestelijke richting vanuit Destelbergen
- *Houtstraat* als maasverkleining voor de verbinding tussen de Dendermondesteenweg N445 in noordwestelijke richting, ter ontsluiting van de noordoostelijke woonwijken en van het industrieterrein Schaessestraat-Houtstraat.
- Deel van de verbindingen *rondom het Damvalleimeer en Damvalleistraat* ter ontsluiting van de verschillende functies daar en als alternatieve fietsverbinding voor de N447 Reinaertweg



Figuur 10: uitsnede Destelbergen uit de kaart met de functionele fietsroutes

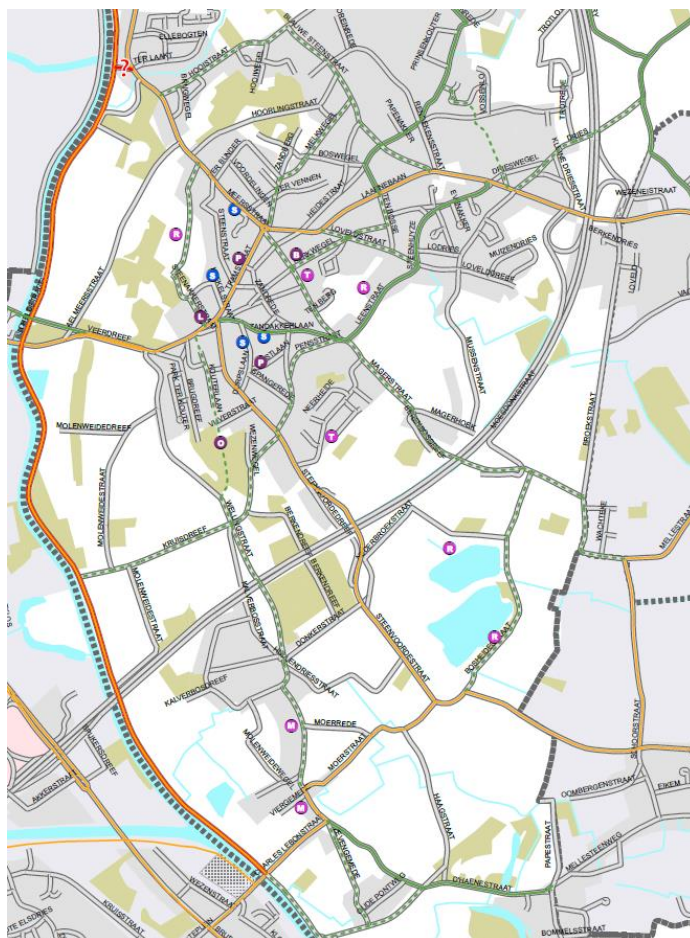
De subsidieerbare lokale fietsroutes **ten zuiden van de E17** zijn (zie Figuur 11):

- *Stapsteenweg – Hooistraat – trage wegen – Koreinrede – Rendekensstraat – Ten Bosse – Kerkwegel of Melkwegel* als alternatieve fietsverbinding voor de N447 Reinaertweg tussen de twee deukernen Heusden en Destelbergen
- *Lagen Heirweg – tunneltje onder R4 – Asserij – Driesstraat – Hoekskenstraat – Driesstraat* als verbinding tussen de hierboven geselecteerde as en de Laarnebaan richting Laarne.
- *Zandakkerlaan – Leenstraat – Steenhuyze – Moerenakker* als alternatief voor de route door het centrum via Tramstraat en Laarnebaan en ter ontsluiting van de oostelijke woonwijken
- *Wellingstraat – D’Haenestraat – Scheldekant – Zevengemede* als verbinding vanuit Wetteren naar Melle en naar de Scheldedijk
- *Veerdreef* als aansluiting naar de rechte verbinding richting Gent via de Weverbosdreef

De niet-subsidieerbare lokale fietsroutes **ten zuiden van de E17** zijn (zie Figuur 11):

- *Grote Reukens – trage wegen* naar Drieswegel als verbinding tussen de hierboven geselecteerde as en de Laarnebaan richting oostelijk deel van Heusden
- *Steenakkerstraat* ter ontsluiting van de recreatieve functie in de straat
- *Blauwe Steenstraat – Hooistraat* voor de ontsluiting van de noordelijke woonwijken in Heusden en een alternatief voor de route door het centrum langs Laarnebaan en Meersstraat
- *Loveldstraat* (tussen Laarnebaan en Steenhuyze) als alternatief voor de Laarnebaan en de ontsluiting van de oostelijke woonwijken
- *Pensstraat – Kruisstraat – Kruisdreef* als aansluiting naar de Scheldedijk in zuidelijke richting
- *Magerstraat – Bosheidestraat* ter ontsluiting van de recreatie rond het Eendenmeer en als alternatieve route voor het BFF langs de Steenvoordestraat

- *Kouterlaan – trage wegen – Wellingstraat* als kortste verbinding tussen Heusden en Melle
- *Dries – Driesstraat* vanuit Heusden in noordoostelijke richting



Figur 11: uitsnede Heusden uit de kaart met de functionele fietsroutes

Schoolroutekaart

De gemeente maakt ism. de Provincie en Vlaamse Stichting Verkeerskunde een actuele **schoolroutekaart** op in 2015. De routes geven prioriteit aan veilige fietsverbindingen in relatie tot de schoolomgevingen en attractiepolen voor jonge fietsers in de gemeente en naburige gemeenten. De doorlichting gebeurt in samenspraak met de scholen, schoolkinderen, jeugdraad en Fietsersbond.

Recreatieve netwerken

Recreatieve netwerken in de gemeente Destelbergen behelzen wandelen, lopen, fietsen, mountainbike, ruitrij. Deze netwerken worden door de dienst vrije tijd (sport/toerisme) uitgetekend. In afstemming met de mobiliteitsdienst worden maatregelen genomen om deze netwerken zo aangenaam en veilig mogelijk te houden/maken en waar mogelijk/gewenst de routes voor de diverse gebruikers te reguleren.

Trage Wegen

De gemeente Destelbergen bracht alle trage wegen in kaart. Daar waar het fietsroutenetwerk gebruik maakt van een trage weg, worden deze benoemd op de kaart met het fietsroutenetwerk. Er wordt gebruik gemaakt van heel wat trage wegen.

In **deelgebied Destelbergen** gaat het om de trage wegen (nummering cf. trage wegenkaart):

- 4a, Zevensterrede
- 6c, Scheldekant
- 7b, Haasbilkweg
- 7c, Damvalleisingel
- 7d, Handmeerswegel
- 7e, Sportwegel
- 7h, Bergenmeersstraat
- 15b, Balleliewegel
- 15c, Vandriesschestraatje
- 16 (parallel aan en ten oosten van de R4, tussen Kouterstraat en Visserstraat)

In **deelgebied Heusden** maakt het fietsnetwerk gebruik van de trage wegen:

- 20b, Kouterwegel
- 31d, Vosselewegel
- 34e, Hoorlingwegel
- 38c, Reukenwegel
- 41a, Verloren naam wegel
- 41b, Verbindingswegel

De inschakeling van een trage weg als functionele fietsroute betekent niet dat deze automatisch voorzien moet worden van een brede asfaltstrook met verlichting. Er zijn voldoende alternatieven die enerzijds de fietser een hoge kwaliteit kunnen bieden, en anderzijds het specifieke karakter van een trage weg kunnen bewaren. In functie van het gebruik en de omgeving kan er voor elke trage weg een aangepaste inrichting voorzien worden.

Er wordt een **stappenplan** uitgewerkt om de trage wegen prioriteitsgewijs op te waarderen voor fietsgebruik. Er wordt tevens een 'werkgroep trage wegen' opgericht om de opvolging van het trage wegenbeleid te stimuleren'. Na overleg met vzw Trage Wegen werd beslist om, van zodra de prioriteiten werden vastgesteld in het mobiliteitsplan, herstellingen van trage wegen uit te voeren. In het kader van de uitkomst van het mobiliteitsplan zullen er dus verschillende trage wegen aangepakt worden op korte termijn.

Wenselijke bijkomende fietsverbindingen

Ook buiten het fietsroutenetwerk wordt er steeds gestreefd naar fijnmazige doorsteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Inspelend op (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen, worden de volgende verbindingen wenselijk geacht:

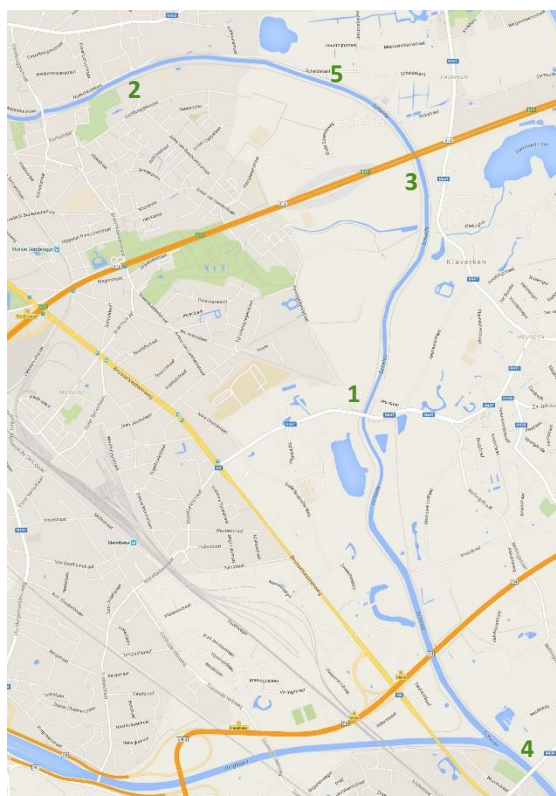
- Diverse trage verbindingen tussen Dendermondesteenweg (in relatie tot Schoofmeersstraat) en Kleingentstraat (in relatie tot Petegemstraat) doorheen het te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied;
- Trage weg 16 tussen Kouterstraat en Schaessestraat;
- Een verbinding over de Schelde tussen Veerdreef en Weverbosdreef;
- Tunnelverbinding onder de R4 tussen Kleingentstraat en Visserstraat.

Bij toekomstige evoluties in deze gebieden zal er steeds uitgekeken worden naar een maximaal streven voor de realisatie van de verbindingen.

Ook op andere locaties wordt er steeds nagegaan of er mogelijkheden zijn om het trage wegennetwerk zo fijnmazig mogelijk te houden. In omgekeerde zin worden er geen verbindingen voor fietsers en voetgangers geschrapt, tenzij onderzoek zou uitwijzen dat er geen gebruik van wordt gemaakt. Wat het kruisen van grootschalige lijninfrastructuur betreft (Schelde, spoorlijn,...), dient benadrukt dat gelijkgrondse verbindingen veel comfortabeler zijn dan ongelijkgrondse. Waar mogelijk wordt er steeds gestreefd naar een minimaal hoogteverschil.

Het mobiliteitsplan neemt geen standpunt in over de waterwerken van het Sigmaproject voor de Schelde. Wel heeft het onderzoeksproces van het Sigmaproject aanleiding gegeven om een aantal nieuwe voetgangers- en fietsersrelaties als een mogelijke meerwaarde te beschouwen:

1. Comfortabele functionele fietsverbinding over de Schelde tussen Veerdreef en Weverbosdreef;
2. Functionele fietsverbinding over de Schelde tussen Sint-Amandsberg en Gentbrugge, aansluitend op LFF Burg. Meirsonstraat – Galgenberglaan;
3. Recreatieve wandel- en fietsverbinding over de Schelde binnen grensoverschrijdende groenpool tussen Gentbrugse Meersen en Damvallei;
4. Rechtstreekse, comfortabele fietsaansluiting jaagpad Schelde x Charles Lebonstraat
5. Comfort verhogen jaagpad Schelde thv. Schippershuis.



Figuur 12: nieuwe Schelde-oversteken met een mogelijke meerwaarde

Oversteekpunten

Op de locaties waar het fietsroutenetwerk de wegen gericht op gemotoriseerd verkeer kruist, worden duidelijk leesbare fietsvoorzieningen aangebracht. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen een fietspad (fietser heeft voorrang) en een fietsoversteekplaats (fietser heeft geen voorrang). Naargelang het belang dat wordt gehecht aan de fietsroute in verhouding tot de kruisende wegen, wordt de voorrangssituatie bepaald.

Bij een **fietspad in de voorrang**:

- loopt de fietspadmarkering door en wordt een rode kleur aangebracht
- zeer effectieve snelheidsremmende maatregelen voor kruisend autoverkeer
- goed overzicht aan het kruispunt
- bebording met voorrangsdriehoek voor autoverkeer
- accentverlichting

Bij een **fietsoversteekplaats uit de voorrang**:

- wordt de wettelijke blokmarkering aangebracht, zonder kleurmarkering
- snelheidsremmers voor fietser
- goed overzicht aan het kruispunt
- bebording met voorrangsdriehoek voor de fietser
- accentverlichting

2. Kwaliteit fietsinfrastructuur

Om het fietsbeleid kwaliteitsvol te voeren is een structureel beheer van de fietsinfrastructuur noodzakelijk. De belangrijkste routes van het fietsnetwerk werden hiervoor onderworpen aan een **kwaliteitsaudit** met een door de overheid gecertificeerde meetfiets van de Fietzersbond. Aan de hand van de audit wordt een objectief beeld verkregen van de kwaliteit en kenmerken van de fietsinfrastructuur.

De belangrijkste bevindingen en hieruit voortvloeiende acties worden hierna weergegeven:

- Het **(trillings)comfort** vormt een bijzonder aandachtspunt in de gemeente.
 - Bij nieuwe fietspaden is er volgens de meetfiets een lagere kwaliteit merkbaar. Een belangrijke advies dat hieruit voortvloeit om het fietscomfort te verhogen, is dat er bij nieuwe fietspaden bij voorkeur voor **monolitische verharding** wordt gekozen – in eerste instantie is dit asfalt en pas in tweede instantie cementbeton (geeft meer weerstand en de krimp- en uitzetvoegen ervan kunnen op langere termijn voor problemen zorgen). Enkel mits noodzaak kan er gemotiveerd afgeweken worden van deze keuze.
 - De gemeente neemt zich voor om huidige fietspaden mee te asfalteren wanneer de rijweg wordt geherasfalteerd.
 - Kasseien dienen zo weinig mogelijk te worden gebruikt. Indien men omwille van esthetische redenen toch voor kasseien kiest, dan kan men opteren voor platte of gezaagde kasseien, dan wel om fietsstroken in andere materialen zoals beton aan te leggen (bv. Wellingstraat).
 - Er moet over gewaakt worden dat er **geen niveauverschillen** zijn tussen de diverse overgangen in het fietspad om te vermijden dat de fietsverplaatsing een hindernissenparcours wordt.

- De knelpunten op het vlak van (trillings)comfort zullen stapsgewijs worden weggewerkt en worden mee opgenomen in de actietabel.
- De recent aangelegde fietspaden hebben doorgaans voldoende **breedte**. Ook in de toekomst zullen fietsvoorzieningen voldoende breed worden uitgerust conform de richtlijnen van het Fietsvademecum. Lokale breedteminderings langs fietsvoorzieningen (door struiken, grachten, geparkeerde wagens e.d.) vormen een storend en doorgaans onveilig element in de fietsinfrastructuur en zullen waar mogelijk worden weggewerkt.
- De **acute knelpunten** zoals opgenomen in het fietsauditrapport zullen worden weggewerkt. Ook in de toekomst blijft hiervoor de nodige aandacht. Specifieke actiepunten betreffen:
 - Daar waar een weg een dubbelrichtingsfietspad kruist, worden pijlmarkeringen en waarschuwborden aangebracht op resp. het fietspad en thv. de kruisende weg;
 - Niveauverschillen aan overgangen thv. zijstraten worden waar mogelijk weggewerkt;
 - Vervaaagde wegmarkering wordt herschilderd;
 - Bermbegroeiing op het fietspad wordt op verantwoorde wijze verwijderd;
 - Er wordt nagegaan of te nauwe doorgangen verbreed kunnen worden.

Voor de fietsinfrastructuur wordt er steeds minimaal gestreefd naar de comforteisen die opgenomen zijn in het Fietsvademecum.

3. Actuele noden en wensen van (potentiële) fietsgebruikers

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen is het van het allergegrootste belang dat de gebruikerseisen van de fietsers het uitgangspunt zijn. Enkel dan is er kans op succes voor een verhoogd fietsgebruik. Communicatie met de gebruiker en afstemming van het beleid op de behoeften van de reële of potentiële gebruiker zijn cruciaal om het lokale fietsgebruik te verhogen.

Specifieke noden en wensen van fietsgebruikers anno 2015 betreffen volgens de Vlaamse Fietsersbond (*bron: Studiedag Fietspaden, 10/3/2015*) :

1. Volledigheid van het netwerk;
2. Homogene kwaliteit van fietsinfrastructuur en –routes;
3. Voldoende eigen ruimte;
4. Zichtbaarheid van het netwerk.

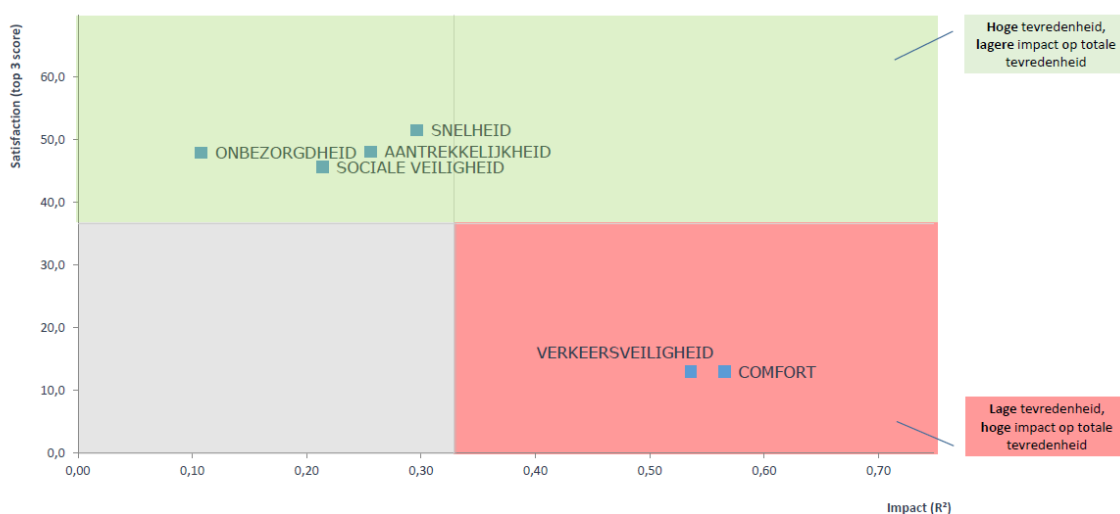
AD2/

- De kwalitatieve beoordeling van fietsinfrastructuur door gebruikers wordt voornamelijk beïnvloed door: (*beschikbare*) *breedte, afscheiding, trillingscomfort en veiligheid op kruisingen*.
- Voor fietsroutes gaat het om dezelfde factoren die door de gebruiker worden gewaardeerd, aangevuld met de aspecten: *doorstroming, directheid en zichtbaarheid*.

Om verder inzicht te verkrijgen in de noden en wensen van de eigen inwoners op het vlak van fietsbeleid, werd in november 2014 een **gemeentelijke fietsenquête** uitgevoerd. Op basis van 650 respondenten werden als belangrijkste bevindingen gedetecteerd:

- Inwoners worden niet enkel in grote mate (positief of negatief) beïnvloed door de ‘verkeersveiligheid’ om de fiets te gebruiken; minstens even belangrijk blijkt het aspect ‘**comfort**’ (trillingshinder). De lage tevredenheid bij de inwoners mbt. het fietscomfort vraagt dan ook investeringen die tegelijk worden gericht op het verhogen ervan.

- Andere aspecten die de fietser beïnvloeden betreffen ‘aantrekkelijkheid’ van het netwerk, de ‘snelheid’ (mate van oponthoud) waarmee men de fietsroutes kan afleggen, de ‘onbezorgdheid’ om de fiets te gebruiken en de ‘sociale veiligheid’ (gevoelsmatige veiligheid tgv. omgeving, beleving e.d.). Deze worden algemeen positiever beoordeeld bij de inwoners, maar dragen minder bij tot de beslissing om te fietsen in de gemeente.
- Het gebrek aan fietsenstallingen nabij attractiepolen wordt als een knelpunt ervaren. Er is eveneens interesse aanwezig bij inwoners om fietsenstallingen op openbaar domein te gebruiken bij beperkte private ruimte om de fiets te stallen, voornamelijk in de zone Eenbeekeinde. Gerichte initiatieven worden vanuit de gemeente verder onderzocht om aan deze vraag te beantwoorden.



Figuur 13: Driver analyse fietsbeleid Destelbergen (fietsenquête 2014, eigen verwerking)

Bij de totstandkoming van het gemeentelijk fietsbeleid, alsook de uitvoering en de opvolging ervan, zal de lokale **Fietzersbond** structureel worden betrokken. Dit dient er voor te zorgen dat de fietscultuur in de gemeente verder kan doordringen en zo het fietsbeleid naar een hoger niveau te tillen. De Fietzersbond wordt structureel vertegenwoordigd in de Mobiliteitscommissie/-raad.

Daarnaast dient er voldoende aandacht te zijn voor huidige en ook toekomstige trends zoals elektrische fietsen, bakfietsen e.d.

Via opeenvolgende sensibiliseringscampagnes wordt er gewerkt aan een eigen, positief **fietsimago** waarbij de sterke aspecten van het fietsbeleid in beeld worden gebracht (aantrekkelijkheid, sociale veiligheid, e.d.).

