

VERBREED EN VERDIEPT MOBILITEITSPLAN

Stad Ninove

RMC - 18 JUNI 2018



INHOUDSOPGAVE

INFORMATIEF DEEL	7
INLEIDING	8
Verbreiding en verdieping van het mobiliteitsplan Ninove	8
Het participatieproces	11
Het proces	11
Samenstelling gemeentelijke begeleidingscommissie	12
Samenstelling RMC (regionale mobiliteitscommissie)	14
Overleg burgers en adviesraden	14
3 NIEUW MOBILITEITSPLAN (STAP 7)	16
3.1 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen	16
3.1.1 Lokale mobiliteitstoestand	16
3.1.1.1 Knelpunten	16
3.1.1.2 Kansen	17
3.1.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften	19
3.2 Duurzame mobiliteitsscenario's	20
3.3 Relatie met andere beleidsplannen	21
3.3.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen	21
3.3.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	21
3.3.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen	22
3.3.4 Afbakeningsplan kleinstedelijk gebied Ninove.	22
3.3.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	26
3.3.6 Mobiliteitsvisie 2020 - Projectplan Vlaams – Brabant & Brussel (juni 2010)	26
RICHTINGGEVEND DEEL	27
3.4 Operationele doelstellingen	28
3.4.1 Gewestelijk niveau	28
3.4.2 Provinciaal niveau	28
3.4.3 Gemeentelijke niveau	29
3.5 Beleidsscenario	32
3.5.1 Duurzaam mobiliteitsscenario	32

3.5.2	Uitwerking in de werkdomeinen A – B – C	35
3.5.2.1	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	35
3.5.2.1.1	WERKDOMEIN A1: RUIMTELIJKE PLANNING	35
3.5.2.1.1.1	Een kernversterkend beleid	35
3.5.2.1.1.2	Ninove centrum: 4 polen en een verkeersluw winkelhart	35
3.5.2.1.2	WERKDOMEIN A2: STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT.	35
3.5.2.1.2.1	Opwaardering van de stationsomgeving	35
3.5.2.1.2.2	Ontwikkelingen in het zuiden van Ninove Centrum	36
3.5.2.1.3	WERKDOMEIN A3 CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN	37
3.5.2.2	Werkdomein B: Netwerken per modus	42
3.5.2.2.1	B1 VERBLIJFSVOORZIENINGEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN	42
3.5.2.2.1.1	Realisatie van verblijfsgebieden en aangename wandelassen	42
3.5.2.2.1.2	Herwaardering van de trage wegen	42
3.5.2.2.2	B2: FIETSROUTENETWERK	43
3.5.2.2.2.1	Fietsnetwerk	43
3.5.2.2.2.2	Fietsuitleensystemen	46
3.5.2.2.2.3	Fietstallingen	46
3.5.2.2.2.4	Fietsstraten	46
3.5.2.2.3	B3: OPENBAAR VERVOERNETWERK	47
3.5.2.2.3.1	Naar basisbereikbaarheid	47
3.5.2.2.3.2	Station als multimodaal knooppunt	47
3.5.2.2.3.3	Lightrailverbinding met Brussel	48
3.5.2.2.3.4	Overige stations als kleinschaligere openbaarvervoersknooppunten	48
3.5.2.2.3.5	Optimalisatie van de busontsluitingen	48
3.5.2.2.4	B4: (HER)INRICHTING VAN DE WEGEN	48
3.5.2.2.5	B5: PARKEERBELEID	50
3.5.2.3	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	51

3.5.2.3.1 WERKDOMEIN C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN.	51
3.5.2.3.2 WERKDOMEIN C2: TARIFERING	52
3.5.2.3.3 WERKDOMEIN C3: ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	52
3.5.2.3.4 WERKDOMEIN C4: HANDHAVING	53
3.5.2.3.5 WERKDOMEIN C6: MONITORING EN EVALUATIE	53
3.6 Actieplan	54
3.7 Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen	59
BIJLAGEN	60
3.8 Toetsing van het beleidsplan	61
3.9 Voorstel voor organisatie en evaluatie	63
3.9.1 Organisatie	63
3.9.2 Evaluatie	65
3.10 Participatie	67
3.10.1 Goedkeuring participatietraject	67
3.10.2 Presentatie bewonersoverleg 5 oktober 2017	69
3.10.3 Ter beschikking gesteld invulformulier	73
3.10.4 Verwerking van de adviezen	73
DE STAD ZAL DIT ZEKER DOEN (ZIE OOK WERKDOMEIN C3: ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN)	75
3.11 Verslagen	76
3.11.1 Advies PAC/RMC fase 2	76
3.11.2 GBC Beleidsplan	78