4. Facetten van fietsbeleid

Een integraal fietsbeleid impliceert ook voldoende aandacht en budget voor randfactoren die het fietsen aantrekkelijker en comfortabeler kunnen maken.

- **Bewegwijzering van fietsroutes:** een leesbaar bewegwijzeringssysteem op maat van de functionele fietser dient de aantrekkelijkheid van het lokale fietsnetwerk te verhogen. Er wordt een uniforme bewegwijzering uitgewerkt die de veiligste fietsverbindingen tussen de deelenkernen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties dient aan te geven.

- **Fietsparkeren**
 - Een aantal principes worden vooropgesteld in functie van een gecoördineerde aanpak van het fietsparkeren in de gemeente. Er wordt naartoe gestreefd dat iedere fietser de fiets comfortabel kan stallen op alle punten waar een aanzienlijke concentratie van fietsers vertrekken of aankomen.
 - **Gemeentelijke attractiepolen:** het aanbod van fietsenstallingen wordt versterkt (kwantiteit én kwaliteit) op basis van aangetoonde prioriteiten.
 - **Handelscentra:** het aanbod van fietsenstallingen wordt versterkt (kwantiteit én kwaliteit) op basis van aangetoonde prioriteiten.
 - **Wonen:** enerzijds wordt er bij nieuwbouw of functiewijzigingen (via stedenbouwkundige vergunningen) een lokale norm ingebouwd voor private (in pandige) fietsparkeerplaatsen. De aanvragen worden op maat geadviseerd door de mobiliteitsdienst. Anderzijds voorziet de gemeente in de aankoop en verhuur van fietskluisen en/of –stallingen in zones waar er een urgente vraag van bewoners aanwezig is om fietsen te kunnen stallen op het openbaar domein.

- **Onderhoud en herstel van fietsvoorzieningen**
 - In functie van regelmatig, preventief onderhoud (putten vullen, glasscherven vegen, verzakkingen wegwerken, struikgewas en brandnetels maaien, zwerfvuil opruimen...) worden nodige investeringen in materieel alsook de opmaak van een structureel (fiets)onderhoudsplan voorzien.
 - Winterdienst: sneeuw ruimen en beijzelde fietspaden strooien met pekels zijn hiervoor de aangewezen methode. Nodige investeringen in materieel en een prioritair strooiplan voor fietspaden worden voorzien.
 - Herstellingen na wegenwerken: er wordt een structurele oplossing uitgewerkt voor de opvolging en aanpak van slechte, definitieve herstellingen aan fietspaden na ingrepen van nutsbedrijven. In eerste instantie worden zoveel mogelijk nutvoorzieningen onder fietspaden en fietswegen vermeden. Er wordt bestudeerd of definitieve herstellingen, met een vaste aannemer kunnen uitgevoerd worden (bv. tweemaal per jaar) waarbij de nutsbedrijven de factuur betalen.

- **Rechtsaf/rechtdoor door rood:** de wetgever heeft de mogelijkheid voorzien om fietsers rechtsaf of rechtdoor voorbij het rode licht te laten rijden. AWV past dit principe niet toe, maar de gemeente kan voor de wegen in eigen beheer wel bekijken waar dit mogelijk/wenselijk is. Daarbij zal steeds rekening worden gehouden met de mogelijkheid tot het voorzien van een bypass voor fietsers (aan de andere kant van het verkeerslicht) en het beveiligen van de te maken afslagbeweging.

5. Prioriteitsgewijze aanpak

De kwaliteit van het fietsroutenetwerk in de gemeente wordt mee bepaald door het wegwerken van de zwakke schakels. Ook het nemen van infrastructurele maatregelen die de snelheidsbeperkingen voor het gemotoriseerd verkeer in de bebouwde kom of zone 30 afdwingen zijn prioritair. Circulatiemaatregelen zoals beperkt enkelrichtingsverkeer (BEV) zijn vaak zeer efficiënte maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat de intensiteit van het autoverkeer op het fietsnetwerk tot een minimum beperkt blijft (= “ontvlechting”).

De kaart in bijlage geeft een overzicht van de momenteel in het vooruitzicht gestelde locatiegebonden **fietsgerichte maatregelen**. De omschrijving van de maatregelen, de prioriteit ervan, en de vooropgestelde timing wordt weergegeven in het actieprogramma.

Voor de **N447 Reinaertweg – Meersstraat** zal de gemeente in samenspraak met AWV een initiatief opstarten om de weg uit te rusten met volwaardige fietsvoorzieningen. De studie zal uitgevoerd worden binnen de huidige legislatuur; uitvoering vermoedelijk op MLT-LT. Op KT zullen in overleg met AWV de urgente knelpunten voor fietsers worden weggewerkt (o.a. oversteekplaatsen Scheldedijk, Hooistraat en Kerkham).

Daarnaast worden op het functionele fietsroutenetwerk:

- De wachttijd geminimaliseerd;
- Het aantal hindernissen verminderd;
- Betegelde fietspaden mee geasfalteerd wanneer de weg wordt geheasfalteerd;
- Het aantal drempels tussen de diverse overgangen geminimaliseerd.

Aanvullend aan het bovenstaande, zal er specifieke aandacht uitgaan naar het beveiligen van de aangeduide knelpunten op de schoolroutekaart.

6. Monitoring

Monitoring van het fietsbeleid zorgt ervoor dat ook effectief aangetoond kan worden dat de investeringen lonen. Bovendien kunnen de resultaten nieuwe inzichten verschaffen en zo tot een beter fietsbeleid leiden. Destelbergen zet enerzijds in op de opvolging van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur via de beschikbare **fietsauditdatabank**.

Anderzijds zet de gemeente sterker in op monitoring van het eigenlijke fietsgebruik en van de fietsongevallen. Er worden systematisch (bv. jaarlijks) **fietstellingen** georganiseerd. Hiervoor zijn diverse pistes mogelijk. In het kader van het nieuwe initiatief van de ‘Vlaamse FietsTelweek’ kan het fietsgebruik via een combinatie van mechanische en manuele tellingen in beeld worden gebracht. Ingeval dit geen piste blijkt, wordt de aankoop van een fietstelapparaat overwogen, eventueel ism. de politiezone of Provincie. Een dergelijk toestel kan niet enkel gebruikt worden om systematisch op een aantal zelfde locaties te tellen (vgl. met fietsbarometer provincie Antwerpen), ook kan het ingezet worden voor gerichte tellingen ikv. herinrichtingen, proefprojecten en evaluatiemetingen na uitvoering van een project.

De politie houdt de **(fiets)ongevalgegevens** bij. Deze gegevens zijn van onschatbare waarde omdat ze een beeld geven van de effectieve onveilige punten. Om deze te kunnen situeren en benoemen, worden de gegevens halfjaarlijks teruggekoppeld en gerapporteerd. Zowel de locatie als de omstandigheden van de ongevallen worden gebruikt als input voor een gerichte aanpak van de fietsonveiligheid binnen de gemeente.

7. Financiële middelen

Fietsinvesteringen kosten minder dan investeringen voor de auto en garanderen een duurzamere mobiliteit. Een **afzonderlijk budget** voor fietsinvesteringen wordt geïntegreerd binnen de meerjarenplanning van de gemeente om daadwerkelijk in te kunnen zetten op fietsvriendelijke maatregelen. De prioriteitsgewijze aanpak (zie 5.) vormt de basis van een concreet **fietsactieprogramma** op korte tot lange termijn.

5.2.3. B3: NETWERK OPENBAAR VERVOER

Doelstellingen

De uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer is essentieel binnen het mobiliteitsplan. Het is de bedoeling om een zo goed mogelijk alternatief te vormen voor het gebruik van de wagen. Anderzijds zou door middel van de bus iedereen over een minimum vervoeraanbod moeten beschikken. Het aanbod van het openbaar vervoer zal dan ook aangepast blijven in functie van deze noden.

Algemeen beoogt het beleidsplan de volgende doelstellingen te realiseren:

1. Sensibiliseren inzake **vervoerswijzekeuze** ten voordele van het openbaar en collectief vervoer. Dit is o.m. mogelijk indien een gunstige reistijdverhouding nagestreefd wordt ten opzichte van de reistijd met de auto.
2. Realiseren van een algemene **kwaliteitsverbetering** in het openbaar vervoer (aanbod, halteuitrusting, comfort van de reiziger, ...). De Lijn vraagt hiervoor ook engagementen van de gemeente om de doorstroming te verbeteren.

Aanbod

Het busaanbod in Destelbergen is van een behoorlijk niveau. Op korte termijn worden er geen wijzigingen in het aanbod openbaar vervoer naar voor geschoven. Er zijn wel een aantal mogelijke denkpostes op langere termijn.

- Een bundeling op de Dendermondesteenweg (N445) kan een **hoogwaardige buscorridor** met een zeer frequente bediening betekenen. Vooral op langere termijn is dit aan de orde, meerbepaald in afstemming met de verdichting van het grootstedelijk gebied en met de toekomstige carpoolparking (eventueel ingeschakeld als P&R) aan de R4. Vanuit zoveel mogelijk richtingen leiden trage wegen via kortste wegen naar de haltes. Daar zijn steeds voldoende en kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen aanwezig. De mogelijkheden en gevolgen hiervan dienen verder onderzocht te worden. Deze kunnen alvast een voorbode betekenen voor een verdere uitbouw van de buscorridor.
- Een **opwaardering van het openbaar vervoer in Heusden** in relatie tot Gent blijft een belangrijk aandachtspunt. Een verhoging van de bedieningsfrequentie of een nieuwe voorstadsbuslijn Gent – Heusden – Laarne kadert binnen de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en de ontwikkeling van het voorstedelijk vervoer in de regio Gent.
- Daarnaast blijft het idee van de **tramlijn** langs de N445 mogelijk indien De Lijn dit op lange termijn wenst te realiseren. De tramlijn is opgenomen in het geactualiseerde Pegasusplan 2013 van De Lijn, maar dan wel als 'niet prioritair'. Hier dient te worden toegevoegd dat hiervoor onteigend zal moeten worden. Zolang de tram geen feit is, zal de bus de rol van openbaarvervoersverbinding tussen Gent en haar voorstedelijke kern Destelbergen vervullen.

Doorstroming

Momenteel vormt de **Dendermondesteenweg (N445)** geen knelpunt voor De Lijn wat de doorstroming betreft. Dit moet verder bewaakt worden en er dient geanticipeerd te worden op de verdere groei van het autoverkeer (zonder gepaste maatregelen). Daarom zal er bij heraanleg of andere opportuniteiten, steeds een inbouw zijn van maatregelen die het openbaar vervoer bevoordelen ten opzichte van het autoverkeer. In eerste instantie wordt daarbij gedacht aan halteren op de rijbaan.

Er worden afspraken gemaakt met De Lijn om, mits voldoende garanties op doorstroming langs de hoogste gecategoriseerde wegen (o.a. N445, R4,...), lege dienstritten via alternatieve routes (bv. Admiraalstraat) maximaal te vermijden.

Haltes

Destelbergen hoofdhalte

Bij een mogelijke herinrichting van het centrum van Destelbergen tot centrumplein, zal de uitbouw van 'Destelbergen Kerk' als hoofdhalte benadrukt worden. Er moet voldoende accommodatie en fietsstalruimte aanwezig zijn; bij een herinrichting tot plein krijgen de fietsenstallingen voldoende ruimte en dit geïntegreerd in de haltevoorzieningen. Ook de nodige parkeergelegenheid voor auto's dient in de nabije omgeving behouden te blijven. Een optimalisatie van buslijn 34 met volwaardige bediening van de hoofdhalte wordt in dit kader verder onderzocht.

Heusden

Door de huidige lijnvoering in Heusden is het niet mogelijk om te spreken van 1 hoofdhalte. Zowel de halte thv. Heusdendorp als deze thv. de rotonde vormen belangrijke bushaltes voor het centrum van Heusden. In de praktijk zal deze functie blijvend verdeeld worden over beide bushaltes, tenzij er zich ander opportuniteiten stellen. Ook hier dient voldoende parkeergelegenheid voor zowel fiets- als autoverkeer te worden voorzien of behouden.

Halte R4

In de lus van de oprit van de R4 (zijde centrum Destelbergen) wordt er in 2017 een carpool- en vrachtwagenparking gerealiseerd. Ook worden er fietsenstallingen voorzien om het gebruik van deze parking aan te moedigen. Met de aanleg van een carpoolparking is het ook mogelijk om de wagen er achter te laten en het openbaar vervoer te nemen, bijvoorbeeld richting Gent. Een optimale verknoping van de verschillende vervoerswijzen wordt nagestreefd.

Potentie treinstation Destelbergen

De heropening van een treinstation 'Destelbergen Kasteel Ter Lede' kan een bijkomende stimulans zijn voor een concentratie van de ontwikkelingen in dit gebied. De heropening van dit station met een bediening van 2 treinen per uur werd reeds geopperd in het vorige mobiliteitsplan van de stad Gent (2003) en de gemeente Destelbergen (2006). Dit station kadert mede in een goed uitgebouwd voorstadsnet voor Gent. In 2015 wordt ook een onderzoek gevoerd naar de uitbouw van een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk rond Gent, naar analogie van het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel. De gemeente vraagt mee betrokken te worden bij dit onderzoek.

Voor het station kan alvast een aanzienlijk lokaal potentieel vooropgesteld worden:

- Woonuitbreidingsgebied aan het station op grondgebied Gent (een eerste inschatting kwam uit op + 53 dagelijkse reizigersbewegingen)
- Woonuitbreidingsgebied Destelbergen ten zuiden (een eerste inschatting kwam uit op +/- 209 dagelijkse reizigersbewegingen. In het kader van het MOBER kan de inschatting bijgestuurd worden)
- Bedrijventerrein Houtstraat
- Centrum Destelbergen op 1,8 kilometer



Figuur 14: relaties tussen treinstation Destelbergen en een aantal potenties

Er wordt aan NMBS en/of Infrabel gevraagd naar een concrete potentieelstudie voor de heropening van het treinstation (de gemeente stuurt hiervoor een officiële brief naar de NMBS) en de onderlinge afstemming van de woonontwikkelingen en het OV-aanbod. Vanuit mobiliteitsoogpunt is het immers veel interessanter om een treinaanbod te hebben daar waar de mensen wonen, dan daar waar men nog met de auto naartoe moet rijden. Het station Beervelde vormt vanuit dat oogpunt geen aanvaardbaar alternatief.

Indien een heropening van de stopplaats op termijn mogelijk is, dan dienen er eveneens voldoende veilige fietsenstallingen en andere faciliteiten voorzien te worden. Het treinstation moet afgestemd zijn op een lokale bediening, niet op het aantrekken van nieuw autoverkeer.

5.2.4. B4: (HER)INRICHTING VAN WEGEN

Afbakening snelheidsregimes

De wegcategorisering is een theoretisch kader op basis van de gewenste functie van een weg. Deze moet vervolgens in de praktijk omgezet worden op het terrein. Een van de aspecten daarbij is het snelheidsbeleid. Een hogere wegcategorie vertegenwoordigt een grotere verkeersfunctie. De maximaal toegelaten snelheid heeft hiermee een directe relatie. De maximaal toegelaten snelheid is recht evenredig met de wegcategorisering: hoe hoger de wegcategorie, hoe hoger de maximaal toegelaten snelheid; of **hoe lager de wegcategorie, hoe lager de maximaal toegelaten snelheid**.

- Maximaal toegelaten snelheid \sim wegcategorie

Daarbij kan concreter gesteld worden dat de toegelaten snelheid op een lager gecategoriseerde weg steeds lager is dan een hoger gecategoriseerde weg:

$$v_{hoofdweg} \geq v_{primaire\ weg} \geq v_{secundaire\ weg} \geq v_{lokale\ weg}$$

Ook voor de verdere onderverdeling van de lokale wegen blijft dat principe gelden. Het is immers de bedoeling dat de snelste verbinding mogelijk is via de lokale verbindingsweg (type I).

$$v_{lokale\ weg\ type\ I} \geq v_{lokale\ weg\ type\ II} \geq v_{lokale\ weg\ type\ III}$$

Om in het buitengebied een duidelijk onderscheid te maken tussen de lokale verbindingswegen en de andere wegen, wordt er een verschil in snelheidsregime vooropgesteld. Het is de bedoeling dat verkeer zich beweegt over de lokale verbindingsweg. Om dit te bevorderen kan hier een maximale snelheid van 70km/u toegelaten worden. Om de alternatieve routes niet sneller te laten verlopen en het verkeer daar meer te weren, wordt op andere lokale wegen een maximale snelheid van 50km/u gehanteerd.

	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Lokale weg type I	50 km/u	70 km/u
Lokale weg type II	50 km/u of lager	70 km/u (of 50 km/u)
Lokale weg type III	30 km/u of lager (of 50 km/u)	50 km/u of lager

Tabel 3: maximale snelheid in functie van wegcategorie voor de trage variant

Momenteel zijn de meeste wegen in het buitengebied niet onderhevig aan een snelheidsbeperking. De algemene regel is dan dat de maximaal toegelaten snelheid 90 km/u is. In het kader van het 'zoneren' van de snelheidsregimes wordt ook een snelheidsbeperking opgelegd in het buitengebied. Een beperking tot 50km/u lijkt dan een stevige reductie van de maximaal toegelaten snelheid. Deze is echter te verantwoorden doordat:

- Het ongewenst is dat hier doorgaand verkeer passeert (daar zijn andere type wegen voor);
- Er veel recreatief fiets- en wandelverkeer kan worden verwacht;
- De wegen in functie staan van de bediening van landbouwpercelen met trage landbouwvoertuigen;
- Er heel wat plaatsen zijn waar sneller rijden onverantwoord is tengevolge bochten, inrichting en beperkte breedte van de wegen;
- Het buitengebied rust moet uitstralen.

Om deze redenen wordt er op lokale wegen type III in het buitengebied een snelheidslimiet van 50km/u voorzien. Daarmee wordt er een **algemene snelheidsverlaging** nagestreefd. Er kan dan sensibiliserend opgetreden worden en geleidelijk aan kunnen ook gerichte controles uitgevoerd worden. Samen met de politie zal bekeken worden welke nodige acties er kunnen voorzien worden.

Hierop is alvast een duidelijke algemene uitzondering. In een **schoolomgeving** wordt de maximale snelheid steeds beperkt tot 30 km/u. Daarnaast werd er in een aantal cellen van de tabel ook specifiek 'of lager' opgenomen. In verblijfsgebieden, stiltegebieden, natuurgebieden, recreatiegebieden, ... kan de maximaal toegelaten snelheid verder verlaagd worden in functie van de noodzaak.

Het invoeren van een zone 30 heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en – leefbaarheid. De voordelen zijn een verhoogde objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, een verbeterde leefbaarheid, een toename in gebruik van de fiets en te voet, weren van sluipverkeer, ... Naarmate de vormgeving van de weg de snelheidslimiet ondersteunt, neemt de gemiddelde snelheid af.

Het is dus van belang dat de inrichting van de straat aangepast is om dat snelheidsregime af te dwingen. Terwijl er momenteel al verschillende zones 30 werden afgebakend, is de inrichting er niet steeds aangepast. Daarom wordt ernaar gestreefd om eerst de **bestaande zones 30** een aangepaste inrichting te geven, alvorens over te gaan tot de afbakening van nieuwe zones. Daarom worden de huidige snelheidszones met maximaal toegelaten snelheid van 30 km/u behouden. Verblijfsgebieden die nieuw ontwikkeld worden krijgen wel dat snelheidsregime toebedeeld en de straatinrichting wordt hieraan vanaf het begin aangepast.

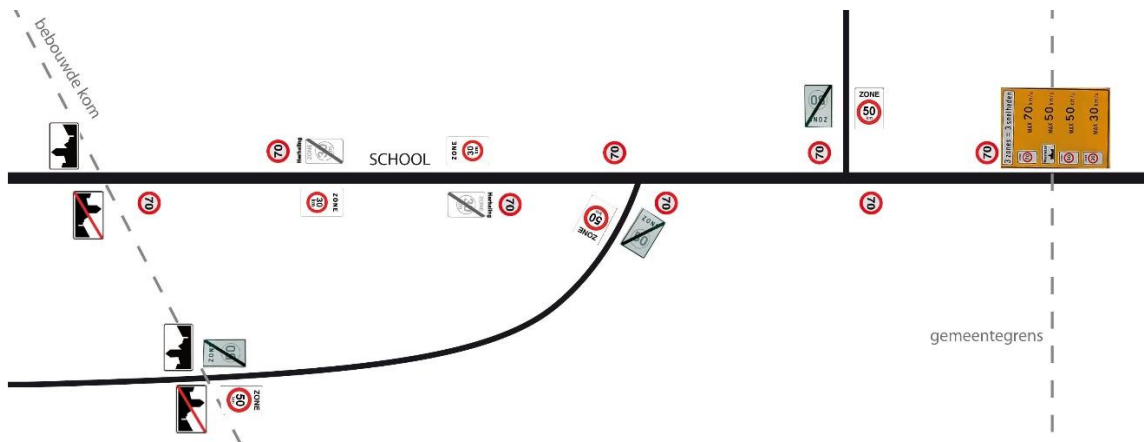
Naast de algemene uitzonderingen kunnen er lokaal per straat of per zone ook specifieke uitzonderingen optreden. Het is namelijk steeds van belang om rekening te houden met de omgeving, het wegbeeld, de conflicten, andere weggebruikers, etc. Lokale uitzonderingen op de algemene regel kunnen echter best beperkt worden. Zo niet wordt de logica van de algemene regel en de duidelijkheid voor de weggebruiker tenietgedaan.

Zonering snelheidsregimes

Op de kaarten werd elke straat ingekleurd naargelang zijn snelheidsregime. Aaneensluitende straten met eenzelfde snelheidsregime kunnen best samengenomen worden tot een aaneensluitende zone. Er wordt voorgesteld om te werken met **drie snelheidszones**, zoals dat tegenwoordig in heel wat gemeenten gebeurt. Er kan dan gewerkt worden met de verschillende zoneborden (zie Figuur 15):

- Langs de invalswegen van de gemeente een groot verkeersbord plaatsen dat aangeeft dat er in Destelbergen drie snelheidszones zijn (zie Figuur 15).
- Op de wegen die de grens van de bebouwde kom passeren, het begin en einde ervan aangeven met een verkeersbord F1a respectievelijk F1b.
- Op de wegen met snelheidsregime 30 een verkeersbord F4a aan het begin van de zone en een verkeersbord F4b aan het einde van de zone. Het begin en einde van de zone valt telkens samen. Het gaat om schoolomgevingen en specifieke verblijfsgebieden.
- Op de wegen met snelheidsregime 50 buiten de bebouwde kom een verkeersbord F4a aan het begin van de zone en een verkeersbord F4b aan het einde van de zone. Het begin en einde van de zone valt telkens samen, en dat aan de gemeentegrens, aan het einde van de bebouwde kom, en aan de grenzen van de overige snelheidszones.

- De wegen met snelheidsregime 70 staan allen op zich (geen netwerk of zone). Op deze wegen wordt daarom niet gewerkt met zoneringsborden. Zij behouden het snelheidsbord C43 dat na elk kruispunt herhaald wordt.



Figuur 15: principes voor plaatsing snelheidsborden

Het introduceren van de zoneborden over grotere oppervlakken kan een belangrijke reductie betekenen van de wirwar aan snelheidsborden (bv. in de gemeente Lierde, zie ⁶). Er zijn ook nog een aantal specifieke kenmerken voor de invoering van borden met zonale geldigheid. Er mogen nooit meer dan twee reglementeringen met zonale geldigheid van kracht zijn op eenzelfde plaats (enige uitzondering is de zone 30). Verdere reglementering en toelichting bij de toepassing van verkeersborden met zonale geldigheid is te vinden in ⁷.

Specifiek voor de gemeente Destelbergen zijn er de volgende **voordelen**:

- Regeling van het snelheidsregime in het buitengebied;
- Vermijden van een wirwar aan snelheidsborden met eenduidige, duidelijke snelheidsregimes;
- Vermijden van continu opbod van borden op telkens meer plekken ivm. de veiligheid;
- Duidelijke koppeling met de wegencategorisering;
- Tengevolge het uitgestrekte buitengebied, aanzienlijk minder verkeersborden noodzakelijk;
- De eigenlijke functies van wegen in het buitengebied deels vrijwaren.

Snelheidsremmende maatregelen

Snelheid is een belangrijke bron van onveiligheid. Het is van belang om daar waar grote snelheidsverschillen optreden tussen de verschillende weggebruikers, de maximale snelheid voldoende laag te houden. Daarvoor kan de volgende hiërarchie van maatregelen genomen worden:

⁶ Van Moerkerke B (2014) Zonale verkeersregimes: meer voor- dan nadelen?; *Verkeersspecialist*, nr 209, september 2014, 4-7.

⁷ OCW (2009) Toepassing van verkeersborden met zonale geldigheid; Bijlage bij OCW mededelingen 80, juli-aug-sept 2009, 28p. Online beschikbaar op <http://www.brrc.be/pdf/mededelingen/med80t.pdf>

- Wegprofiel/-breedte: een smallere rijbaan werkt sterk snelheidsremmend.
- Wegdek: hoe 'beter' het wegdek, hoe sneller men rijdt. Op een vlakke asfaltbaan zal men sneller rijden dan op een betonbaan met dwarsvoegen. Op kasseien zal men nog trager rijden.
- Conflictorganisatie: conflicten en de organisatie ervan werken snelheidsremmend. Oversteekbewegingen, gemengd verkeer, kruispunten, dubbelrichtingsverkeer, ... zorgen voor een daling van de snelheid. De organisatie ervan heeft ook een effect op de snelheid. Op een voorrangsweg zal men sneller rijden dan op een weg waar rotondes liggen en dus telkens voorrang gegeven moet worden. Op een weg die ingedeeld wordt in rijstroken zal men sneller rijden dan op een smalle rijbaan zonder rijstrookmarkering.
- Puntmaatregelen: aanvullend aan bovenstaande inrichting kunnen er specifieke snelheidsremmende puntmaatregelen genomen worden. Het gaat bijvoorbeeld om wegversmallingen, asverschuivingen, drempels, plateaus, rijbaankussens, ...

Om specifieke invulling te geven aan de inrichting van de lokale wegen kan een beroep gedaan worden op verschillende publicaties⁸. Hieruit wordt onderstaande tabel afgeleid als inspirerende **leidraad** voor mogelijke snelheidsremming op lokale wegen in Destelbergen. De tabel is niet limitatief.

	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Rijbaanbreedte	6 meter in functie van openbaar vervoer (en snelheidsregime). Een nieuw dienstorder van AWW (2012/4) verbreedt de norm naar 6m10 bij 50 km/u of 6m60 bij 70 km/u.	Maximum 6 meter afhankelijk van openbaar vervoer (en snelheidsregime) . Een nieuw dienstorder van AWW (2012/4) verbreedt de norm naar 6m10 bij 50 km/u of 6m60 bij 70 km/u.	4 à 5 meter of 3 à 4 meter met uitwijkstroken (+ afh. van snelheidsregime)
Rijstrookmarkering	Meestal wel	Meestal niet	Nee
Dwarsconflicten	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, middengeleider aan kruispunten en oversteekplaatsen, ...	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, wegversmallingen aan oversteekplaatsen, mini-rotonde, ...	Voorrang aan rechts, mini-rotonde, ...
Langsconflicten	Aanliggend fietspad of vrijliggend fietspad (70km/u)	Gemengd verkeer of aanliggend fietspad of fietssuggestiestroken	Gemengd verkeer
Versmallingen	Sporadisch	Meerdere en wisselend van kant	Permanent smalle rijbaan eventueel met korte uitwijkstroken
Horizontale vertraging	Middengeleider, asverschuiving	Middengeleider, asverschuiving(en)	Asverschuivingen
Verticale vertraging ⁹	Plateau	Plateau, drempel	Plateau, rijbaankussens, drempel

⁸ Valère Donné (2004) *Categorisering van lokale wegen – richtlijnen, toelichting en aanbevelingen*; AWW, 27p.

Stijn Daniels en Kris Brijs (2010) *Snelheidsmanagement*; VSVlokaal 2, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 50p.

⁹ Vanuit milieuoverwegingen worden verticale vertragingen sterk afgeraden. Drempels, plateaus en rijbaankussens genereren vaak geluidshinder voor de omwonenden. Bij horizontale snelheidsremmers kan veel beter aan eenzelfde lage snelheid over het desbetreffende traject gereden worden. Waarna bij een verticale vertraging vaak aanzienlijk opnieuw wordt 'opgetrokken', gebeurt dit bij een horizontale vertraging nagenoeg nooit. Dit impliceert minder geluidshinder én een lagere uitstoot door de motor.

Verlichting	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BUBEKO: in functie van de noodzaak, laag BIBEKO: functioneel decoratief laag wit licht
Dood- of doorlopende straat	nee	nee	Ja, in functie van bereikbaarheid

Onderstaande tabel geeft de belangrijkste **prioriteiten** aan om passende/aangepaste snelheidsremmende maatregelen te treffen. Er wordt een **eenduidige aanpak** vooropgesteld conform de bovenvermelde leidraad en bij voorkeur volgens nader te bepalen criteria (bv. *aanleg snelheidsremmers mits overschrijding van de V_{85} -waarde met 10% en minstens 60% akkoord van de inwoners van de betrokken straat*).

	Destelbergen	Heusden
<i>Lokale wegen type I</i>	Dendermondesteenweg: gericht op centrum, poorten ¹⁰ en (fiets-) oversteekplaatsen	Laarnebaan: gericht op centrum, poorten en (fiets-) oversteekplaatsen
<i>Lokale wegen type II</i>	Stationsstraat Damstraat Haenhoutstraat Kouterstraat	Leenstraat Steenvoordestraat (o.a. poort) Aelmeersstraat
<i>Lokale wegen type III</i>	Damvalleistraat Kerkham Groenstraat	Magerstraat (o.a. poort) + in functie van de noodzaak, in het buitengebied ten zuiden van Heusden

Inrichten doortocht centrum Destelbergen

In het mobiliteitsplan wordt de N445 Dendermondesteenweg ter hoogte van het centrum van Destelbergen geselecteerd als een lokale weg type I. Er zal hier bijgevolg veel aandacht besteed worden aan de veiligheid en leefbaarheid van de weggebruikers, zonder ook de doorstroming van het verkeer uit het oog te verliezen. De doorstroming wordt echter niet verhoogd, om **geen bijkomend sluipverkeer** aan te trekken. Daarnaast wordt er aandacht besteed aan de ruimte voor de zachte weggebruiker.

De herinrichtingen van de handelskern in Destelbergen en de N445 over het volledige grondgebied van Destelbergen werd bestudeerd en uitgewerkt in de Streefbeeldstudie N445 (deel 2: Admiraalstraat tot Gouden Hand, 2003). Vele aspecten hieruit blijven een gedragen toekomstbeeld. Naargelang de opportuniteiten die zich aandienen, zal in de uitgetekende richting verder gebouwd worden aan de inrichting van de N445.

¹⁰ Fysieke inrichtingen om overgangen tussen snelheidsregimes aan te geven, bv. van 70 naar 50 km/uur

De relatie tussen het verdichten van de kern van Destelbergen en de groene vinger van de Damvallei is van groot belang. De N445 mag daarom geen barrière worden en/of blijven.

Een goede oversteekbaarheid moet gegarandeerd worden. Daarvoor wordt er een fijnmazige opeenvolging van veilige en comfortabele oversteekplaatsen voorzien.

Een overzicht van de vooropgestelde **maatregelen** wordt weergegeven in paragraaf 5.2.1 B1: verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen.

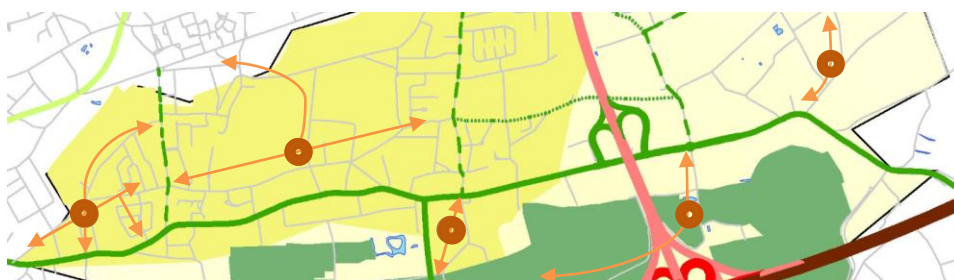
Sluipverkeer

De vooropgestelde wegencategorie bepaalt in welke mate het wenselijk is dat er doorgaand sluipverkeer dan wel bestemmingsverkeer gebruik maakt van de weg. In dit opzicht zijn er specifieke locaties in de gemeente waar sluipverkeer niet gewenst is en aan de hand van passende maatregelen moet geweerd worden. Dit kan diverse maatregelen inhouden: van snelheidsremmers over circulatiemaatregelen tot doorlopende straten. Onderstaande tabel geeft de belangrijkste prioriteiten aan om passende **maatregelen** te treffen **tegen sluipverkeer**.

	Destelbergen	Heusden
<i>Lokale wegen type III</i>	Herlegemstraat Bredenakkerstraat Eenbeekstraat Kerkkouterrede Bijlokestraat Pasteurstraat Verenigde Natieslaan Zevensterrede Kerkham Damvalleistraat Houtstraat	Centrumgebied Heusden + in functie van de noodzaak, in het buitengebied ten zuiden van Heusden

- De as **Bredenakkerstraat – Eenbeekstraat – Kerkkouterrede – Kouterstraat** moet een veilige en comfortabele fietsas worden doorheen de woonwijken van het grootstedelijk gebied in relatie tot de stad Gent. De as wordt gevrijwaard van sluipverkeer door dit verkeer zo snel mogelijk naar het hogere wegennet te sturen via de geselecteerde lokale wegen type I (Dendermondesteenweg) en type II (Admiraalstraat, Kerkstraat – Burgemeester J. Cardonstraat – Stationsstraat en Damstraat). In functie hiervan worden er selectieve doorgangen voorzien tussen de ontsluitende wegen (zie Figuur 16). Deze laten hoogstens nog gemotoriseerd verkeer toe in bepaalde rijrichtingen en zijn in hoofdzaak gericht op gemotoriseerd bestemmingsverkeer, fietsers en voetgangers.
- De **Kerkham** kent een aanzienlijke hoeveelheid sluipverkeer om de Dendermondesteenweg en Reinaertweg, alsook hun onderlinge kruispunt te mijden. Gezien de rol van de Kerkham als autoluwe toegang tot de nieuwe sportsite en tot de school, wordt doorgaand sluipverkeer best meer ontraden. Bestemmingsverkeer blijft steeds mogelijk om de nodige functies te bereiken. In dit kader wordt de Kerkham ingericht als fietsstraat. De effectiviteit van deze maatregel wordt verder opgevolgd en zo nodig worden bijkomende maatregelen overwogen (zie Figuur 16).

- De **Hoogstraat-Groenstraat** heeft slechts een beperkte functie voor gemotoriseerd verkeer. Bij heraanleg worden langs deze as voldoende verkeersremmende maatregelen getroffen om het gebruik ervan te ontraden.
- **Centrumgebied Heusden:** zie gewenste verkeerscirculatie (B1: verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen).
- Overige lokale wegen type III met een beperkte verkeersfunctie waarvoor ontradende maatregelen verder worden onderzocht betreffen o.m. Zevensterrede, Verenigde Natieslaan, Houtstraat, Bijlokestraat, Herlegemstraat en Damvalleistraat.
- Noodzakelijke voorwaarden voor o.m. brandweer, vuilnisophaling, De Lijn, landbouwvoertuigen e.d. dienen steeds in concreto per situatie in rekening te worden genomen.



Figuur 16: uitsnede uit de kaart met de wegcategorisering met indicatieve aanduiding van de relaties waar sluipverkeer bemoeilijkt dient te worden (oranje)

Overwegen spoorlijn L59 (Gent – Antwerpen)

Infrabel stelde aan de gemeente de vraag of er overwegen in aanmerking komen voor sluiting. Overwegen vormen zwarte punten op het spoornet (veiligheid, stiptheid, onderhoudslast). Infrabel heeft in het kader van het verhogen van de veiligheid de opdracht van de Federale Overheid om zoveel mogelijk overwegen af te schaffen. De spoorlijn Gent-Antwerpen betreft een belangrijke verbinding (A-lijn) waar het treinverkeer in de toekomst nog gevoelig kan toenemen.

Bedoeling is om een **streefbeeld** op te maken voor de functie van de overwegen, afgestemd op de lokale mobiliteitsplannen. Infrabel stelt dat het streefbeeld dient te kaderen binnen een stedenbouwkundige visie, o.m. gebaseerd op de wegcategorisering. Voor het gemotoriseerd verkeer dient een grofmazig wegennetwerk van verbindings- en ontsluitingsassen (lokale wegen type I en II) behouden te blijven. Bij lokale wegen type III dienen gevaarlijke kruisigen met het spoor zoveel als mogelijk vermeden worden. Voor fietsers en voetgangers wordt voorzien in een fijnmaziger net van oversteken over het spoor.

Het afschaffen van een overweg heeft echter vaak een grote invloed op de lokale mobiliteit en bereikbaarheid. Zeker voor zachte weggebruikers is het verdwijnen van een spoorwegovergang vaak een slechte zaak. Bovendien is slechts bij 10% van de ongevallen een zachte weggebruiker betrokken. Door de zachte weggebruikers naar de drukker verkeersaders te sturen, is het mogelijk dat de verkeersonveiligheid net toeneemt. Daartegenover staat dat de eventuele sluiting van overwegen gepaard gaat met de aanleg van een fietssnelweg door de Provincie (zie paragraaf 5.2.2). Deze fietssnelweg zal namelijk zorgen voor een grotere fietsintensiteit op de bestaande overwegen met een verhoging van het veiligheidsrisico op de overwegen. Een fietssnelweg heeft bij voorkeur ook zo min mogelijk kruisende wegen op haar tracé. Binnen een fietsbeleid worden overwegen die niet noodzakelijk zijn voor de mobiliteit in de gemeente bij voorkeur vervangen.

De gemeente wenst een onderscheid te maken tussen een afschaffing van een overweg voor gemotoriseerd verkeer en voor niet-gemotoriseerd verkeer:

- Voor gemotoriseerd verkeer vormt de **wegencategorisering** het uitgangspunt. Enkel overwegen op lokale wegen type III komen in aanmerking voor sluiting voor gemotoriseerd verkeer. Er dient op objectieve wijze te worden aangetoond dat aan weerszijden van de overweg een acceptabele ontsluitingsmogelijkheid bestaat naar het hogere wegennet. Hierbij dient de lokale bereikbaarheid gegarandeerd te worden, met specifieke aandacht voor de landbouwers.
- Voor niet-gemotoriseerd verkeer is **fijnmazigheid** het uitgangspunt. Enerzijds is het behoud van het fietsnetwerk een must, maar ook de tussenliggende schakels zijn van belang om zo kort en zo veilig mogelijke verplaatsingen te kunnen garanderen.

Een omweg maken kan een grote impact hebben op de relatief kortere verplaatsingsafstand van zachte weggebruikers. Het afsluiten van de kleinere omwegen zorgt voor omwegen langs drukker verkeerswegen met een toename van de onveiligheid tot gevolg. Het afsluiten van een overweg voor fietsers en voetgangers kan daarom enkel in een uitzonderlijk geval waarbij de omrijfactor verwaarloosbaar is en langs een even veilige route kan.

Deze visie leidt tot het onderstaande voorstellen voor de 5 relevante overwegen. De voorstellen zijn niet tegengesteld aan elkaar, maar moeten leiden tot een consensus over de toekomstige aanpak.

Nr.	Overweg	Voorstel gemeente	Voorstel Infrabel
OW76	Stationsstraat (grondgebied Gent)	Behouden, gelet op huidige functie van de weg en potentie station.	Overweg kan op termijn verdwijnen mits de bouw van een kunstwerk (tunnel/brug). Vraag aan de gemeente om ruimte vrij te houden om de bouw van een kunstwerk niet te hypothekeren.
OW74	Schaessestraat	Minstens behouden voor zachte weggebruikers, gelet op de omliggende percelen.	Selectief afsluiten en herwaarderen tot (ongelijkgronds) fietsdoorgang.
OW73	Hoenderstraat	Behouden ifv. lokale bereikbaarheid van omliggende (landbouw)percelen.	Afsluiten bij realisatie van de fietssnelweg.
OW72	Groenstraat	Behouden ifv. (recreatief) fietsverkeer.	Afsluiten bij realisatie van de fietssnelweg.
OW71	Burgstraat	Behouden, gelet op huidige functie van de weg en de omliggende percelen.	Overweg kan niet verdwijnen en een kunstwerk realiseren op deze locatie is momenteel onmogelijk door de aanwezige bebouwing. Een optimalisatie om de overweg veiliger te maken voor de zachte weggebruiker (bv. door het verbreden van de overweg) is mogelijk. Vraag aan de gemeente om mee te denken hoe er in de toekomst een kunstwerk kan ingepast worden.



Figuur 17: huidige overwegen in Destelbergen langs spoorlijn L59 Gent – Antwerpen

De gemeente vraagt aan Infrabel om de noodzaak en de mogelijkheid tot het afsluiten van overwegen steeds verder te objectiveren aan de hand van verkeersstellingen, ongevalgegevens, edm. Deze kunnen mede input leveren voor het verzamelen van een voldoende draagvlak voor het nemen van de nodige maatregelen.

Verkeersspiegels

Bolle verkeersspiegels worden gehanteerd als hulpmiddel om de weggebruiker bij beperkt oprijzicht een indirect zichtveld te verschaffen. Bij het gebruik van verkeersspiegels dient het voordeel van het bijkomende zichtveld te worden afgewogen met het hieraan verbonden risico om als weggebruiker de positie van naderende voertuigen correct te kunnen beoordelen. Om deze reden dient het gebruik van verkeersspiegels omzichtig te gebeuren en zal de gemeente een objectief **beoordelingskader** hanteren inzake het gebruik van verkeersspiegels:

- Conditio sine qua non:
 - o Spiegeltype: de spiegel dient onder uiteenlopende weersomstandigheden steeds effectief te zijn. Enkel spiegels met een water- en vriesbestendige coating waarvan de effectieve werking bewezen is worden nog geplaatst, andere types komen niet in aanmerking.
 - o Regelmatige inspectie en onderhoud: een halfjaarlijkse controle op de plaatsing en staat van de spiegels wordt gegarandeerd door een vast check-upmoment in de planning.
- In eerste instantie worden de nodige zichtafstanden ifv. het snelheidsregime gecontroleerd (cf. Vlaamse richtlijn 'zichtbaarheid op kruispunten'). Dit bepaalt of een spiegel in aanmerking kan komen.
- Vervolgens wordt er geoordeeld over de ruimtelijke en verkeerskundige omgevingselementen waarin de spiegel dient gebruikt te worden. Een verkeersspiegel wordt steeds als **"laatste maatregel"** beschouwd. Alle mogelijke alternatieve maatregelen dienen te worden overwogen: wijzigingen inzake kruispunttype of verkeerscirculatie, verwijderen van obstructies, aangepaste snelheidsregimes, e.d.
- Zowel bestaande als nieuwe spiegels worden onderworpen aan dit toetsingskader. In eerste instantie komen de spiegels aan bod ifv. openbaar gebruik, vervolgens worden ook spiegels ifv. privaat gebruik (op openbaar domein) gescreend.