FIGUREN

Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiepingsproces	9
Figuur 2: Lokale mobiliteitstoestand: knelpunten	17
Figuur 3: Lokale mobiliteitstoestand: potenties	18
Figuur 4: beleidsscenario	34

KAARTEN

Kaart 1: Wegencategorisering	37
Kaart 2: Snelheidsbeleid	42
Kaart 3: Fietsroutenetwerk	43
Kaart 4: Openbaar vervoer	47
Kaart 5: Parkeerbeleid	50

Informatief deel

INLEIDING

Verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan Ninove

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van Ninove werd conform verklaard op 16 februari 2004. Via een “sneltoets” werd dit mobiliteitsplan geëvalueerd.

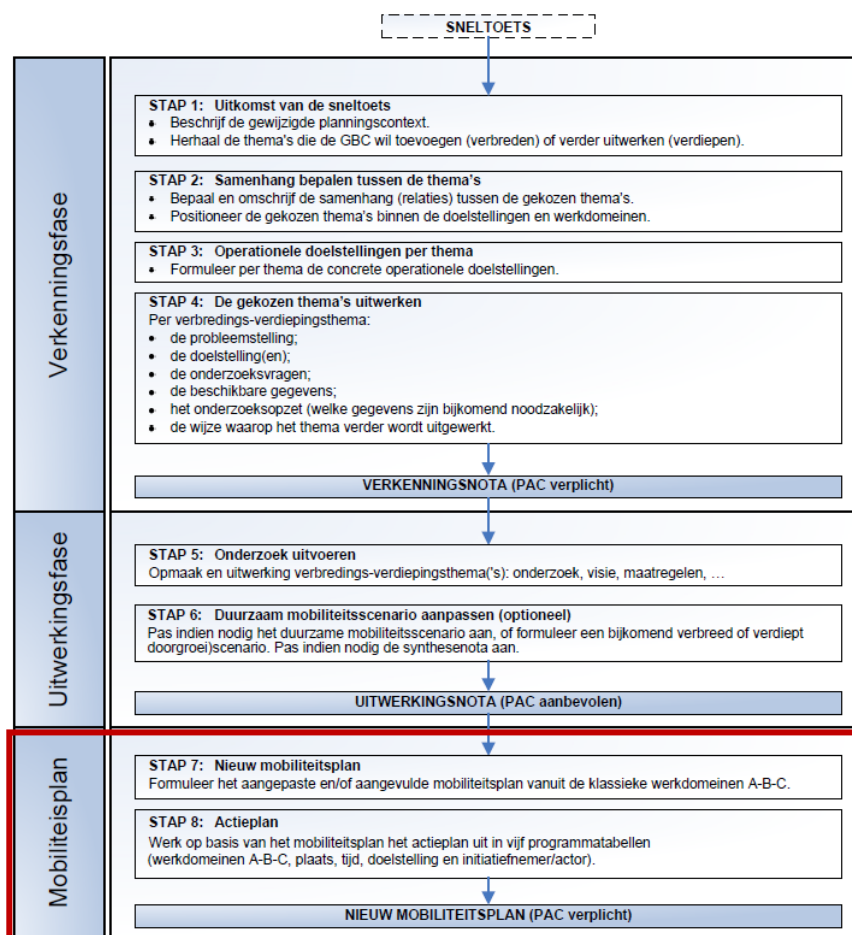
Na deze evaluatie werd gekozen voor het “verbreden en verdiepen” van het mobiliteitsplan. Dit betekent dat de stad en de betrokken actoren nog achter het oorspronkelijke beleidsscenario staan, maar dat één of meerdere specifieke thema’s moeten worden toegevoegd aan het mobiliteitsplan (verbreden) en/of verder uitgewerkt (verdiepen).