Verkeersborden

In de gemeente is er momenteel een wildgroei aan verkeersborden. De gemeente zal haar verkeersborden en wegwijzers inventariseren. Er wordt daarbij nagegaan welke borden strikt noodzakelijk zijn en welke niet. Op basis hiervan zal een rationalisatie doorgevoerd worden ter vermindering van het aantal borden in het wegbeeld. Dit zal tegelijk een kostenbesparing met zich meebrengen mbt. onderhoud. De omschakeling naar zonale borden (snelheidsregimes, vrachtbeperkingen, e.d.) zal dit mede ondersteunen.

5.2.5. B5: PARKEERBELEID

Een geïntegreerd parkeerbeleid is een essentieel deel van het globale beleidsplan. Enerzijds ondersteunt het de algemene doelstelling om het gebruik van de wagen naar de toekomst toe te beheersen en het fietsen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Anderzijds dient dit parkeerbeleid het concept te ondersteunen van de sociaal-economische leefbaarheid in de woonkernen door het geleiden van het verkeer naar de gewenste parkeerlocaties.

Destelbergen centrum

In juni 2014 werd er een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Destelbergen. Daarmee werd aangetoond dat er ruim voldoende parkeerplaatsen aangeboden worden. Er zijn wel een aantal segmenten waar op specifieke momenten een hoge bezettingsgraad (of uitzonderlijk een beperkte overbezetting) werd waargenomen. Er is echter telkens nog voldoende aanbod in aanliggende segmenten om de parkeervraag op te vangen. Er is steeds een duidelijk overschot aan parkeeraanbod.

Dit gegeven creëert opportuniteiten voor meer **duurzame invullingen** van parkeerplaatsen. Op strategische plaatsen is er zo nodig de mogelijkheid om een parkeerplaats te supprimeren in functie van bv. een comfortabele fietsenstalling, een invulling die de zichtbaarheid bij een oversteek verhoogt, een snelheidsremmende maatregel dmv. een rijbaanversmalling, een groene invulling, een laadpunt voor elektrische wagens, etc. De komst van de pleinfunctie voor het gemeentehuis is hiervoor alvast een eerste opportuniteit.

Aan de zuidkant van de Kerkham wordt er op piekmomenten veelvuldig fout geparkeerd. Hier dringt een rationalisatie zich op waarbij het parkeren integraal op de hiertoe voorziene parkings wordt opgevangen. Mede gezien de realisatie van het sportcomplex waar een ruim parkeeraanbod werd gecreëerd en de geplande heraanleg van de parkeerweide in de Kerkham, worden zo nodig bijkomende maatregelen getroffen om foutparkeren in de Kerkham tegen te gaan.

De realisatie van een integrale (statische) **parkeerbewegwijzering** voor het volledige centrumgebied van Destelbergen dient het gewenste gebruik van parkings (kort- versus langparkeren) in sterkere mate af te dwingen.

Heusden centrum

In juni 2014 werd er een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Heusden. Daarmee werd aangetoond dat er ruim voldoende parkeerplaatsen aangeboden worden. Het is in principe dan ook niet de bedoeling om bijkomende parkeerplaatsen te creëren. Daarbij zijn er twee belangrijke nuances te maken:

- Er geldt een zeer hoge parkeerdruk in het **binnengebied tussen Tramstraat, Magerstraat en Zandakkerlaan**. Vooral in functie van bewonersparkeren zijn er diverse knelpuntlocaties met een tekort aan parkeerplaatsen. Diverse pistes worden verder onderzocht om hier mee om te gaan:
 - Het aanbieden van parkeerplaatsen die buiten het binnengebied zijn gelegen;
 - Het aanbieden van bijkomende parkeerplaatsen in het binnengebied (eventueel te compenseren daarbuiten):
 - i. parkeerplaatsen creëren binnen vrijgekomen ruimte ten gevolge van het eventueel invoeren van enkelrichtingsverkeer (verkeerscirculatie);

- ii. het creëren van een buurtparking in het binnengebied, bv. door strategische projectontwikkeling of via afspraken tussen eigenaars van percelen en bewoners onderling, ...
- Parkeersituatie **Tramstraat**
 - Momenteel zijn er 52 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Dit blijkt ruim voldoende om de piekvraag op de piekmomenten (i.h.b. zaterdagvoormiddag) op te vangen. Het is echter onmogelijk om de huidige parkeervraag in de Tramstraat volledig op te vangen in aangrenzende straten.
 - In functie van de gewenste verkeerscirculatie in de Tramstraat op langere termijn worden een aantal pistes verder onderzocht om het supprimeren van parkeerplaatsen in de Tramstraat te compenseren op nabijgelegen locaties:
 - i. ter beschikking stellen van private parkeerterreinen langsheen de Tramstraat;
 - ii. publiek-private samenwerking;
 - iii. parkeerstroken op brede voetpadzones na realisatie van de rooilijn.

Parkeernormen

Parkeernormen geven aan welke parkeervraag er op eigen terrein opgevangen moet worden en welke parkeervraag afgewenteld wordt op het openbaar domein. Enerzijds moet er gestreefd worden naar een voldoende hoge parkeernorm die ervoor zorgt dat het publiek domein niet overmatig belast wordt. Anderzijds kan een te hoge parkeernorm het autobezit en -gebruik aanmoedigen doordat er toch parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het is belangrijk hiertussen een goed evenwicht te vinden.

In Destelbergen en Heusden worden door de mobiliteitsdienst parkeernormen vooropgesteld. Om duidelijkheid en eenvormigheid te bieden aan o.m. ontwikkelaars, zullen deze normen op korte termijn **verordenend** worden vastgelegd. De verordening zal rekening houden met enkele specifieke items:

- De mogelijkheid tot het afwijken van opgelegde parkeernormen, maar onder specifieke voorwaarden (duidelijke afwijkingsmogelijkheden opnemen in verordening);
- Het betalen van een compensatievergoeding aan een gemeentelijk parkeerfonds indien de parkeerplaatsen niet volgens de opgelegde normen aangelegd (kunnen) worden;
- Introductie van parkeernorm voor minimum aantal fietsstalplaatsen;
- Eventueel onderscheid maken inzake parkeernormen tussen verschillende zones in de gemeente op basis van woondichtheden, vervoersaanbod, e.d. (verder te onderzoeken).

Dit laatste item is mogelijk op te nemen gezien de verschillende ontwikkelingen die zich afspelen binnen te onderscheiden zones in de gemeente. De kern van Destelbergen is opgenomen in het grootstedelijk gebied Gent, terwijl de kern van Heusden buitengebied betreft. In tegenstelling tot Destelbergen, blijkt uit het parkeeronderzoek dat er in bepaalde zones van Heusden een hoge parkeervraag bestaat tgv. bewoners. Gelet op de verschillen tussen Heusden en Destelbergen wordt er gestreefd naar andere parkeernormen binnen en buiten het grootstedelijk gebied. In afstemming met de verdere uitbouw van fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer binnen het grootstedelijk gebied, kan daar de norm in de toekomst verder afnemen.

Fietsenstallingen

Het aanbod van publieke fietsenstallingen is momenteel op diverse locaties ontoereikend. Er wordt de komende jaren ingezet op een gerichte aanpak om de nodige fietsenstallingen te voorzien, met name:

- Aan alle openbare functies in de gemeente worden kwaliteitsvolle fietsenstallingen voorzien, bij voorkeur overdekt. Waar mogelijk wordt bekeken om autoruimte of andere openbare ruimte te vervangen door fietsenstallingen.
- Er worden voldoende kwaliteitsvolle fietsenstallingen geïntegreerd in de bushaltevoorzieningen, in het bijzonder langs de N445 en bij een herinrichting van het centrumplein in Destelbergen. De fietsenstallingen aan de bushaltes zijn steeds overdekt en met aanbindmogelijkheid.
- Mede op vraag van bewoners worden er gericht fietstenstallingen voorzien op openbare locaties waar dit een meerwaarde biedt omwille van de beperkte private ruimtes om de fiets te stallen. De mogelijkheid wordt onderzocht tot de aankoop en verhuur van fietskluisen.

De eventuele nood aan uitbreidingen van het stallingsaanbod wordt opgevolgd.

Vrachtwagenparkeren

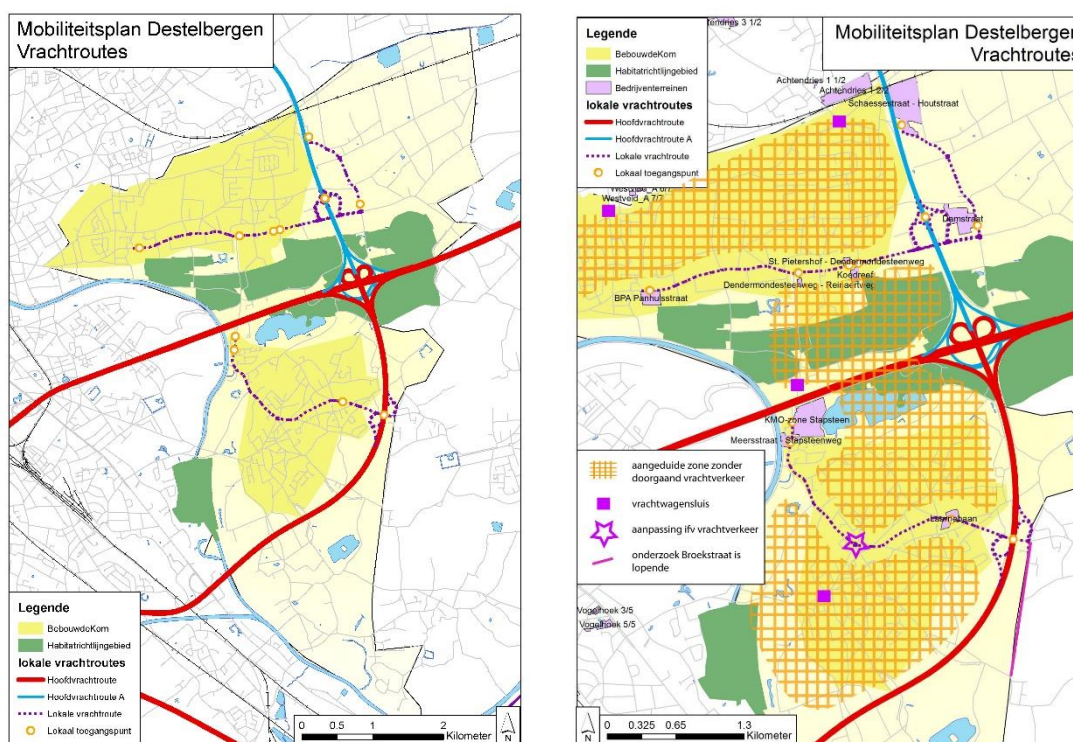
In 2017 wordt er een vrachtwagenparking gerealiseerd in de lus van de op- en afrit Destelbergen van de R4.

De gemeente vaardigt aansluitend op deze realisatie een gemeentelijk reglement uit dat een **parkeerverbod** oplegt voor vrachtwagens **binnen de bebouwde kom** (zie Figuur 18).

5.2.6. B6: GOEDERENVERVOER

Vrachtroutes

Op bovenlokaal niveau werd het Vlaams Vrachtrouten netwerk bepaald. Met uitzondering van het hogere wegennet (E17 en R4) is er **geen enkele doorgaande route** voor zwaar verkeer doorheen de gemeente bepaald. Er is enkel sprake van lokale bedieningen via **lokale vrachtroutes** die worden vooropgesteld – deze vrachtroutes worden aangeduid op Figuur 18:



Figuur 18: vrachtroutes (links) en maatregelen ifv vrachtverkeer (rechts)

- Voor de ontsluiting van bestemmingszones in Destelbergen wordt de op- en afrit R4 – Destelbergen aanbevolen. De **Dendermondsteenweg N445** dient het lokaal bestemmingsverkeer naar zijn locatie in het centrum, langs de N445 of naar de noordelijke bedrijvenzones in de gemeente te brengen en wordt aangeduid als vrachtroute. Doorgaand zwaar verkeer langs de N445 of via aansluitende routes richting Gent wordt maximaal geweerd.
- In functie van de bediening van de noordelijke bedrijvenzones (Schaessestraat en Houtstraat) en een minimale belasting van de Damstraat, wordt op heden het behoud van de **oprit Houtstraat** vooropgesteld (zie ook paragraaf 5.1.3 onderdeel 'oprit Houtstraat').
- Het centrum van Heusden zal toegankelijk zijn voor zwaar vervoer via de op- en afrit R4 – Laarne. De **as Meersstraat – Laarnebaan** betreft een lokale vrachtroute tot aan het bedrijventerrein Stapsteen. Doorgaand zwaar verkeer in het centrum van Heusden wordt maximaal geweerd.

- Voor zwaar vervoer met bestemmingen in het **zuiden van de gemeente** dient verder onderzoek eind 2015 en verder overleg met de buurgemeenten Laarne en Wetteren duidelijkheid te brengen omtrent de mogelijke rol van de Broekstraat, al dan niet als lokale vrachtroute. Eventuele infrastructurele aanpassingen van de Broekstraat en aansluiting met het kruispunt Laarnebaan x R4 zijn onderhevig aan de conclusies die zullen volgen. De gemeente Destelbergen wenst in geen geval alternatieve routes voor zwaar bestemmingsverkeer via het centrum van Heusden te selecteren.
- In het algemeen geldt dat er **steeds lokale bediening** van o.m. bedrijven en handelaars mogelijk moet blijven.

Maatregelen in functie van vrachtverkeer

De voorkeurroutes voor zwaar verkeer worden op diverse manieren kenbaar gemaakt:

- Via gegroepede bewegwijzering van bedrijvensites vanaf de invalswegen;
- Via communicatie met de bedrijven en de eventuele opmaak van bedrijfsvervoersplannen voor bedrijven met een aanzienlijke impact op de mobiliteit.

Met uitzondering van bestemmingsverkeer, worden er **(zonale) beperkingen** ingesteld in de aangeduide zones (zie Figuur 18). Hiervoor zijn er verschillende opties (zie ook Figuur 19):

- tonnagebeperking (verkeersbord C21);
- lengtebeperking (verkeersbord C25);
- breedtebeperking (verkeersbord C27);
- hoogtebeperking (verkeersbord C29).

De laatste drie opties zijn makkelijker te handhaven dan de eerste optie. Het gaat immers om eenvoudiger na te meten aspecten. Naargelang de zone zal de gemeente een van deze opties gebruiken om vrachtverkeer te weren. Hierin wordt afstemming gezocht met de buurgemeenten (o.m. Melle ivm. lengtebeperkingen).

Er dient steeds een uitzondering te blijven gelden voor plaatselijk zwaar verkeer zodat o.m. toeleveringen mogelijk blijven. Daarnaast moet er zo nodig langs openbaar vervoerassen een uitzondering gelden voor bussen van De Lijn. Lege dienstvoertuigen van De Lijn dienen de beperkingen wel te respecteren. Op landbouwwegen kan er eveneens een uitzondering worden gemaakt voor landbouwvoertuigen.

- De gemeente zal via de nodige instanties **GPS-bedrijven** op de hoogte stellen inzake de selectie van de lokale vrachtroutes en –beperkingen.
- Om vrachtverkeer effectief te faciliteren op de geselecteerde vrachtroutes, wordt er maximaal aandacht besteed aan een **vlotte berijdbaarheid** van de wegvakken en kruispunten langs deze routes (voldoende gedimensioneerd voor vrachtverkeer met aangepaste snelheid).
- Anderzijds kunnen ook infrastructurele ingrepen ifv. vrachtbeperkingen (bv. vrachtwagensluizen) worden bestudeerd.



Figuur 19: verbodsborden C21, C25, C27 en C29

5.3. WERKDOMEIN C – ONDERSTEUNENDE MAATREGELLEN

5.3.1. C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

Vervoersmanagement is er op gericht om maatregelen te treffen die de mobiliteit sturen en bijgevolg inzetten op het inperken van individueel autogebruik ten voordele van meer duurzame vervoerswijzen. Dergelijke maatregelen zijn er op gericht om specifieke doelgroepen aan te spreken.

De lagere **scholen**:

- Er wordt een schoolroutekaart opgemaakt voor de hele gemeente in samenwerking met de scholen en de Provincie. Elke school kan bij het begin van het nieuwe schooljaar met behulp van de schoolroutekaart de nieuwe leerlingen inlichten over de kortste en veiligste fietsroutes naar de school. Ook de gemeentelijke attractiepolen en locaties voor de jongeren worden in de schoolroutekaart opgenomen.
- De gemeente organiseert jaarlijks in september een verkeersproject voor de scholen waarbij er wordt gewerkt rond een centraal thema dat gerelateerd is aan het stimuleren van de duurzame mobiliteit en inzet op het thema verkeersveiligheid. In samenwerking met de jeugddienst wordt enerzijds het verkeersparcours verder uitgebouwd, anderzijds wordt er een 'verkeerseducatieve wandel- en fietsroute' (VERO) gerealiseerd. De bedoeling is om kinderen te laten wennen aan verkeersgedrag vanuit een beschermde omgeving naar reële situaties op de openbare weg.
- Per school gebeurt er een screening van de verkeerssituatie in de schoolomgeving om verbeterpunten te bepalen. Een van de achterliggende doelstellingen hiervan is het creëren van een veiligere schoolomgeving zodoende ouders en kinderen te overtuigen om sneller de fiets te gebruiken. In dit licht wordt er in overleg met de scholen en politie ook een structurele aanpak uitgetekend aangaande schooltoezicht.
- Tweejaarlijks wordt er een scholenenquête georganiseerd in de scholen om het verplaatsingsgedrag in kaart te brengen en op te volgen, zodoende gericht acties te kunnen ondernemen die het verplaatsingsgedrag bijsturen.
- In overleg met de scholen kunnen de mogelijkheden van car-, fiets- en voetpool verder onderzocht worden. Aan de hand van de 2-jaarlijkse scholenenquête uitgevoerd door de mobiliteitsdienst blijkt er interesse te bestaan bij de ouders om hier aan mee te werken.

De **bedrijven en organisaties**:

- Het gemeentebestuur dient een voorbeeldfunctie in te nemen in de gemeente en voorziet diverse middelen om het personeel te ondersteunen inzake duurzaam woon-werkverkeer. Voor fietsers zijn er fietsvergoedingen en worden bijkomende voordelen gekoppeld aan Bike to Work. Het voorzien van een comfortabele en beveiligde fietsenstalling, douches en kleedruimtes voor het personeel dat met de fiets komt is wenselijk en bevordert het fietsgebruik. De abonnementen voor het openbaar vervoer worden volledig terugbetaald aan het personeel en er worden stimuli gezocht om carpoolen te stimuleren. Jaarlijks worden voor duurzame pendelaars ook bijkomende initiatieven georganiseerd ivm. de Week van de Mobiliteit. Daarnaast wordt er sterker ingezet op duurzame dienstverplaatsingen door de nodige investeringen in dienst(bak)fietsen en de omschakeling naar een milieuvriendelijk wagenpark. Deze initiatieven worden mee ondersteund door de duurzaamheidsambtenaar.

- Voor bestaande bedrijven/sites) en organisaties in de gemeente met een aanzienlijke impact op de mobiliteit kan er een bedrijfsvervoerplan opgemaakt worden. Dit bevat doorgaans een gediversifieerd maatregelenpakket (informatie en communicatie over alternatieven, organisatie van vervoersalternatieven zelf, infrastructurele aanpassingen op werkplaats, thuiswerken, e.d.) om aan te zetten tot het gebruik van meer duurzame vervoermiddelen. Bij nieuwe ontwikkelingen kan de opmaak van een bedrijfsvervoerplan op advies van de mobiliteitsdienst worden opgelegd via een stedenbouwkundige aanvraag. De opmaak van de bedrijfsvervoersplannen is geen initiatief van de gemeente, maar ze kan hier wel in ondersteunen.
- Naar aanleiding van ruimtelijke ontwikkelingen met een aanzienlijke, grote of onzekere impact op de mobiliteit, wordt er door de gemeente een mobiliteitstoets, -studie of MOBER opgelegd, voorafgaand aan de bouwvergunning. Op deze manier kan er een inschatting worden gemaakt van te verwachten mobiliteitseffecten, en kunnen zo nodig gepaste maatregelen worden genomen of opgelegd ten laste van de aanvrager.
- Vrachtroutes en vrachtroutebeperkingen in de gemeente worden kenbaar gemaakt bij de GPS-operatoren.

Organisatoren van **evenementen**:

- Bij diverse evenementen die in de gemeente worden georganiseerd kan er sterker ingezet worden op het gebruik van duurzame vervoermiddelen. Dit vormt voor veel organisatoren geen of slechts in beperkte mate een aandachtspunt. Ook de algehele verkeers- en parkeerorganisatie bij evenementen (en verkeerstechnische maatregelen) worden onvoldoende afgestemd met het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Een betere onderlinge afstemming tussen de dienst evenementen en mobiliteit dient hiertoe bij te dragen.

5.3.2. *C2: TARIFERING*

Inzake **openbaar vervoer** worden geen bijkomende tarifieringsmaatregelen vooropgesteld.

Parkeren in de gemeente blijft vooralsnog gratis.

5.3.3. *C3: ALGEMENE SENSIBILISERING EN MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN*

Sensibilisering en marketing vormen belangrijke pijlers binnen het flankerend beleid. Zij kunnen het effect van concrete – al dan niet infrastructurele – maatregelen gevoelig versterken. Efficiënt, tijdig en correct informeren over veranderingen of alternatieven vormt een basisdienstverlening.