Voor Ninove werd voorgesteld volgende thema’s te verbreden en/of te verdiepen:

- Werkdomein A vanuit mobiliteitsinsteek (te actualiseren en aan te vullen).
- Werkdomein B:
 - Fietsnetwerk, actualiseren, aandacht voor jaagpad langsheen de Dender en afstemming lokaal netwerk en bovenlokaal netwerk;
 - Voetgangersnetwerk: rol trage wegen en specifiek doorsteken;
 - Categorisering van de wegen met speciale aandacht voor zwaar vervoer en autoluw maken van de binnenstad;
 - Snelheidsplan (zoneborden);
 - Bereikbaarheidsprofiel station Ninove;
 - Beperkte parkeerstudie diverse parkings in binnenstad (afweging kortparkeren of langparkeren).
- Werkdomein C: actualiseren ondersteunende maatregelen op maat van de stad.

Het verbredings-en verdieppingsproces bestaat uit 3 fasen:

- In de verkenningsfase werden stap 1 tot en met stap 4 van het verbreden en verdiepen uitgewerkt. De doelstellingen werden geformuleerd en de gekozen thema's werden uitgewerkt. De verkenningsnota werd conform verklaard voor PAC op 19 november 2012. Het verslag in ingevoegd als bijlage.
- De uitwerkingsfase omvat stap 5: Uitvoering onderzoek en stap 6: Aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario in het verbredings -en verdieppingsproces (fase 2). De uitwerkingsnota werd voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur en conform verklaard op 18 september 2017.
- Voorliggende nota is het eigenlijk beleidsplan. Het oorspronkelijke mobiliteitsplan en de actietabel van Ninove wordt aangepast en aangevuld. Het beleidsplan werd voorgelegd aan de GBC (15 december), aan het college van Burgemeester en Schepenen en aan de adviesraden en geïnteresseerde Ninovieters. Het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt, samen met de resultaten van de participatie, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (RMC).



Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdieppingsproces

Het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, geeft aan dat een gemeentelijk mobiliteitsplan bestaat uit twee delen:

- een informatief deel, dat grosso modo inhoudelijk overeenkomt met de verkenningnota (resultaat van fase 1) en delen van de uitwerkingnota (resultaat van fase 2).
- een richtinggevend deel : het geactualiseerde beleidsplan met een actieplan.

De hoofdstukken hebben een nummering die begint met 3, om een duidelijk onderscheid te maken met en verwijzing mogelijk te maken naar de nummering van de hoofdstukken in de verkenningfase (fase 1) en de uitwerkingfase (fase 2).

Het participatieproces

Het proces

De stad Ninove koos voor een participatieproces waarbij ook de burger reeds in een vroege fase wordt betrokken. Het participatietraject werd goedgekeurd op 27/2/201 door de gemeenteraad. De gemeenteraadsbeslissing wordt als bijlage ingevoegd (zie 3.10.1).

Het participatieproces bestond uit volgende stappen:

Fase		Overlegdatum
Verkenningnota	Bespreking op GBC	11 september 2012
	Bespreking op RMC (toen nog PAC)	19 september 2012
Uitwerkingsnota	Bespreking met de stad	1 juli 2013
	Bespreking op de GBC	21 november 2013
	Heropstart: bespreking met de Stad	7 maart 2016
	Bespreking op GBC	2 juni 2017
	Bespreking college van burgemeester en schepenen	12 september 2017
	Bespreking op RMC	18 september 2017
	Bespreking met de adviesraden* en de geïnteresseerde Ninovieters Via Ninove Info werd aan de bevolking kenbaar gemaakt dat de stad werkt aan het mobiliteitsplan. De procedure werd in het artikel toegelicht. Elke Ninovier werd uitgenodigd op een inspraakvergadering, samen met de adviesraden.	5 oktober 2017
Beleidsplan	Overleg met de stad Ninove	6 november 2017
	Bespreking op de GBC	15 december 2017
	Bespreking college van burgemeester en schepenen	26 april 2018

Bespreking GECORO	16 mei 2018
Bespreking op RMC	28 mei 2018

* volgende adviesraden worden geraadpleegd: Mina-raad, Gecoro, Middenstandsraad.