- Het informeren en communiceren over **wegenwerken** is essentieel. Hierbij wordt op korte termijn ingezet op de overschakeling naar het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) ivf. een integrale en structurele gecoördineerde werking rondom alle werken en innames van openbaar domein (incl. evenementen!). Er worden eenduidige '**minder hinder**'-principes bepaald die naar alle betrokkenen (iwb. aannemers) worden gecommuniceerd.
Bij ernstige verkeershinder ten gevolge van innames op het openbaar domein wordt er steeds gecommuniceerd via de gemeentelijke infokanalen. Deze communicatie wordt onderling afgestemd tussen gemeente en politie.

- Om via mobiliteit te kunnen groeien naar een duurzamere leefomgeving en de gewenste **gedragswijzigingen** is er nood aan gerichte sensibilisering en informatie. De samenwerking tussen mobiliteits- en duurzaamheidsambtenaar vormt de basis om o.m. de volgende initiatieven verder uit te werken:
 - Er wordt sterk ingezet op het promoten van de **fiets als het vervoermiddel** bij uitstek voor verplaatsingen binnen de gemeente en in relatie tot Gent (d.i. op korte tot middellange afstanden, 5-10 km). Acties die hiertoe kunnen bijdragen: bewegwijzeren van fietsroutes via de snelste en veiligste routes, communicatie over fietsvriendelijke maatregelen via gemeentelijke infokanalen en inhuldiging van nieuwe fietsroutes, organiseren van samenaankoop voor (elektrische) fietsen, werken aan een fietsvriendelijk imago op maat van de gemeente, e.d.m.
 - Via de gemeentelijke infokanalen worden zoveel mogelijk **resultaten** van realisaties in het kader van het mobiliteitsplan bekendgemaakt. Ook resultaten van handhaving (bv. snelheidscontroles) kunnen in samenspraak met de politiezone kenbaar worden gemaakt aan de burger.
 - Bij (nieuwe) ruimtelijke attractiepolen in de gemeente is het wenselijk om verschillende vervoersmogelijkheden in kaart te brengen. Zo wordt de bereikbaarheid van de gemeentelijke diensten in kaart gebracht via de opmaak van bereikbaarheidsfiches volgens het **STOP-principe**. Deze geven weer hoe bezoekers op een duurzame manier, met verschillende vervoersmiddelen, naar de locatie(s) kunnen geraken. Daarnaast kan ook de bereikbaarheid volgens het STOP-principe in kaart worden gebracht bij grote nieuwe ontwikkelingen, bv. sportsite Bergenmeers, woonontwikkelingen,... Huidige en nieuwe inwoners kunnen hierover via verschillende kanalen geïnformeerd worden, bv. via folders of gemeentelijke infokanalen.
 - Inwoners worden warm gemaakt voor jaarlijkse initiatieven en **campagnes** die de duurzame mobiliteit in de gemeente promoten, o.m. Week van de Mobiliteit, Mijn Korte Ritten, Dag van de Trage wegen, Mobilopolis/Senioropolis, Met Belgerinkel naar de Winkel, e.d.
 - De sensibilisering van het **gemeentebestuur** en –personeel, alsook de communicatie hierover naar de bevolking toe, vormen een belangrijk aandachtspunt (zie C1 en C5).
 - De mogelijkheid tot het uitbouwen van **autodeelsystemen** in de verschillende centra wordt verder onderzocht op basis van interesse bij de (nieuwe) bewoners, het delen van het wagenpark van de gemeente via Autopia, e.d.
 - Aan de hand van **proefprojecten** worden beloftevolle mobiliteitsconcepten uitgetest (bv. schoolstraten, leefstraten, delen van wagenpark) en mits positieve evaluatie verankerd in het mobiliteitsbeleid.
 - Er wordt een **Sustainable Energy Action Plan (SEAP)** opgemaakt waarin concrete actiepunten worden opgenomen om duurzame vervoersmodi en in het bijzonder de verduurzaming van het wagenpark (zowel particulier als tertiair) te stimuleren.
- Door te evolueren naar een **'Mobiliteitsraad'** (zie C5) wordt er toegewerkt naar meer transparantie en betrokkenheid van de burger bij het mobiliteitsbeleid in het belang van het creëren van een ruimer draagvlak voor het mobiliteitsbeleid.

5.3.4. C4: HANDHAVING

Het invoeren van nieuwe maatregelen op het vlak van snelheidsregimes, vrachtroutes, parkeren e.d. heeft geen enkel nut als er niet gecontroleerd wordt op de naleving ervan. De volgende acties worden hiertoe vooropgesteld:

- Samen met de lokale politie wordt er een **ondersteunend actieplan** uitgewerkt om aan de nieuwe snelheidszones op een consequente en regelmatige wijze handhaving te koppelen (sensibilisering > controles). De resultaten van de handhaving worden periodiek aan de gemeente teruggekoppeld om het snelheidsbeleid op te kunnen volgen en waar nodig bij te sturen. De resultaten kunnen mogelijk aan de inwoners bekend worden gemaakt via o.m. de gemeentelijke infokanalen.
- Ook inzake handhaving van vrachtroutes worden de gewenste acties in samenspraak met de politie opgesteld, en de resultaten hiervan periodiek teruggekoppeld naar de gemeente.
- Het parkeertoezicht op de blauwe zone in de centra gebeurt door een externe firma. Mogelijke verbeterpunten worden in samenspraak met deze firma continu opgevolgd.
- Het handhaven van het zonale parkeerverbod voor vrachtwagens vormt een bijkomend actiepunt vanaf de invoering ervan. Ook het hinderlijk parkeren ifv. de doorstroming voor bussen van De Lijn vormt een bijzonder aandachtspunt (bv parkeren op bushaltes, dubbelparkeren, laden en lossen,...).

5.3.5. C5: BELEIDSONDERSTEUNING

Intern overleg, communicatie en een goede organisatie binnen het bestuur van de gemeente zijn onmisbaar voor een goed mobiliteitsbeleid.

- De realisatie van het mobiliteitsplan dient te worden opgevolgd door de gemeente zelf. Hiervoor is een voldoende uitgebouwde mobiliteitsdienst noodzakelijk. Op die manier kunnen acties opgevolgd en resultaten bekend gemaakt worden. Dit is onder meer belangrijk voor de jaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan.
- De huidige 'Mobiliteitscommissie' evolueert naar een '**Mobiliteitsraad**'. Dit orgaan buigt zich over mobiliteit en verkeersveiligheid in de gemeente en verstrekt adviezen aan de gemeenteraad en het college, en kan daarbij zelf het initiatief nemen. De raad is minstens samengesteld uit stemgerechtigde leden met een afvaardiging van gemeentelijke adviesraden, scholen, politie, Fietsersbond en geïnteresseerde burgers. De bevoegde schep en vertegenwoordigers van de politieke fracties hebben een waarnemende functie in de raad.
- De **voorbeeldrol van het gemeentebestuur** is in het licht van de ondersteuning van het mobiliteitsbeleid ontzettend belangrijk. De *feeling* van het bestuur met de duurzame verplaatsingswijzen dient versterkt te worden. Diverse acties worden bepaald die hiertoe kunnen bijdragen, o.m. deelname aan mobiliteitswedstrijd/fietstocht tijdens Week van de Mobiliteit, leasing van fietsen.
- De gemeente ondertekende in 2014 samen met de politiezone het '**SAVE-charter voor Steden en Gemeenten**', een gemeenschappelijk engagement om sterker in te zetten op verkeersveiligheid in de gemeente volgens specifieke doelstellingen. Het eerste actieplan werd opgestart in 2015 en dient het uitgestippelde mobiliteitsbeleid kracht bij te zetten. Na (positieve) evaluatie van het eerste SAVE-actieplan wordt er een nieuw actieplan opgemaakt.

- Voor alle nieuwe ontwikkelingen – of bestaande ontwikkelingen die belangrijke wijzigingen ondergaan – die een aanzienlijk of onzeker effect hebben op de mobiliteit wordt er een inschatting van de mobiliteitseffecten verwacht. In relatie tot de grootte van de ontwikkeling gaat het om een mobiliteitstoets, een mobiliteitsstudie of een MOBER.

5.3.6. C6: MONITORING EN EVALUATIE

Diverse acties worden bepaald ikv. monitoring en evaluatie van het mobiliteitsbeleid:

- Om de evolutie van het **fietsgebruik** in kaart te brengen zal de gemeente jaarlijks op dezelfde strategische plaatsen het aantal fietsers tellen (zie onderdeel fietsbeleid).
- De lokale politie voert, naast de handhaving, in samenspraak met de gemeente gerichte acties uit om de uitvoering van het mobiliteitsplan te ondersteunen, o.m. door verkeerstellingen en analyse van verkeersongevallen. Hierover worden onderling structurele afspraken gemaakt.
 - De evolutie van het verkeer zal nagegaan worden door regelmatige **verkeerstellingen**. Op die manier kan nagegaan worden of de maatregelen betreffende het sluipverkeer effect hebben, of aangepast moeten worden.
 - De politie blijft op systematische basis de **ongevalgegevens** terugkoppelen. De ongevalanalyse wordt systematisch behandeld binnen de gemeentelijke overlegorganen (intern verkeeroverleg en/of Mobiliteitsraad). Deze opvolging maakt het mogelijk om het verkeersveiligheid te monitoren en evalueren.
- Er komt een gecentraliseerd **meldpunt** voor problemen inzake mobiliteit, gekoppeld aan het CRM-systeem van de gemeente. Dit kan gaan over meldingen van ontbrekende fietspaden over putten in de weg, tot het ontbreken van verlichting of parkeerplaatsen. Op regelmatige basis zullen deze problemen en meldingen behandeld worden. Een overzicht van deze meldingen wordt eveneens besproken op de jaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan.

6. ACTIEPLAN

Zie Excel-tabel.

7. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPLANNEN

Er moet expliciet worden aangegeven waar het voorgenomen mobiliteitsbeleid afwijkt van andere beleidsplannen, en bijgevolg aanleiding (kan) geeft (geven) tot wijziging van deze plannen. Meer concreet worden de plannen vermeld in hoofdstuk 3 bedoeld.

Een aantal beleidsplannen vereisen een afstemming met het mobiliteitsplan.

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

- Verplaatsing BFF-route deel Reinaertweg naar deel Kerkham.
- Toevoeging van een verbinding tussen de N447 en de LAF-route langs de Schelde.
- Eventuele wijzigingen ivf fietssnelweg langs spoorlijn L59.

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Aanpassingen van de wegcategorisering:

Straten	Nieuwe categorisering	Categorisering GRS
Tramstraat	Lokale I	Lokale IIa
Zandakkerlaan – Dorpstraat – Steenvoordestraat	Lokale IIa	Lokale IIa (enkel Steenvoordestraat)
Admiraalstraat	Lokale IIa	Lokale IIb (na realisatie streefbeeld)
Burgstraat	Lokale IIa	Lokale III
Aelmeersstraat	Lokale IIa (KT) -> Lokale III (LT)	Lokale IIa
Charles Lebonstraat	Lokale IIa	Lokale III
Deel Wellingsstraat – D’Haenestraat	Lokale IIa	Lokale III
Sint-Pietershofstraat – Dorekenswegel	Lokale III	Lokale IIb
Kerkkouterrede	Lokale III	Lokale IIb
Damvalleistraat	Lokale III	Lokale IIb
Oeverbaan	Lokale III	Lokale IIb

III. BIJLAGEN

8. TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN

8.1. EVALUATIE RELATIETABELLEN EN TAAKSTELLINGEN

8.1.1. DOELSTELLINGEN

In de verkenningsnota werden voor de verschillende te verdiepen thema's een aantal doelstellingen naar voor geschoven.

Thema 1: impact ruimtelijke ontwikkelingen

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt	Evaluatie
Locatiebeleid	Ruimtelijke ontwikkelingen worden volgens het mobiliteitsprofiel afgestemd op het gewenste bereikbaarheidsprofiel.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Kwaliteitsvolle inrichting openbare ruimte	Er wordt gekozen voor een kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimte vanuit het STOP-principe.	Doelstelling (leefbaarheid)	Ja
Vrijwaren verblijfsgebieden	Het locatiebeleid is gericht op het vrijwaren van verblijfsgebieden van doorgaand verkeer.	Doelstelling (leefbaarheid)	Ja
Vrijwaren groen karakter	Het locatiebeleid is gericht op het vrijwaren van gebieden met een groen karakter van doorgaand verkeer.	Doelstelling (milieu)	Ja
Integratie fiets- en wandelnetwerk	In functie van de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe attractiepolen worden korte, veilige routes voor fietsers en voetgangers geïntegreerd, gekoppeld aan de bestaande netwerken.	Doelstelling (veiligheid/bereikbaarheid)	Ja
Wegen-categorisering	Bij ontwikkelingen wordt een selectieve afweging gemaakt tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.	Doelstelling (bereikbaarheid/leefbaarheid)	Ja
	Ontwikkelingen met een aanzienlijke mobiliteitsimpact worden ontsloten door minimaal een lokale weg type 2.	Doelstelling (bereikbaarheid/leefbaarheid)	Ja
	De weginrichting van de N445 en de omliggende wegen is afgestemd op de wegcategorisering en faciliteert het gewenste locatiebeleid via selectieve keuzes i.f.v. bereikbaarheid dan wel leefbaarheid.	Randvoorwaarde	Ja

Bereikbaarheid via trage wegen, fiets en OV	Bij ruimtelijke projecten en attractiepolen wordt consequent het STOP-principe toegepast om de bereikbaarheid te garanderen: - via trage wegen: de gemeente onderzoekt welke trage wegen er functioneel inzetbaar zijn en neemt de nodige maatregelen om deze te activeren - per fiets: de ontsluitende fietsinfrastructuur beantwoordt aan de normen van het Fietsvademecum - met OV: het aanbod beantwoordt minimaal aan de normen van basismobiliteit.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja, op te nemen in mober
Openbaar vervoer	Er wordt voorzien in voldoende restcapaciteit voor het openbaar vervoer i.f.v. attractiepolen.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Parkeernormen	Bij nieuwe ontwikkelingen worden juridisch verankerde parkeernormen op maat van de gemeente toegepast die het openbaar domein minimaal belasten.	Doelstelling (leefbaarheid)	Te verordenen
Toegankelijkheid mindermobielen	Bij de invulling van ruimtelijke ontwikkelingen wordt maximaal rekening gehouden met de richtlijnen uit het vademecum toegankelijkheid.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Niet opgenomen
Bewegwijzering	De bewegwijzering voor de diverse vervoersmodi is afgestemd op functies, rekening houdend met de netwerken voor gemotoriseerd verkeer om de woongebieden en het groene karakter in de gemeente te vrijwaren.	Doelstelling (leefbaarheid)	Niet opgenomen
Promoten duurzaam, milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag	Aan ruimtelijke ontwikkelingen en het gebruik van functies worden initiatieven gekoppeld om duurzame, milieuvriendelijke vervoermiddelen te promoten.	Doelstelling (milieu)	Ja, op te nemen in mober
	Bij nieuwe woonontwikkelingen worden door de ontwikkelaar de nodige initiatieven voor autodelen geïntegreerd	Taakstelling	Ja, op te nemen in mober

Thema 2: netwerk gemotoriseerd verkeer

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt	Evaluatie
Verblijfsgebieden	Een aangepaste weginrichting in verblijfsgebieden conform de gewenste wegcategorisering vormt een prioriteit voor het beleid.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Te concretiseren
Schoolomgevingen	Een aangepaste weginrichting in schoolomgevingen conform de gewenste wegcategorisering vormt een prioriteit voor het beleid.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Te concretiseren
Randvoorwaarden per wegcategorie i.f.v. huidige planningscontext	De wegcategorisering bepaalt randvoorwaarden bij ruimtelijke ontwikkelingen en projecten op basis van gewenste bereikbaarheidsprofielen per wegtype.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Vrijwaren verblijfsgebieden	De wegcategorisering is gericht op het vrijwaren van verblijfsgebieden van doorgaand verkeer.	Doelstelling (leefbaarheid)	Ja
Vrijwaren groene karakter	De wegcategorisering is gericht op het vrijwaren van gebieden met een groen karakter van doorgaand verkeer.	Doelstelling (milieu)	Ja
Selectie veiligste routes	Het fiets- en wandelnetwerk wordt optimaal afgestemd op de wegcategorisering i.c. maximaal afgescheiden van wegen gericht op gemotoriseerd verkeer.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Ja
Specifieke inrichtingselementen per wegtype	Specifieke inrichtingselementen inzake snelheidsremming worden per wegtype bepaald.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Ja
Snelheidsplan	Een snelheidsplan – bij voorkeur op basis van snelheidszones – afgestemd op de ruimtelijke context draagt bij tot het gewenste gebruik van wegen o.b.v. de wegcategorisering.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Ja
Aangepaste wegcategorisering	Een aangepaste wegcategorisering op basis van de actuele planningscontext, afgestemd op de netwerken voor langzaam verkeer en routes voor zwaar	Doelstelling (bereikbaarheid)	ja

	vervoer, draagt bij tot het gewenste locatiebeleid.		
	Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt een selectieve afweging gemaakt tussen bereikbaarheid en leefbaarheid i.f.v. het STOP-principe.	Doelstelling (bereikbaarheid/leefbaarheid)	Ja
	Ruimtelijke ontwikkelingen en attractiepolen met een aanzienlijke mobiliteitsimpact worden ontsloten door minimaal een weg van lokale type II.	Randvoorwaarde	Ja
Routes zwaar vervoer	De selectie van routes voor zwaar vervoer is gekoppeld aan de gewenste wegencategorisering.	Doelstelling (leefbaarheid)	Ja
	De gewenste routes voor zwaar vervoer worden hiertoe infrastructureel gefaciliteerd en waar nodig bijkomend beveiligd i.f.v. conflicten met langzaam verkeer.	Doelstelling (leefbaarheid/verkeersveiligheid)	Ja
Specifieke maatregelen gericht op milieu-impact per wegtype	Specifieke maatregelen per wegtype worden bepaald met het oog op het verkleinen van de milieu-impact en de negatieve gezondheidseffecten (o.m. geluids- en trillingshinder).	Doelstelling (milieu)	Niet opgenomen
Specifieke handhaving per wegtype	Specifieke handhaving inzake snelheidsremming en zwaar vervoer worden bepaald per wegtype.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Ja
Bewegwijzering routes gemotoriseerd verkeer	De bewegwijzering i.f.v. routes voor gemotoriseerd verkeer is afgestemd op de gewenste wegencategorisering.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Niet opgenomen
	Voor het vrachtverkeer wordt voorzien in een afzonderlijke, uniforme en consequente bewegwijzering i.f.v. bestemmingen binnen de gemeente.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Niet opgenomen
Inspelen op toekomstige trends	In het mobiliteitsbeleid is er aandacht voor toekomstige trends, in het bijzonder voor elektrisch rijden. Elektrisch rijden wordt gestimuleerd, zowel via infrastructurele als flankerende maatregelen.	Doelstelling (milieu)	Ja

Thema 3: netwerk langzaam verkeer

 ▪ *Fietsvoorzieningen*

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt	Evaluatie
Bereikbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen per fiets	Bij ruimtelijke projecten en attractiepolen wordt consequent het STOP-principe toegepast om de bereikbaarheid te garanderen per fiets. De ontsluitende fietsinfrastructuur beantwoordt aan de normen van het Fietsvademecum.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Fietsparkeren	De belangrijke attractiepolen en knooppunten (o.m. bushaltes) worden uitgerust met voldoende stallingen voor fietsers.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Ja
	Bij nieuwe woonontwikkelingen worden door de ontwikkelaar de nodige deel(bak)fietsen geïntegreerd.	Taakstelling	Ja, op te nemen in mober
Korte, veilige routes	De kortste route via fietsvoorzieningen vormt voor de zachte weggebruiker ook de veiligste route.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Niet altijd
Veilige conflictpunten	Bijzondere aandacht gaat uit naar potentiële conflictpunten tussen routes voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer (kruispunten, inritten, ...). Ter hoogte van deze conflictpunten krijgt de veiligheid voor fietsers prioriteit op auto-doorstroming.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Ja
Fijnmazigheid	Het fietsnetwerk is overal in de gemeente, zowel in noord-oost- als zuid-west-richting, minstens even fijnmazig en bij voorkeur fijnmaziger dan het netwerk voor gemotoriseerd verkeer.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Continuïteit	De wachttijd en het aantal hindernissen voor fietsers langs functionele fietsroutes wordt waar mogelijk geminimaliseerd.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Ontvlechten van fietsroutes	De routes voor de zachte weggebruiker, en in het bijzonder de fietsers, worden waar mogelijk en nodig maximaal gescheiden van routes voor gemotoriseerd verkeer.	Doelstelling (verkeersveiligheid/-leefbaarheid)	Ja

Keuze voor comfortabele fietsvoorzieningen	Fietsroutes, in het bijzonder in verkeersgebied, worden maximaal uitgerust volgens de normen van het Fietsvademecum waarbij monolithische verharding de regel is. Kleinschalige materialen kunnen enkel in uitzonderlijke omstandigheden.	Doelstelling (verkeersveiligheid/-leefbaarheid)	Ja
	De gemeente neemt zich voor om betegelde fietspaden mee te asfalteren wanneer de rijweg wordt geherasfalteerd.	Taakstelling	Ja
	Bijzondere aandacht gaat uit naar de overgangen waarbij het aantal drempels tussen de diverse overgangen in het fietspad wordt geminimaliseerd.	Doelstelling (verkeersveiligheid/-leefbaarheid)	Ja
Gezonde fietsroutes	Bij de opbouw van het fietsnetwerk worden combinaties van fietsverbindingen met drukke stromen autoverkeer vanuit gezondheidsoogpunt maximaal vermeden.	Doelstelling (milieu)	Ja
Schoolroutekaart	De gemeente voorziet in een actuele schoolroutekaart met prioriteit voor veilige fietsverbindingen in relatie tot schoolomgevingen en attractiepolen voor jonge fietsers.	Taakstelling	Ja
Verkeerseducatie i.f.v. doelgroepen	Regelmatig worden educatieve initiatieven georganiseerd op maat van diverse doelgroepen m.b.t. de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Ja
	De gemeente ondersteunt de scholen via een jaarlijks verkeerseducatief project en werkt hiervoor een 'verkeerseducatieve wandel- en fietsroute' (VERO) uit om kinderen in het werkelijke verkeer te leren fietsen.	Taakstelling	Ja
Bewegwijzering fietsroutes	Het lokale fietsnetwerk krijgt op maat van de functionele en recreatieve fietser een afzonderlijke, uniforme en consequente bewegwijzering.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Fietsgerichte investeringen	De gemeente voorziet jaarlijks een afzonderlijk budget voor investeringen t.b.v. de fietser in	Taakstelling	Niet opgenomen

	verhouding (...) tot autogerichte investeringen.		
Onderhoud fietsinfrastructuur	De gemeente zorgt ervoor dat de functionele fietsroutes het hele jaar door toegankelijk zijn.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Ja
Initiatieven en campagnes ter ondersteuning van fietsgebruik	Het fietsgebruik in de gemeente wordt via gerichte lokale en bovenlokale initiatieven en campagnes, gespreid doorheen het jaar, aangemoedigd.	Doelstelling (milieu)	Ja
	De gemeente ontwikkelt een eigen fietslogo aan de hand waarvan het fietsbeleid wordt gecommuniceerd en een positief fietsimago wordt ontwikkeld.	Taakstelling	Niet opgenomen
	De gemeente ondersteunt het fietsgebruik in het woon-werkverkeer van het personeel. Politieke mandatarissen geven het goede voorbeeld.	Taakstelling	Ja
Inspelen op toekomstige fietstrends	In het fietsbeleid is er aandacht voor toekomstige fietstrends, o.m. elektrisch fietsen. Elektrisch fietsgebruik wordt gestimuleerd via infrastructurele en flankerende maatregelen.	Doelstelling (milieu)	Ja
	Er wordt op strategische locaties voorzien in laadpunten voor elektrische fietsen.	Doelstelling (milieu)	Nee
	De gemeente organiseert een samenaankoop voor elektrische fietsen.	Taakstelling	Ja

▪ *Trage wegen*

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering van het aandachtspunt	Evaluatie
Bereikbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen via trage wegen	Bij ruimtelijke projecten en attractiepolen wordt consequent het STOP-principe toegepast om de bereikbaarheid te garanderen via trage wegen. De gemeente onderzoekt welke trage wegen er functioneel inzetbaar zijn en neemt de nodige maatregelen om deze te activeren.	Doelstelling (bereikbaarheid)	Ja
Rol in groenstructuur	Bij de inrichting of het herstel van trage wegen wordt er rekening	Doelstelling (milieu)	Ja

	gehouden met hun rol in de groenstructuur van de gemeente.		
Korte, veilige routes	De kortste route via trage wegen vormt voor de zachte weggebruiker ook de veiligste route.	Doelstelling (verkeersveiligheid)	Niet altijd
Inrichtingsprincipes volgens functie	Bij de inrichting van trage wegen wordt een onderscheid gemaakt naargelang de functie van de weg: functioneel of recreatief gebruik. Bij functioneel gebruik wordt gezorgd voor een hogere graad van gebruikscomfort.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Uit te werken in vervolgtraject
Bewegwijzering trage wegen	Trage wegen krijgen een afzonderlijke, uniforme en consequente bewegwijzering.	Taakstelling	Niet opgenomen
Geïntegreerde aanpak	De gemeente organiseert via de werkgroep trage wegen een structureel overleg tussen belanghebbenden om tot een geïntegreerde aanpak van de trage wegen te komen.	Taakstelling	Ja
Investerings gericht op trage wegen	De gemeente voorziet jaarlijks een afzonderlijk budget voor investeringen t.b.v. de inrichting, het onderhoud en het stimuleren van het gebruik van trage wegen.	Taakstelling	Ja
Onderhoud trage wegen	De gemeente zorgt ervoor dat de trage wegen het hele jaar door toegankelijk zijn.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Uit te werken in vervolgtraject
	De gemeente stelt een onderhoudsplan trage wegen op.	Taakstelling	Uit te werken in vervolgtraject
Initiatieven ter ondersteuning van gebruik trage wegen	Via de beschikbare communicatiekanalen wordt kenbaarheid gegeven aan het bestaan van de trage wegen.	Doelstelling (milieu)	Uit te werken in vervolgtraject
	Het gebruik van de trage wegen in de gemeente wordt via regelmatige initiatieven i.s.m. betrokken aangemoedigd.	Taakstelling	Uit te werken in vervolgtraject

Thema 4: parkeerbeleid

<i>Relatie met ander thema</i>	<i>Aandachtspunten</i>	<i>Typering van het aandachtspunt</i>	<i>Evaluatie</i>
Parkeren i.f.v. handelsapparaat	Het parkeerbeleid faciliteert het beoogde parkeergebruik i.f.v. het handelsapparaat.	Doelstelling (bereikbaarheid/toegankelijkheid)	Ja
Parkeernormen	Bij nieuwe ontwikkelingen worden juridisch verankerde parkeernormen op maat van de gemeente toegepast die het openbaar domein minimaal belasten.	Doelstelling (leefbaarheid)	Te verordenen
	De lokale parkeernormen zijn afgestemd op de ruimtelijke context en houden rekening met de actuele en gewenste trends inzake auto- en fietsbezit.		Te verordenen
Bewonersparkeren	Het parkeerbeleid faciliteert het beoogde parkeergebruik door bewoners.	Doelstelling (bereikbaarheid/toegankelijkheid)	Ja
Netwerk langzaam verkeer	Het fiets- en voetgangersnetwerk bevorderen het gewenste parkeergebruik. Hiertoe zijn er veilige, comfortabele verbindingen voor langzaam verkeer beschikbaar tussen parkings en centrum / handelszone.	Doelstelling (verkeersveiligheid/bereikbaarheid)	Niet opgenomen
Verkeerscirculatie	De verkeerscirculatie, gekoppeld aan de geactualiseerde wegencategorisering, stimuleert het gebruik van de gewenste routes en draagt zo bij tot het beoogde parkeergebruik en een minimale belasting van het openbaar domein.	Doelstelling (bereikbaarheid/leefbaarheid)	Ja
Vrachtwagen-parkeren	Het parkeerbeleid voor vrachtwagens is gekoppeld aan het lokale vrachtroutenetwerk.	Doelstelling (bereikbaarheid/leefbaarheid)	Ja
	Het gebruik van gegroepeerde parkings voor vrachtwagens buiten de bebouwde kom wordt gestimuleerd (o.m. carpoolparking).		Ja
Fietsparkeren	De belangrijke attractiepolen en knooppunten (o.m. bushaltes) worden uitgerust met voldoende stallingen voor fietsers.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Ja

	Bij nieuwe (woon)ontwikkelingen worden door de ontwikkelaar de nodige deel(bak)fietsen geïntegreerd.	Taakstelling	Ja, op te nemen in mober
Parkeren laden en lossen	Het voorzien van locaties voor laden en lossen vormt een aandachtspunt nabij relevante (handels)locaties.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Niet opgenomen
Parkeren PBM	Voorzien van voldoende en toegankelijke parkeer-mogelijkheden voor mensen met beperkte mobiliteit vormt een aandachtspunt nabij attractiepolen.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Niet opgenomen
Bewegwijzering	Er is een aangepaste statische parkeergeleiding i.f.v. attractiepolen en bestemmingen, gericht op de diverse modi (fietsen, auto's en vrachtverkeer).	Doelstelling (bereikbaarheid)	Niet opgenomen
Handhaving	Gericht controleren van parkeerduur en parkeerverbod, afgestemd op het beoogde parkeerbeleid voor de diverse doelgroepen.	Doelstelling (toegankelijkheid)	Ja
	Regelmatige terugkoppeling van parkeergebruik door parkeerbedrijf aan gemeente i.f.v. opvolging en eventuele bijsturing parkeerbeleid.	Taakstelling	Ja
Sensibilisering rond parkeren van duurzame modi	Het gebruik van duurzame, energievriendelijke modi wordt gestimuleerd door het aanbieden van aangepaste parkeergelegenheid.	Doelstelling (milieu)	Ja

9. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

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

10. PARTICIPATIE

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt een participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. Dit betekent concreet dat aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak dient te worden verleend bij het voorbereiden, het uitvoeren en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Het is aan de gemeente zelf om het participatietraject uit te tekenen. Het college van burgemeester en schepenen stelt voor, de gemeenteraad keurt dit voorstel goed.

Het gemeentebestuur voorziet in het kader van het participatietraject de nodige participatie – de akte van gemeenteraadsbeslissing, goedgekeurd in zitting dd. 20 februari 2014, is in bijlage toegevoegd:

- Consultatie van gemeentelijke adviesraden (Gecoro, Minaraad, Jeugdraad, Sportraad en Ouderenadviesraad) en specifieke doelgroepen (Fietzersbond, politie, scholen);
- Adviesinwinning van de Gemeentelijke Mobiliteitscommissie in zijn normale samenstelling, met eventuele uitbreiding van verschillende actoren in functie van de nodige expertise;
- De oprichting van een werkgroep trage wegen;
- Het verspreiden van informatie aan de burger via gemeentelijke infokanalen (website, infoblad, ...).

Fase	Vorm van participatie	Betrokkene(n)
Verkenningfase	Goedkeuring participatietraject	Mobiliteitscommissie
	Toelichting	Gecoro
	Werkgroep ruimtelijke invalshoek	Gecoro
	Afzonderlijke toelichtingen	Jeugdraad, Sportraad, Ouderenadviesraad,...
	Werkgroep	Fietzersbond
	Adviesinwinning	Mobiliteitscommissie
	Toelichting verkenningnota	Vertegenwoordigers adviesraden
	Artikel herziening mobiliteitsplan	Bevolking
	infoblad + aangepaste website	
Uitwerkingsfase	Raadpleging mbt thema 2 en 3	Vertegenwoordigers adviesraden
	Raadpleging mbt thema 1 en 4	Vertegenwoordigers adviesraden
	Raadpleging ivm circulatie Heusden	Adviesraad lokale economie
	Adviesinwinning uitwerkingsnota	Mobiliteitscommissie
	Raadpleging mbt thema 1 en parkeernormen	Gecoro
	Aangepaste website	Bevolking
Beleidsplan	Infomarkten Destelbergen en Heusden	Adviesraden + bevolking
	Adviesinwinningen beleidsplan	Mobiliteitscommissie
	Aangepaste website	Bevolking

Tabel 4: overzicht van de participatie

11. BIJLAGEN

11.1. VERKLARENDE WOORDENLIJST

<u>BEV</u>	beperkt eenrichtingsverkeer = eenrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd voor fietsers
<u>Fietscorridor</u>	traject met een sterke concentratie aan bestaande of potentiële functionele fietsstromen (vooral dagelijks woon-school- en woon-werkverkeer) door een hoge ruimtelijke dichtheid of door de ligging langs (een aaneenschakeling van) belangrijke attractiepolen; een fietscorridor kan deel uitmaken van een fietssnelweg op voorwaarde dat er een veilige fietsinfrastructuur wordt aangebracht voor grote stromen fietsers, gaande van een voldoende breed, verhoogd aanliggend fietspad over vrijliggende fietspaden tot een fietsstraat
<u>Fietssnelweg</u>	intensief gebruikte doorgaande fietsroute met een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur die belangrijke attractiepolen verbindt op onderling fietsbare afstand
<u>MOBER</u>	mobilititeitseffectenrapport
<u>OV</u>	openbaar vervoer
<u>Poort</u>	fysieke inrichting om overgangen tussen snelheidsregimes aan te geven, bv. van 70 naar 50 km/uur.
<u>Selectieve bereikbaarheid</u>	het gemak waarmee mensen locaties kunnen bereiken waarbij het eenvoudiger is om dit met de ene vervoerswijze te doen dan met de andere (bv. een trage weg is selectief bereikbaar daar deze enkel bereikbaar is voor fietsers en voetgangers, maar niet voor autoverkeer; een autosnelweg is enkel bestemd voor gemotoriseerd verkeer, niet voor fietsers en voetgangers)
<u>STOP</u>	Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenwagens = het principe uit het Vlaamse mobiliteitsbeleid waarbij ernaar wordt gestreefd om in prioritaire volgorde rekening te houden met voetgangersverkeer, daarna met fietsverkeer, vervolgens met openbaar vervoer en tot slot met het private gemotoriseerde verkeer

11.2. KAARTENBUNDEL

1. Wegencategorisering
2. Wenskaart trage wegen Destelbergen
3. Wenskaart trage wegen Heusden
4. Fietsnetwerk
5. Trage Wegen op fietsnetwerk en missing links
6. Situering van de acties op het fietsnetwerk
7. Snelheidsregimes
8. Vrachtroutes
9. Vrachtmaatregelen

11.3. PROCESVERLOOP

Datum	Overleg
4 oktober 2013	GBC
16 december 2013	RMC

Tabel 5: overlegmomenten voor de sneltoets

Datum	Overleg	Aanwezigen
17 december 2014	Goedkeuring voorstel participatietraject door Mobiliteitscommissie	Mobiliteitscommissie, mobiliteitsambtenaar
9 januari 2015	Minaraad: toelichting	Minaraad, mobiliteitsambtenaar
29 januari 2014	Gecoro: toelichting	Gecoro, mobiliteitsambtenaar
10 februari 2014	Jeugdraad: toelichting	Jeugdraad, mobiliteitsambtenaar
25 februari 2014	Werkgroep trage wegen: startoverleg	Mobiliteitsambtenaar
17 maart 2014	Werkgroep over knelpunten met Gecoro	Gecoro, mobiliteitsambtenaar
18 maart 2014	Werkgroep over knelpunten met Fietzersbond	Fietzersbond, mobiliteitsambtenaar
21 maart 2014	Bilateraal overleg met BMV	Mobiliteitsambtenaar, mobiliteitsbegeleider
14 april 2014	Adviesinwinning Mobiliteitscommissie	Mobiliteitscommissie, mobiliteitsambtenaar
25 april 2014	GBC	
28 april 2014	Sportraad: toelichting	Sportraad, mobiliteitsambtenaar

Tabel 6: overlegmomenten tijdens de verkenningsfase

Datum	Overleg	Aanwezigen
20 mei 2014	Werkoverleg/startoverleg	Mobiliteitsambtenaar, Mint
1 juli 2014	Adviesraad over verkenningsnota	Vertegenwoordigers adviesraden, mobiliteitsambtenaar, Mint
10 juli 2014	Werkoverleg over thema 2	Mobiliteitsambtenaar, mobiliteitsbegeleider, Mint
9 september 2014	Werkoverleg over thema 2 en 3	Mobiliteitsambtenaar, schepen, provincie, Mint
5 november 2014	Raadpleging vertegenwoordigers adviesraden over uitwerkingsnota thema 2 en 3	Vertegenwoordigers adviesraden, mobiliteitsambtenaar, Mint
16 december 2014	Werkoverleg over thema 1 en 4	Mobiliteitsambtenaar, schepen, Mint
7 januari 2015	Raadpleging adviesraad lokale economie ivm circulatie Heusden	Leden adviesraad, schepen, mobiliteitsambtenaar, Mint
14 januari 2015	Raadpleging vertegenwoordigers adviesraden over uitwerkingsnota thema 1 en 4	Vertegenwoordigers adviesraden, mobiliteitsambtenaar, schepen, Mint
28 januari 2015	Voorleggen uitwerkingsnota aan Mobiliteitscommissie	Leden Mobiliteitscommissie, schepen, Mint
28 januari 2015	Raadpleging Gecoro over uitwerkingsnota thema 1 en parkeernormen thema 4	Leden Gecoro, schepen, Mint
29 januari 2015	GBC over draft uitwerkingsnota	GBC-leden, Mint
13 februari 2015	Voorstelling uitwerkingsnota aan College van burgemeester en schepenen	CBS, mobiliteitsambtenaar, Mint
25 maart 2015	GBC uitwerkingsnota	GBC-leden, Mint

Tabel 7: overlegmomenten tijdens de uitwerkingsfase

Datum	Overleg	Aanwezigen
9 april 2015	Werkoverleg ikv. afstemming beleidsplanfase	Mobiliteitsambtenaar, Mint
15 juni 2015	Werkoverleg stand van zaken en verdere invulling	Mobiliteitsambtenaar, schepenen, Mint
18 augustus 2015	College van burgemeester en schepenen	College, mobiliteitsambtenaar, Mint
28 augustus 2015	Werkoverleg terugkoppeling college	Mobiliteitsambtenaar, Mint
23 september 2015	Infomarkt Heusden	Vertegenwoordigers adviesraden en bevolking, mobiliteitsambtenaar, Mint
29 september 2015	GBC draft beleidsplan	GBC-leden, Mint
30 september 2015	Infomarkt Destelbergen	Vertegenwoordigers adviesraden en bevolking, mobiliteitsambtenaar, Mint
28 oktober 2015	Werkoverleg finalisering beleidsplan	Mobiliteitsambtenaar, Mint
29 oktober 2015	Infomarkt adviesraden	Vertegenwoordigers adviesraden, mobiliteitsambtenaar, Mint
20 november 2015	GBC beleidsplan	GBC-leden, Mint
12 januari 2016	College van burgemeester en schepenen	College, mobiliteitsambtenaar
21 januari 2016	Gemeenteraad voor voorlopige vaststelling	Gemeenteraadsleden
15 februari 2016	RMC beleidsplan	RMC-leden, Mint
8 maart 2016	College van burgemeester en schepenen	College
24 maart 2016	Gemeenteraad voor definitieve vaststelling	Gemeenteraadsleden

Tabel 8: overlegmomenten tijdens de beleidsplanfase

11.1. DOCUMENTEN MBT PARTICIPATIETRAJECT

Provincie OOST-VLAANDEREN
Arrondissement GENT
Gemeente DESTELBERGEN

**UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK
VAN DE GEMEENTERAAD**

ZITTING VAN 20 FEBRUARI 2014

Aanwezig :

DE PAUW Marc, burgemeester-voorzitter;
LUYCKX Raymond, LEIRENS Rose, DE GROOTE André, ONGENA Carolien, DE LAUSNAY Yves, LEBON Liliane schepenen;
LYBEER Roger; BALCAEN Etienne, BOUCKAERT Jacques, , RAMAN Wim, VERCAMER Blijde,
COLPAERT Guy, DE SUTTER Renaat, TORCQ Alain, VANDEN HOVE Sofie, ROMBAUT Eva,
VAN HULLE Antony, ANCIAUX Emmanuel, GELDOLF Gabriëlle, VAN LYSSEBETTENS Dorothea,
VANTOMME Mia, DE BAERE David, KINDT Marieke, SIERENS Elsie, STEVENS Ivan,
raadsleden;
DERYCKERE Gert, gemeentesecretaris

HERZIENING MOBILITEITSPLAN - GOEDKEURING PARTICIPATIETRAJECT.

DE GEMEENTERAAD

Overeenkomstig artikel 28 van de Gemeentedecreet in openbare zitting vergaderd;

Gelet op het feit dat het huidige mobiliteitsplan conform werd verklaard op 19 juni 2006 en ondertussen ouder is dan vijf jaar waardoor de conformiteit komt te vervallen, zodat er een sneltoets moet uitgevoerd worden;

Gelet op de sneltoets, gunstig verklaard op 16 december 2013 door de Regionale Mobiliteitscommissie of RMC, waarin wordt gekozen voor spoor 2, verbreden en verdiepen;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 en het participatiebeginsel als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid;

Overwegende dat het participatietraject moet bijdragen tot een breder draagvlak van de uiteindelijke beleidsnota van het mobiliteitsplan;

Overwegende dat de gemeente zelf het participatietraject volledig autonoom kan uitwerken;

Gelet op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie of GBC als multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum, verantwoordelijk voor de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het feit dat het College van Burgemeester en Schepenen kan beslissen om de vergaderingen van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie of GBC open te stellen voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking;

Gelet op het gemeentedecreet en de nog toepasselijke bepalingen van de nieuwe gemeentewet;

Gelet op de artikelen 26, 28, 34, 35 en 42§1 van het Gemeentedecreet;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen

BESLUIT met eenparigheid van stemmen.

Artikel 1: De gemeenteraad beslist om in het kader van het participatietraject bij het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan (spoor 2) de nodige participatie te voorzien door:

- consultatie van gemeentelijke adviesraden en specifieke doelgroepen;
- adviesinwinning van de Gemeentelijke Mobiliteitscommissie in zijn normale samenstelling, met eventuele uitbreiding van verschillende actoren in functie van de nodige expertise;
- de oprichting van een werkgroep trage wegen;
- het verspreiden van informatie aan de burgers via de gemeentelijke infokanalen (website, infoblad).

Artikel 2: Naargelang de herzieningsfase (verkenningfase, uitwerkingsfase en beleidsplan) kunnen diverse participatievormen worden uitgewerkt, zo nodig in samenspraak met het studie bureau dat het herzieningsproces vanaf fase 2 mee vorm zal geven.

Artikel 3: Een afschrift van dit gemeenteraadsbesluit wordt overgemaakt aan het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Bollebergen 2B bus 12, 9052 Zwijnaarde.