Samenstelling gemeentelijke begeleidingscommissie

In de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) gebeurt de voorbereiding van en de besluitvorming rond elke fase van het verbredings- en verdiepingsproces.

De gemeentelijke begeleidingscommissie is samengesteld uit volgende leden:

Vaste leden

Wouter Vande Winkel	Schepen van mobiliteit	wouter.vande.winkel@telenet.be
Michael Eeckhout	Mobiliteitsbegeleider MOW	michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be
Lieven De Sadeleer	AWV – districtshoofd, district Aalst	Lieven.desadeleer@mow.vlaanderen.be
Anneleen Langerock	De Lijn Oost-Vlaanderen	Anneleen.Langerock@delijn.be
Luc Daniëls	De Lijn Vlaams Brabant	luc.daniëls@delijn.be

Variabele leden

Pieter Derudder	Provincie Oost-Vlaanderen	Pieter.derudder@oost-vlaanderen.be
Ilse Smitz	Provincie Oost-Vlaanderen	ilse.smitz@oost-vlaanderen.be
Ignaas Claeys	Agentschap Ruimtelijke Ordening Oost-Vlaanderen	departement@rwo.vlaanderen.be
	Waterwegen en Zeekanalenv nv	bovenschelde@wenz.be
Steven Dejaeghere	NMBS Holding	steven.dejaeghere@b-holding.be
	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	info@lne.be

Mogelijke adviserende leden:

Bruno Van Der Haeghen	Fractieleider Open VLD	bruno@evenbrunobellen.be
Guy D'Haeseleer	Fractieleider Forza Ninove	guy.dhaeseleer@telenet.be
Stijn Vermassen	Fractieleider sp.a -GROEN	stijn.vermassen@telenet.be
Toon Van Melkebeek	Fractieleider N-VA Ninove	ter.duyst@telenet.be
Freddy Van Eeckhout	Fractieleider CD&V	van.eeckhout.freddy@skynet.be
Tania De Jonge	Burgemeester	tania.dejonge@ninove.be
Katie Coppens	schepen	katie.coppens@ninove.be
Veerle Cosyns	schepen	veerle.cosyns@ninove.be
Alain Triest	schepen	atriest@vub.ac.be
Henri Evenepoel	schepen	henri.evenepoel@ninove.be
Paul De Schepper	schepen	paul.deschepper@ninove.be
Marc Torrekens	schepen	marc.torrekens@ninove.be
Lieven Meert	schepen	lieven.meert@ninove.be
Patrick Van Wijnendaele	Diensthooft OW	Patrick.vanwijnendaele@ninove.be
Ann Wittouck	Sectorverantwoordelijke	Ann.wittouck@ninove.be
Danny De Troyer	Lokale Politie	danny.detroyer.5861@police.be
Pascal Van de Waeter	Brandweer	pascal.vandewaeter@zonezuidoost.be
Frederik De Coster	Duurzaamheidsambtenaar	frederik.decoster@ninove.be
Katrien De Cooman	Mobiliteitsambtenaar	Katrien.DeCooman@ninove.be
Katrien Van Nieuwenhuyze	Diensthooft Stedenbouw	Katrien.VanNieuwenhuyze@ninove.be

Tabel 1 ; Samenstelling GBC Ninove

Samenstelling RMC (regionale mobiliteitscommissie)

De uitwerkingsnota en het beleidsplan wordt voorgesteld aan de Regionale Mobiliteitscommissie.

De afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is voorzitter van de Regionale Mobiliteitscommissie. De RMC is samengesteld uit de volgende vaste leden:

- De initiatiefnemer, tenzij die al aanwezig is in een andere hoedanigheid die hieronder vermeld wordt;
- Een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- Een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- Een vertegenwoordiger van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed;
- Een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n);
- Een vertegenwoordiger van de betrokken provincie(s).

De voorzitter van de RMC beslist ambtshalve of op verzoek van een of meer vaste leden de RMC uit te breiden met andere leden.