Namens de gemeenteraad :
Op bevel :

De gemeentesecretaris,
(w.g.) **G. DERYCKERE**

De burgemeester-voorzitter,
(w.g.) **M. DE PAUW**

Voor eensluidend uittreksel :

Op bevel :
De gemeentesecretaris,

De voorzitter,



11.2. SAMENSTELLING GBC

De samenstelling van de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) werd vastgelegd in openbare zitting van de Gemeenteraad op 12 september 2013.

De **vaste leden** van de gemeentelijke begeleidingscommissie zijn:

- De initiatiefnemer van het plan of project, tenzij die al aanwezig is in een andere hoedanigheid
- Een vertegenwoordiger van de gemeente
- Een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
- Een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder(s)

De **variabele leden** van de gemeentelijke begeleidingscommissie zijn:

- Een vertegenwoordiger van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
- Een vertegenwoordiger van de provincie

De **adviserende leden** van de gemeentelijke begeleidingscommissie zijn:

- Een vertegenwoordiger van de gemeentelijke dienst mobiliteit
- Een vertegenwoordiger van de gemeentelijke dienst leefmilieu
- Een vertegenwoordiger van de gemeentelijke dienst openbare werken
- Een vertegenwoordiger van de gemeentelijke dienst stedenbouw
- Een vertegenwoordiging van de politie
- Een vertegenwoordiging van de brandweer
- Een vertegenwoordiging van de Fietzersbond
- Een vertegenwoordiger per fractie van de gemeenteraad

Opmerking: een vertegenwoordiger van NMBS en Infrabel worden uitgenodigd i.k.v. de opmaak van het beleidsplan.

11.3. GBC-VERSLAGEN

11.3.1. GBC 1: 29/9/15

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN DESTELBERGEN
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 29/9/15

<i>Verslaggever: Tim De Roeck</i>
<i>Verslag versie 29/9/15</i>
<i>Onderwerp: Uitwerkingsnota en beleidsplan van het mobiliteitsplan Destelbergen</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
Zie onder

Aanwezigheidslijst**1. Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Rose Leirens	Gemeentebestuur	Rose.leirens@destelbergen.be	A
Davy Willaert	Gemeentebestuur, mobiliteitsambtenaar	Davy.willaert@destelbergen.be	A
Erwin Sucaet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Erwin.sucaet@mow.vlaanderen.be	A
Rosy Taelman	VVM De Lijn	Rosy.taelman@delijn.be	A
	Initiatiefnemer = gemeente		A
	Wegbeheerder = gemeente en AWV		A en V

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Ilse Smitz	Provinciebestuur	Ilse.smitz@oost-vlaanderen.be	A

3. Adviserende leden

¹ Verwijder wat niet past.

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Patrick Plasschaert	NMBS stations	Patrick.plasschaert@b-rail.be	A
Flor Vercammen	TUCrail/Infrabel	Flor.vercammen@tucrail.be	A
Benoît Soenen	Politiezone Rhode&Schelde	Benoit.soenen@politie5418.be	A
Ruben Vanholme	Fietsersbond	Ruben.vanholme@psb.vib-ugent.be	A
Elsie Sierens	Gemeenteraadslid Open vld	elsie@moreels-sierens.be	A
Dorothea Van Lyssebettens	Gemeenteraadslid Nva	Fd220@882.be	A
Tim De Roeck	Studiebureau Mint	tim@mintnv.be	A
Conrad De Poortere	Studiebureau Mint	Conrad@mintnv.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachtouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Wegbeheerder AWV	Erwin Sucaet MOW

Vaststelling van het quorum

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

Verslag van de vergadering

Deze GBC heeft twee onderdelen: enerzijds het bereiken van een consensus over de uitwerkingsnota, anderzijds de bespreking van het draft beleidsplan.

UITWERKINGSNOTA

De uitwerkingsnota werd tijdig bezorgd aan alle leden. Hierin werden op basis van de feedback van de RMC, twee hoofdstukken toegevoegd. Hoofdstuk 2 behandelt de knelpunten en potenties. Hoofdstuk 8 geeft een korte overzicht van de conclusies en keuzes.

De mobiliteitsbegeleider vraagt om de zin die stelt dat een consequente keuze voor het STOP-principe niet mogelijk is (blz 9), te herformuleren. Het STOP-principe is iets dat momenteel verankerd zit in het beleid en dus wel degelijk wordt nagestreefd. In welke mate dat doorsijpelt, blijkt dan vervolgens wel in het beleidsplan.

De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat de (operationele) doelstellingen niet SMART gedefinieerd zijn. Dat is in principe wel de bedoeling. In vele goedgekeurde mobiliteitsplannen is dat echter niet het geval

(aangegeven door studie bureau), maar er wordt gevraagd om te bekijken welke doelstellingen toch nog een SMART omschrijving kunnen krijgen.

Rekening houdende dat vorige twee opmerkingen worden meegenomen naar het beleidsplan én dat de inhoudelijke bespreking van de beleidskeuzes daar aan bod komt, is er CONSENSUS over voorliggende uitwerkingsnota.

BELEIDSPLAN

De draft van het beleidsplan werd tijdig bezorgd aan alle leden. Deze nota werd reeds voorgelegd aan het college en wordt voorgelegd aan de bevolking via infomarkten.

De mobiliteitsbegeleider vraagt om duidelijk aan te geven welke onderdelen aangepast zijn tengevolge de participatie. Op deze manier wordt de koppeling tussen uitwerkingsnota en beleidsplan duidelijk. Daar waar er wijzigingen zijn tussen de conclusie in de uitwerkingsnota en de oplossing in het beleidsplan, kan bijvoorbeeld een kader toegevoegd worden met verduidelijking dat hier een wijziging is opgetreden ten opzichte van de uitwerkingsnota en wie of wat tot die wijziging heeft geleid.

Werkdomein A

De mobiliteitsbegeleider vraagt waarom de selectie van de Stationsstraat en de Admiraalstraat als lokale weg type II niet werd doorgetrokken naar/over de gemeentegrens. De gemeente stelt dat dit vooral met de bedoeling is om geen maasdoorsnijding tussen N70 en N445 weer te geven en daarmee sluipverkeer aan te trekken. Het is immers niet de bedoeling dat verkeer van de N70 via deze straten naar Dendermondesteenweg en vervolgens zelfs Nijverheidskaai doorrijdt. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat een selectie als lokale weg type II sowieso niet die bedoeling heeft. Het doortrekken van de selectie heeft niet de bedoeling om verkeer de maas te laten doorsnijden, maar wel het lokale verkeer dat hier gegenereerd wordt te verzamelen en ontsluiten naar de steenwegen. Daarom zal de selectie doorgetrokken worden.

De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat in het kader van het fietsfondsdossier de Burgstraat het statuut van lokale weg type II meekreeg. Deze weg ontsluit immers heel wat woonwijken in Lochristi. De gemeente Destelbergen geeft aan dat het dan toch niet per se de bedoeling is om die te ontsluiten naar de N445. Zij zijn geënt op de N70, in eenzelfde logica als de selecties van de vorige besproken straten. In diezelfde optiek wordt echter ook hier besloten om de Burgstraat volledig te selecteren als lokale weg type II.

De gemeente vraagt hoe het dan verder moet met de Nijverheidskaai-Galgenberglaan. Want veel sluipverkeer zoekt die as op. Deze as ligt echter niet op grondgebied Destelbergen, m.u.v. de aansluiting op de Dendermondesteenweg. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat het ook de visie van Gent is dat het hier om sluipverkeer gaat.

De mobiliteitsbegeleider vraagt waarom de Wellingstraat tussen gehucht de Bommels en Wetteren Ten Ede niet geselecteerd werd als lokale weg type II. De gemeente geeft aan dat dat gehucht voornamelijk geënt is op Melle. Het is niet de bedoeling om van de Wellingstraat een hogere categorie te maken.

Werkdomein B1

In de nota staat dat de gemeente de Tramstraat terug dubbelrichting wil op lange termijn (blz 29). De mobiliteitsbegeleider stelt dat lange termijn van een mobiliteitsplan 6 tot 10 jaar is. Is dat de termijn die de gemeente voor ogen heeft?

- De gemeente geeft aan dat ze geen specifieke termijn voor ogen heeft, maar dat ze zal bekijken wat er verder nog allemaal nodig is om dit te realiseren. Alleszins is er een trend waarneembaar in de Tramstraat waarbij verbouwingen het uitzicht van de straat de laatste 4 jaren grondig hebben gewijzigd (verruimen van de gevellijn). De visie op lange termijn laat toe om bepaalde beslissingen op kortere termijn gericht te nemen in het kader van de lange termijn doelstellingen.

De mobiliteitsbegeleider meent dat de wegencategorisering in deze zin dient aangepast te worden. De gemeente geeft aan dat de doelstelling is om op lange termijn tot dat dubbelrichtingsverkeer te komen. Binnen de looptijd van het mobiliteitsplan zal de circulatie dus niet anders zijn dan de huidige. Sowieso is de selectie van de as Zandakkerlaan – Leenstraat – Loveldstraat als lokale weg type IIb, de selectie zoals die ook bij dubbelrichtingsverkeer in de Tramstraat zal optreden. Het is immers de ontsluitingsas van de ganse oostkant van Heusden. Vandaag de dag treedt de as in de praktijk op als lokale verbindingsweg richting Brusselsesteenweg.

Dat is ook zo voor de Aelmeersstraat. De huidige selectie als lokale weg type IIa heeft de bedoeling aan te geven dat ernaar gestreefd wordt om deze momenteel een hogere rol te laten spelen dan de as doorheen het woonweefsel. Op lange termijn, bij dubbelrichtingsverkeer door de Tramstraat, is het wel degelijk de bedoeling om deze selectie te schrappen. Dat laatste zal gestipuleerd worden in de nota bij dit onderdeel B1.

Werkdomein B2

De provincie heeft in september beslist om volop in te zetten op de fietssnelwegen. Op Destelbergens grondgebied gaat het over de fietssnelweg Gent – Antwerpen, het jaagpad langs de Schelde, en de wensverbinding tussen Melle en de Gentse haven. Voor deze laatste verbinding geniet het de voorkeur om een tracé te kiezen dat zo lang mogelijk langs de Schelde loopt. In de komende maanden zal bekeken worden welk tracé er gevolgd kan worden tussen de Schelde en de haven. Dat kan zo opgenomen worden op de kaart van het fietsroutenetwerk.

Er zijn twee potentieel nieuwe verbindingen over de Schelde. De provincie vraagt wat juist het standpunt hierover is van de gemeente, aangezien W&Z dit gekoppeld heeft aan andere waterwerken. De gemeente geeft aan dat ze vanzelfsprekend vragende partij is voor de nieuwe fietsbruggen over de Schelde, maar dat niet gekoppeld ziet aan de andere werkzaamheden op de Schelde. De provincie geeft aan dat de verbinding thv de Veerdreef ook in Melle werd aangekaart, maar dat de provincie die eerder ziet als lokale verbinding. De andere Schelde-oversteek, kan wel op provinciaal niveau gezien worden. Dat hangt samen met een verbinding tussen jaagpad en fietssnelweg langs de spoorweg, alsook met de keuze rond de verbinding Schelde – haven.

De provincie is voorstander van een verbinding op BFF niveau tussen het jaagpad en de Reinaertweg. De locatie ervan moet echter nog in beraad gehouden worden in functie van de keuzes voor de verbinding van Schelde richting haven (Slotendries). Hiervoor is misschien ook een verbinding parallel met de E17 een mogelijkheid. Deze verbinding kan dus nog niet opgenomen worden.

De provincie vraagt om in het uitgetekende lokale functionele fietsrouten netwerk nog een trap in de hiërarchie in te bouwen. Nu betreft het een zeer fijnmazig netwerk. In het kader van provinciale subsidies is het wenselijk om nog een niveau van lokale hofdfietsassen in te voegen, een LFF waarvoor de provincie ook nog subsidies toekent. De provincie heeft hiervoor reeds een voorstel gedaan en zal dat nog op de kaart aanduiden.

De mobiliteitsbegeleider vraagt naar de koppeling tussen figuur 3 (conceptfiguur) en het fietsnetwerk. Want nu staat er een andere hiërarchie op het fietsnetwerk dan op die figuur. Er wordt echter benadrukt dat op de conceptuele figuur de N445 aangeduid is als multimodale as, dus ook voor fietsverkeer.

De provincie vraagt nog welke prioriteiten er juist gegeven worden aan de trage wegen. De gemeente geeft aan dat er momenteel vooral gekeken is naar de inzetbaarheid van de trage wegen voor het fietsrouten netwerk. Het is de bedoeling om een werkgroep trage wegen op te starten om vervolgens verder aan de slag te gaan.

De mobiliteitsbegeleider is er geen voorstander van om netwerkwijzigingen BFF op kaart aan te duiden waarover nog onzekerheid c.q. geen consensus bestaat (Spoorwegstraat en Winkelputrede).

Werkdomein B3

Het beleidsplan vraagt om te bekijken of er potentieel is voor een nieuw station. De NMBS geeft aan dat hiervoor best een officiële brief wordt gestuurd naar de heer Cornu. Koen Christiaan is op dit moment bezig met de uitwerking van het GEN Gent. Implementering in de nieuwe treindienst volgt zo snel mogelijk en is voorzien tegen ten laatste treindienst 2018 (in december 2017).

Momenteel is het ov-aanbod aan de geplande carpoolparking R4/N445 beperkt. De Lijn vraagt daarom om te verduidelijken dat het nu nog niet aan de orde is om deze in te schakelen als P&R. In de toekomst is dat vanzelfsprekend wel een mogelijkheid. De toekomstvisie hierrond, samen met een mogelijke bundeling, zijn zaken waar De Lijn zich kan achter zetten.

Werkdomein B4

In de nota zijn de visies van Infrabel en van de gemeente mbt het sluiten van overwegen op lijn 59 naast elkaar gezet. Dat komt over alsof er een conflict is tussen de visies. Infrabel benadrukt dat dat niet het geval is. Samen willen we komen tot eenzelfde, gedragen visie.

De politie zegt dat een snelheidszone 50 in het buitengebied niet nageleefd zal worden en toch niet gehandhaafd kan worden. De gemeente geeft aan dat er ook vanuit de participatie toch veel vraag was om dit regime toe te passen. Dat de snelheid niet van vandaag op morgen zal teruggebracht worden naar 50 weten we allemaal, maar het kadert wel in een streven naar een verdere afname van de snelheid en zo het terugdringen van de verkeersonveiligheid. De ondertekening van het SAVE-charter door gemeente en

politie is daarin ook een engagement. Samen zal er dan bekeken worden op welke manier hier de nodig acties kunnen opgezet worden.

De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat vanuit de gewenste snelheidsregimes een concrete SMART doelstelling gemakkelijk uitgeschreven kan worden: een meetbare lagere snelheid in het buitengebied. Het studiebureau stelt echter dat dat oorspronkelijk geen doelstelling was. Het doel was louter het instellen van snelheidszones.

Werkdomein B5

De mobiliteitsbegeleider vraagt of er al een idee is welke parkeernormen er gebruikt zouden worden (blz 63). De gemeente denkt daarbij aan de parkeernormen die ze nu reeds in de praktijk toepassen. De oefening is bezig samen met de dienst stedenbouw. De gemeente wil het mobiliteitsplan niet bezwaren met dit onderdeel. De mobiliteitsbegeleider meent dat het weergeven van de principes toch wenselijk is.

Werkdomein B6

Op de kaart van het lokale vrachtrouten netwerk staat de Broekstraat aangeduid. De mobiliteitsbegeleider vindt dat een uitspraak hierover moeilijk gedaan kan worden terwijl er een onderzoek lopende is. In de nota mag deze dus nog niet aangeduid worden, of aangegeven worden dat het hier over een voorkeur van de gemeente gaat, maar dat het nog in onderzoek is. Eventueel kan het resultaat afgewacht worden.

Werkdomein C

De Fietsersbond vraagt hoe er zal geëvalueerd worden. Een aantal aspecten hierrond zijn in dit onderdeel opgenomen. De Fietsersbond vraagt naar meer concrete, meetbare doelstellingen. Misschien kan er een modal split vastgelegd worden, bijvoorbeeld voor de scholen. Dat kan de actoren soms bewegen tot meer acties om de doelstelling toch te halen. De gemeente bekijkt wat hier eventueel opgenomen kan worden.

Actietabel

De actietabel die mee werd rondgestuurd wordt door elke partner aangevuld.

Conclusie van de vergadering:

Er is consensus over de uitwerkingsnota. Deze zal samen met het beleidsplan voorgelegd worden aan de RMC.

Na versturen van dit verslag krijgen alle leden 10 werkdagen de tijd om bijkomende feedback te bezorgen op het beleidsplan.

De vaste leden bezorgen hun aanvullingen bij de actietabel binnen de 10 werkdagen na versturen van dit verslag.

Volgende GBC met als doel het bereiken van een consensus over het beleidsplan, gaat door op vrijdag 20 november om 9 uur.

11.3.2. GBC 2: 20/11/15

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN DESTELBERGEN
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 20/11/15

<i>Verslaggever: Tim De Roeck</i>
<i>Verslag versie 20/11/15</i>
<i>Onderwerp: Beleidsplan van het mobiliteitsplan Destelbergen</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Rose Leirens	Gemeentebestuur	Rose.leirens@destelbergen.be	A
Davy Willaert	Gemeentebestuur, mobiliteitsambtenaar	Davy.willaert@destelbergen.be	A
Erwin Sucaet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Erwin.sucaet@mow.vlaanderen.be	A
Rosy Taelman	VVM De Lijn	Rosy.taelman@delijn.be	V
Bart Crombez	AWV	Bart.crombez@mow.vlaanderen.be	V

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Ilse Smitz	Provinciebestuur	ilse.smitz@oost-vlaanderen.be	S

3. Adviserende leden

¹ Verwijder wat niet past.

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Benoît Soenen	Politiezone Rhode&Schelde	Benoit.soenen@politie5418.be	A
Ruben Vanholme	Fietzersbond	Ruben.vanholme@psb.vib-ugent.be	A
Tim De Roeck	Studiebureau Mint	tim@mintnv.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Wegbeheerder AWV	Erwin Sucaet MOW
VVM De Lijn	Erwin Sucaet MOW

Vaststelling van het quorum

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

Verslag van de vergadering

De opmerkingen van de verschillende GBC-leden worden overlopen.

De Lijn

Zie schriftelijke opmerkingen (bijlage). Geen aanpassingen vereist.

Politie

Geen opmerkingen.

Provincie

De schriftelijke opmerkingen (zie bijlage) worden aangepast.

Fietsersbond

De Fietsersbond is tevreden dat er een algemene snelheidsverlaging in de gemeente wordt nagestreefd en dat op de plaatsen waar er toch nog 70 km/u zal toegelaten zijn, er zal gewerkt worden aan een afgescheiden fietspad. Dit zijn erg belangrijke maatregelen om het fietsen veilig en dus aantrekkelijk te maken.

In de huidige versie van de snelheidskaart wordt er voor de D'Haenestraat 70 km/u (onderdeel van het LFF-netwerk) voorzien. Vanuit de Fietsersbond wordt gevraagd of dit wel opportuun is gezien het smalle wegprofiel. Er wordt geadviseerd om ofwel geen 70 km/u toe te laten (maar 30 km/u, conform het 30/50/70-principe), ofwel om in het mobiliteitsplan op te nemen dat er gewerkt zal worden aan een afgescheiden fietspad, en dat de max. snelheid pas zal verhoogd worden eens er fietsvoorzieningen zijn. Ook het stukje Admiraalstraat waar er 70 km/u zou toegelaten worden wordt in vraag gesteld. Er wordt op gewezen dat het verlengde van de Admiraalstraat in Gent zone 30 is, en dat dit gezien de wegligging, het drukke (fiets)verkeer en de vele kruispunten op deze weg, geen overbodige luxe is.

Momenteel is deze kaart een toepassing van de uitgeschreven principes op de wegencategorisering. Hierdoor zijn er een aantal wegen niet afgestemd op het huidige snelheidsregime (dat soms lager ligt) of op ontbrekende fietsvoorzieningen. De volgende aanpassingen worden nog voorzien: Admiraalstraat, Wellingsstraat-D'Haenestraat, Laarnebaan, Aelmeersstraat, D'Haenestraat en Burgstraat worden allen 50 km/u. In de legende wordt toegevoegd dat er op specifieke plaatsen in zones waar 70 km/u zou gelden de snelheid lager kan zijn. De Tramstraat wordt op de kaart aangepast naar snelheidsregime 30 km/u (wensvisie).

Op vraag van de Fietsersbond wordt onder fietsbeleid toegevoegd dat er aandacht moet zijn voor de knelpunten zoals vermeld op de schoolroutekaart. Het is dan ook niet de bedoeling om alle knelpunten concreet te benoemen in het beleidsplan. De aanpak van onveilige punten kan steeds kaderen binnen grotere projecten of gebeuren via kleine, beperkte ingrepen.

Er vindt een gedachtewisseling plaats over het principe van 'rechtsaf/rechtdoor door rood'. Het is een mogelijkheid geboden door de wetgever, maar niet toegepast door AWW. In het mobiliteitsplan wordt opgenomen dat de gemeente zal bekijken waar deze optie een meerwaarde kan betekenen en in het kader van de veiligheid genomen kan worden.

Mobiliteitsbegeleider

Niet alle operationele doelstellingen zijn "SMART" gedefinieerd. Er werden wel aanpassingen doorgevoerd in de mate van het mogelijke. Er zijn verschillende puntjes bij de operationele doelstellingen die eigenlijk geen doelstellingen zijn, maar wel actiepunten (bv. "Afbakening snelheidsregimes", "Voorzien van fietsparkeren"). Deze dienen te worden verwijderd/aangepast.

Wegencategorisering E17 en R4: op vraag van de mobiliteitsbegeleider worden de laatste twee zinnen van de eerste alinea verwijderd.

Voorstel is om de paarse lijn ter indicatie van de wensverbinding op de kaart met het fietsroutenetwerk weg te nemen. De kaart wil namelijk de concrete wegen op het terrein aanduiden en de wensverbinding wordt reeds getoond op figuur 8. Deze wijziging wordt nog afgestemd met de Provincie.

Op de kaart met de fietsroutes staat de Spoorwegstraat ingekleurd als gewijzigd traject (zonder vraagteken) en de Winkelputrede als onzeker traject (met vraagteken). Dit komt omdat de Provincie reeds verder uitklaarde dat het traject van de fietssnelweg langs de Spoorwegstraat zal komen, terwijl er aan de Winkelputrede nog onzekerheid is. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat hierover nog geen argumentatie werd voorgelegd binnen de GBC. Er kan daarom best op beide plaatsen een vraagteken geplaatst worden. Deze wijziging wordt nog afgestemd met de Provincie.

Bij hoofdstuk 7 "Voorstel tot wijziging van beleidsplannen" wordt gevraagd om concrete zaken te benoemen en niet-concrete zaken te verwijderen. Onder andere de wijzigingen van de wegencategorisering tov. het structuurplan en de voorgestelde wijzigingen aan het BFF moeten hier worden vermeld.

Kaart wegencategorisering: op vraag van de mobiliteitsbegeleider wordt de categorisering van de Admiraalstraat (2a) als aanzet doorgetrokken over de gemeentegrens, net zoals bij de Stationsstraat.

Kaart vrachtmaatregelen: op vraag van de mobiliteitsbegeleider stemt de gemeente in om de puntmaatregelen (vrachtwagensluis, optimalisatie kruispunten) op de kaart weg te nemen. Tekstueel wordt wel vermeld dat vrachtverkeer dient gefaciliteerd te worden op de geselecteerde vrachtroutes met maximale aandacht voor een vlotte berijdbaarheid van wegvakken en kruispunten, alsook dat bijkomende infrastructurele ingrepen ifv. vrachtbeperkingen (bv. vrachtwagensluizen) kunnen worden bestudeerd.

Actietabel:

- B1.10: Gemeente mag het initiatief nemen ; AWV is betrokken partner.
- B2.7: cijfer voor AWV weglaten.
- B2.28: verplaatsen naar LT want geen prioriteit voor AWV, ofwel specifieke actie voor het onderzoek met de gemeente als initiatiefnemer.
- B4.5: is gekoppeld aan herinrichting van het kerkplein. De VRI zouden namelijk verplaatst worden, er komen geen nieuwe bij. De raming mag verwijzen naar voetnoot 2.
- B4.8: gemeente als initiatiefnemer. AWV is betrokken partner
- B5.9: raming = 400 000€ en wordt voorgesteld op het programma voor 2017.

Gemeente

Voorwoord wordt nog toegevoegd door de schepen.

De gele aanduidingen en geschrapte tekstdelen verdwijnen uit het beleidsplan na dit overleg ikv. de definitieve opmaak.

De strategische doelstellingen (2.2) werden overgenomen uit het vorige mobiliteitsplan. Er zijn nog een aantal bijwerkingen noodzakelijk om contradicties en gevoeligheden weg te werken. De mobiliteitsambtenaar leest dit na en past waar nodig aan. De andere partijen zijn akkoord.

De omschrijving van het beleidsscenario (5) werd overgenomen uit het vorige mobiliteitsplan. Een aantal zaken worden nog geherformuleerd in functie van het nieuw gevoerde proces.

Figuur 3: twee zwarte pijlen voor auto-ontsluiting wegnemen omdat zij niet samenvallen met een weg van hogere categorie en buslijn ten noorden van de Dendermondesteenweg op die Dendermondesteenweg tekenen, conform LT-visie van een buscorridor.

Wegencategorisering, tabel 6: Charles Lebonstraat is een type IIa + bij D'Haenestraat ook 'deel Wellingstraat' opnemen.

Op figuur 12 moet verbinding met cijfer 3 tussen de Prikstraat en de aansluiting bocht Meersstraat gesitueerd worden.

Recent onderzoek gaf aan dat in 2016 voor de Zandakkerlaan een project kan worden opgestart ikv. rioleringswerken. Ook de bovenbouw kan herzien worden, waardoor dit als project kan toegevoegd worden bij de actiepunten en op de actiekaart voor fietsinfrastructuur (vormt belangrijke fietsverbinding).

Vervolg

Het verslag wordt verspreid met de mogelijkheid om binnen 10 werkdagen opmerkingen te bezorgen. De schriftelijke opmerkingen worden bijgevoegd.

Het beleidsplan dient nog het volgende traject te doorlopen: College > voorlopige vaststelling door Gemeenteraad > kwaliteitscontrole RMC (3^{de} maandag van de maand) > definitieve vaststelling door Gemeenteraad. Voorlopige vaststelling Gemeenteraad zal in principe plaatsvinden in januari 2016; RMC in dit geval op 15/2/16.

Conclusie van de vergadering:

Rekening houdende met bovenstaande opmerkingen is er consensus over het beleidsplan. De kleinere opmerkingen die er nog waren, worden aangepast. De nota wordt op deze manier voorgelegd aan het College en ter voorlopige vaststelling aan de Gemeenteraad. Na die voorlopige vaststelling kan de nota voor kwaliteitsadvies naar RMC.

Bijlagen: aanvullingen ontvangen van actoren via mail

Bijlage 1: feedback De Lijn

Met betrekking tot openbaar vervoer is er bijna niets meer veranderd t.o.v. de vorige versie van september:

- Het zinnetje mbt. de tram langs de N445 is nu toch behouden (pg. 57), met die nuance dat het voor De Lijn als niet-prioritaire verbinding is gedefinieerd in het Pegasusplan. Dit kan blijven staan voor De Lijn.
- Er werden eerder enkele detailopmerkingen doorgegeven ivm. de actietabel die intussen werden aangepast.
- Op vraag van de gemeente werd het potentieel bekeken om zowel lijn 35 als 36 langs de Sint-Pietershofstraat-Kouterstraat-Burg. J. Cardonstraat te bundelen ikv. het toekomstige woonuitbreidingsgebied). Dit blijkt op korte termijn niet mogelijk.

Bijlage 2: feedback Provincie

De Provincie heeft geen nieuwe inhoudelijke opmerkingen. De eerder geformuleerde opmerkingen tijdens de voorgaande GBC's zijn goed verwerkt. Er zijn wel nog een aantal tekstuele (detail)opmerkingen:

Werkdomein B netwerken modus, 5.2.2. Deel fietsverkeer

- Pg. 42: Toevoeging van een verbinding tussen de N447 en de LAF-route langs de Schelde. De provincie bekijkt nog welke verbinding het meest geschikt is, mede in functie van de nieuwe LAF-route fietssnelweg tussen Melle en de haven. De gemeente schuift alvast het bestaande verbindingstuk naar voor van ca. 75 meter tussen Schelgedijk en N447 Meersstraat, net ten noorden van de Damsloot. Indien deze niet weerhouden wordt op de wijzigingscommissie BFF door de Provincie, wordt dat onderdeel van het lokale functionele fietsroutenetwerk.
- Pg. 43: Een deel van het lokale functionele fietsroutenetwerk is subsidieerbaar. Dat wil zeggen dat de aanleg van fietsinfrastructuur op deze routes gesubsidieerd wordt door de provincie. Een lokale functionele fietsroute binnen het provinciaal subsidiereglement is een route die gericht is op doelgerichte, lokale fietsverplaatsingen in functie van: het werk, de school, de winkel, sportcentrum, openbaar vervoer, carpoolparking en vrije tijd in het algemeen (al of niet over de grenzen van één gemeente heen) en die voldoet aan de volgende afwegingscriteria: (1) de lokale fietsroute sluit aan op het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF of LAF) (2) de lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) of het netwerk langeafstandsfietspaden (LAF) tenzij het wenselijk is om een extra sociaal veiliger of verkeersveiliger fietsroute aan te bieden. De routes worden apart aangeduid op de kaarten.
- Pg. 44: Het lijkt ons wenselijk dat er een subsidieerbaar LFF wordt opgenomen tussen de fietssnelweg/LAF en de gewestweg (N445) ter hoogte van de spoorwegovergang Schaessestraat

zodat we een lokale maasdoorsnijding krijgen tussen Lochristi en Destelbergen. Dus verbinding Schaessestraat- Houtstraat-Damstraat wel subsidieerbaar LFF (aanpassen tekst/kaart).

- Pg. 44: In afstemming met afspraak op GBC in Melle verbinding Veerdreef- Weverbosdreef opnemen in subsidieerbaar LFF (ook oplijsten in tekstueel gedeelte).
- Pg. 54: Ook toevoegen in de tabel de realisatie van de fietssnelweg Gent-Antwerpen op grondgebied Destelbergen o.a. realisatie fietsinfrastructuur Stationsstraat- herinrichting kruispunt Stationsstraat/Spoorwegstraat-realisatie fietsweg , prioriteit hoog, realisatie KT (ook aanduiden op kaart pagina 55).

Actietabel

- A.3.1. Bewaken van de hiërarchie en de gewenste functies conform de wegencategorisering. Partner: Provincie? Provincie heeft enkel rol in wegencategorisering ivm. secundaire wegen.
- Actie B.2.33. Realisatie LAF spoorweg L59 (Lochristi-Gent). Inzake fasering kan er een onderscheid worden gemaakt volgens deeltraject: Stationsstraat-Groenstraat (KT); Groenstraat-Burgstraat (MLT) en Burgstraat-Pensionaatstraat (KT).

Bijlage 3: feedback dienst leefmilieu

- Pg. 13: Voorstel om extra doelstelling toe te voegen: 'Inzetten op de verduurzaming van het huidige wagenpark'. De uitstoot van broeikasgassen afkomstig van personenwagens en bedrijfsvoertuigen dient drastisch te verminderen. Om inwoners en bedrijven te overtuigen om in te zetten op milieuvriendelijke voertuigen dient de gemeente een strategie te ontwikkelen waarbij hiertoe voldoende gefaciliteerd wordt.
- Pg. 15: Voorstel tot aanvulling bij onderdeel 'Milieubeleidsplan'. De gemeente engageert zich om een SEAP (Sustainable Energy Action Plan) op te maken, waarbij het stimuleren van duurzame vervoersmodi en de verduurzaming van het wagenpark (zowel particulier als tertiair) hoog op de agenda komt te staan. De Europese doelstelling ikv het Burgemeestersconvenant, waarbij van het lokaal bestuur verwacht wordt om 40% CO2-reductie te realiseren tegen 2030, wordt hiervoor als belangrijke wegwijzer beschouwd.
- Pg. 17: Voorstel om het 'Ontwikkelen van een strategie voor het verduurzamen van het wagenpark' toe te voegen als doelstelling onder 'Thema netwerk gemotoriseerd verkeer'.
- Pg. 57: Verticale snelheidsremmers adviseert de milieudienst negatief, of ze zijn minstens sterk af te raden. Drempels, plateaus en rijbaankussens genereren vaak geluidshinder voor de omwonenden. Bij horizontale snelheidsremmers kan veel beter aan eenzelfde lage snelheid over het desbetreffende traject gereden worden. Waarna bij een verticale snelheidsremmer vaak aanzienlijk opnieuw wordt 'opgetrokken', gebeurt dit bij een horizontale nagenoeg nooit. Dit impliceert minder geluidshinder én een lagere uitstoot door de motor.
- Pg. 64: Suggestie voor alternatieve parkeervulling = laadpunt voor elektrische wagens.
- Pg. 66: Fietsenstallingen waar mogelijk overdekt.

Bijlage 4: feedback dienst stedenbouw

- Pg. 64: Tegenstrijdigheid ivm. parkeercapaciteit in Heusden, m.n. algemeen is het niet de bedoeling om bijkomende parkeerplaatsen te creëren. Daarna worden er 2 aandachtspunten vernoemd waar eventueel wel bijkomende parkeerplaatsen kunnen voorzien worden. Beter zou zijn om te spreken van 2 uitzonderingen.
- Pg. 65: Dubieuze uitdrukking ivm. het verordenend vastleggen van parkeernormen. Er wordt gesteld dat er een mogelijkheid moet zijn om gemotiveerd af te wijken van de opgelegde parkeernormen. Suggestie om voor de duidelijkheid op te nemen dat de afwijkingsmogelijkheden moeten vermeld worden in de parkeerverordening.

11.4. ADVIES RMC FASE 2

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR	 <i>Mobiliteit en Openbare Werken</i>
Destelbergen, Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota	

- Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 18 mei 2015 te Gent.

a) Procesbeschrijving

De sneltoets werd besproken in de Regionale Mobiliteitscommissie op 16 december 2013. Er werd gekozen om het huidige mobiliteitsplan te verbreden en verdiepen (spoor 2) via 4 thema's : impact ruimtelijke ontwikkelingen, netwerk gemotoriseerd verkeer, netwerk langzaam verkeer en parkeerbeleid.

Op 25 maart 2015 besliste de GBC bij consensus om voorliggende nota, de uitwerkingsnota, voor te leggen aan de RMC.

De nota is gedateerd op 9/04/15 en opgemaakt door studie bureau Mint. De nota bevat alle voorgeschreven elementen en is naar vorm volledig.

b) Bespreking in de RMC vergadering¹

De thema's die in de verkenningsnota naar voor werden geschoven, worden in deze nota verder uitgewerkt. De nota werd uitgebreid besproken tijdens de vergadering. Het is een degelijke nota, waarop nog een aantal opmerkingen en suggesties gemaakt werden, die meegenomen moeten worden in het vervolgtraject.

De belangrijkste opmerkingen zijn :

-de verschillende thema's worden verder uitgewerkt door het stellen van concrete onderzoeksvragen. De onderzoeken worden bondig beschreven en aan de resultaten worden onmiddellijk actiepunten verbonden, waardoor er een duidelijk kader geschept wordt waar Destelbergen in de toekomst naar toe wil. Neemt niet weg dat zoals bij de bespreking van de verkenningsnota gesteld werd dat stap 5, een overzicht van de knelpunten, kansen en operationele doelstellingen ontbreekt. Hierdoor ontbreekt de link tussen de uitwerkingsnota en de verkenningsnota. De uitwerkingsnota wordt hierdoor een eilandje binnen een geïntegreerd proces. Het is alsof de gemeente vertrokken is van een leeg blad met de negatie van het bestaan van knelpunten en problemen.

Een tweede belangrijke tekortkoming is het gegeven dat bij de verschillende onderzoeken principes worden opgelijst, maar dat deze nog vertaald moeten worden in keuzes en oplossingsrichtingen. Twee mooie voorbeelden hiervan zijn terug te vinden bij de thema's 2 en 3.

¹ Niet van toepassing bij een schriftelijk advies.

- thema 2 categorisering. In dit deel worden verschillende scenario's uitgewerkt. Dit gebeurt op een goed onderbouwde manier. Op het einde van het hoofdstuk is het niet duidelijk welk scenario uiteindelijk de voorkeur draagt van de GBC. Overleg met de buurgemeente mbt afwijkingen in de categorisering blijft noodzakelijk, zeker met de gemeente Lochristi.
- thema 3 trage netwerken: in dit deel wordt duidelijk beschreven welke missing links weggewerkt moeten worden om zo tot kwalitatieve trage netwerken te komen. Positief is dat er aandacht besteed wordt aan flankerend beleid. Het is wel jammer dat het blijft bij het stellen van een aantal onderzoeksvragen, maar dat er geen antwoorden op geformuleerd worden.

-Er werd reeds een degelijk participatieproces gevoerd. De weerslag hiervan is als volwaardig hoofdstuk in het document opgenomen in een overzichtelijke tabel waarbij ook duidelijk de visie van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar/-dienst en het standpunt van het college vermeld staat. Dit is een mooi voorbeeld dat zeker navolging verdient.

-De vertegenwoordiger van de provincie merkt op dat tot nog toe betrokkenheid van het gemeentelijk politieke niveau niet veel voorstelt. Zijn vrees is dan ook niet onterecht, dat er een risico is dat het beleidsplan op het einde van het proces niet gedragen zal worden bij het bestuur. Hij roept op tot meer betrokkenheid. De vergadering sluit zich aan bij deze terechte opmerking.

c) Aanbevelingen

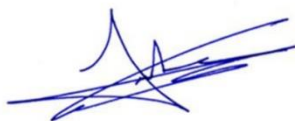
Bij de volgende stap worden best de verschillende netwerken over elkaar gelegd om zo te detecteren of alle knelpunten opgelost zijn of dat er nieuwe knelpunten bijkomen. Hiervoor moet wel eerst stap 5, een overzicht van knelpunten, kansen en operationele doelstellingen gezet worden.

d) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Gezien het ontbreken van stap 5 en het ontbreken van conclusie, en keuzes bij de verschillende onderzochte thema's is het advies **ongunstig**. Het is aan te bevelen om de aangepaste nota terug voor te leggen ter bespreking op de RMC om zo de afronding van het beleidsplan makkelijker te laten verlopen.

28/05/15

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Sven Lieten

11.5. ADVIES RMC BELEIDSPLAN

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR	 <i>Mobiliteit en Openbare Werken</i>
Destelbergen, Mobiliteitsplan – Beleidsplan	

- Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 15 februari 2016 te Gent.

a) Procesbeschrijving

De sneltoets werd besproken in de Regionale Mobiliteitscommissie op 16 december 2013. Er werd gekozen om het huidige mobiliteitsplan te verbreden en verdiepen (spoor 2) via 4 thema's : impact ruimtelijke ontwikkelingen, netwerk gemotoriseerd verkeer, netwerk langzaam verkeer en parkeerbeleid. Op 18 mei 2015 werd de uitwerkingsnota op de RMC besproken. De nota kreeg een ongunstig advies omdat stap 5, een overzicht van knelpunten, kansen en operationele doelstellingen ontbrak. De gemeente heeft geopteerd om geen herwerkte uitwerkingsnota aan de RMC voor te leggen.

Het participatietraject werd vastgelegd bij gemeenteraadsbesluit van 20/02/14. Er werd een uitgebreid participatietraject gevolgd. Op 21/01/16 werd het mobiliteitsplan voorlopig aanvaard door de gemeenteraad.

De nota is gedateerd op 15/12/15 en opgemaakt door studie bureau Mint. De nota bevat alle voorgeschreven elementen en is naar vorm volledig.

b) Bespreking in de RMC vergadering¹Algemene opmerkingen en suggesties

- Het beleidsplan is naar vorm conform de geldende bepalingen opgebouwd. Zo bevat het o.a. een informatief en een richtinggevend deel.
- De kansen, knelpunten en doelstellingen die in de uitwerkingsnota ontbraken zijn nu wel in de nota verwerkt.
- Het grote voordeel van voorliggend beleidsplan is dat er duidelijk gestreefd is naar een verregaande integratie van het Ruimtelijk beleid. Er worden duidelijke keuzes gemaakt, zo wordt Destelbergen gezien als een 'voorstad' van Gent in tegenstelling tot Heusden, waar de gemeente een beleid wil ontwikkelen om de deelgemeente haar landelijk karakter te laten behouden. Bij de beschrijving van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen wordt ook steevast een inschatting van de mobiliteitseffecten gedaan.

¹ Niet van toepassing bij een schriftelijk advies.

- 1
- De gemeente zet ook duidelijk in op fietsbeleid. Dit is gezien de ligging een logische keuze. Het hoofdstuk is dan ook gedetailleerd uitgewerkt, de acties worden bondig omschreven, een prioriteitsstelling komt terug in het actieprogramma. De gemeente heeft de intentie om binnen haar meerjarenprogramma een afzonderlijk budget voor fietsinvesteringen te voorzien.
 - Tijdens de vergadering wordt door de gemeente gepleit voor een opwaardering van het openbaar vervoer voor de deelgemeente Heusden. De vertegenwoordiger van De Lijn kan akkoord gaan om deze vraag expliciet op te nemen in het beleidsplan, maar stelt ook dat een mogelijke opwaardering afhankelijk is van de beschikbare budgetten.
 - Er werd een uitgebreid participatieproces gevoerd. Zo werden de verschillende gemeentelijke adviesraden geconsulteerd en werden specifieke doelgroepen, zoals de fietsersbond, politie en scholen bevroegd. Er werd een werkgroep trage wegen opgericht en de informatie werd via de gemeentelijke infokanalen aan de bewoners verspreid.

c) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

29/02/16

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Sven Lieten

Verzoek tot heroverweging²

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

11.6. PROCES VERBAAL

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
<p>PROCES-VERBAAL</p> <p>SCHRIFTELIJKE VOORLEGGING</p> <p>BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 15 FEBRUARI 2016 TE OOST-VLAANDEREN</p>	 <p><i>Mobiliteit en Openbare Werken</i></p>

Agendapunt: Destelbergen: Mobiliteitsplan – uitwerkingsnota en beleidsplan

RMC-voorzitter: Peter Hofman

(I)GBC-voorzitter: rose.leirens@pilos.be

Kwaliteitsadviseur: Sven Lieten

GRB GBC	Goedkeuring HR
GRB: 12/09/2013	04/10/2013

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC: 19/06/2006	RMC: 16/12/2013 Spoor: 2	RMC: 24/06/2014 Fase: verkenningsnota

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 20/11/2015. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt automatisch ter bespreking aan de RMC voorgelegd.

b) Schriftelijke adviezen

Er werden geen schriftelijke adviezen ontvangen.

c) Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

d) Besluit

De kwaliteitsadviseur heeft binnen de voorziene termijn een **gunstig** advies uitgebracht.