Overleg burgers en adviesraden

De adviesraden en de burgers werden op cruciale momenten betrokken bij de opmaak van het mobiliteitsplan. Tijdens de uitwerkingsfase werd een toelichting gegeven over de beleidslijnen (zie uitwerkingsnota). Deze infovergadering ging door op 5 oktober, in de muziekaacademie te Ninove. De adviesraden en de burgers konden op de vergadering zelf vragen stellen en/of suggesties doen. Daarnaast konden zij ook een formulier indienen om beleidsvisies, ideeën en acties te suggereren. De presentatie die gegeven werd ingevoegd als bijlage (zie 3.10.2). Onderstaande kader geeft een overzicht van de bezorgdheden en de adviezen van de bevolking.

1. Kan de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Groeninge naar de N28 niet verbeterd worden door het voorzien van een rotonde of door het voorzien van een rechtstreekse aansluiting naar de N28?
2. De "Abdijsite" is ook te beschouwen als een ontwikkelingspool.
3. Is er geen ongelijkvloerse fietskruising mogelijk onder Albertlaan?
4. Er is een probleem ter hoogte van de Weggevoerdenstraat door de aanwezigheid van de school en bij een gesloten overweg. Er zijn veel problemen ter hoogte van het kruispunt Denderhoutembaan/Weggevoerdenlaan/N405 Aalstersesteenweg. Vooral voor de linksafslaande wagens is er een groot probleem. Ook ter hoogte van de Denderhoutembaan zijn er verkeersproblemen. Er zijn onveilige fietsvoorzieningen. Dit dient bekeken te worden, samen met de Groeneweg.
5. Voorstel om de Kloosterweg verkeersvrij te maken.

6. Wat als de twee invalswegen dichtslibben? Waarom wordt Preulegem niet meegenomen als invalsweg?
7. Iemand die dagelijks in het centrum moet zijn, kan niet parkeren op een randparking.
8. De verkeerschaos op de ring zet aan tot meer sluipverkeer in het centrum. De gewestwegen moeten aangepakt worden.
9. Om sluipverkeer te weren kunnen verkeersborden geplaatst worden om enkel plaatselijk verkeer toe te laten. Deze blijken echter op termijn weinig effectief. Hierdoor ontstaat ook een verschuiving van het verkeer naar andere assen, die dit evenmin aankunnen.
10. Er ontstaan steeds meer problemen door steeds breder wordende landbouwvoertuigen. Zij kunnen niet meer door de smalle straten. Snelheidsbeperking zou al iets zijn.
11. De Vlaamse ruimtelijke ordening leidt tot de huidige mobiliteitsproblemen.
12. Er kan geopteerd worden om in een zone 30 overal fietssuggestiestroken te voorzien. Auto's houden rekening met het versmalde wegbeeld.
13. Het is belangrijk verkeersborden consequent te plaatsen.
14. Waarom worden er geen light-treinen voorzien?
15. Waarom wordt er geen eenrichtingsverkeer voorzien op de grote ring?
16. Kan er binnen het stadscentrum geen kleine ring met eenrichtingsverkeer voorzien worden waardoor verkeer in het centrum vermeden wordt?
17. Kan er een parkeerverdieping voorzien worden ter hoogte van de Mallaardparking?
18. Kan de NMBS-parking uitgebreid worden? Zal deze dan betalend worden?
19. Waarom wordt er geen blauwe zone voorzien in het Doornkwartier?
20. Hoe wordt omgegaan met de problematiek van het vrachtwagenparkeren.
21. Wat als de OCMW-parking wegvalt? zijn er dan alternatieven? Het is aangewezen te communiceren over deze alternatieven.
22. De Denderhoutembaan is problematisch. Het is aangewezen het fietspad beter af te bakenen. Hagen hinderen het zicht.
23. Er zijn te veel wagens. We moeten meer mensen op de fiets krijgen.
24. Hoe zijn de locaties voor de shop and go gekozen? Zal dit nog uitgebreid worden?

In bijlage wordt aangegeven hoe omgegaan werd met deze adviezen.

3 NIEUW MOBILITEITSPLAN (STAP 7)

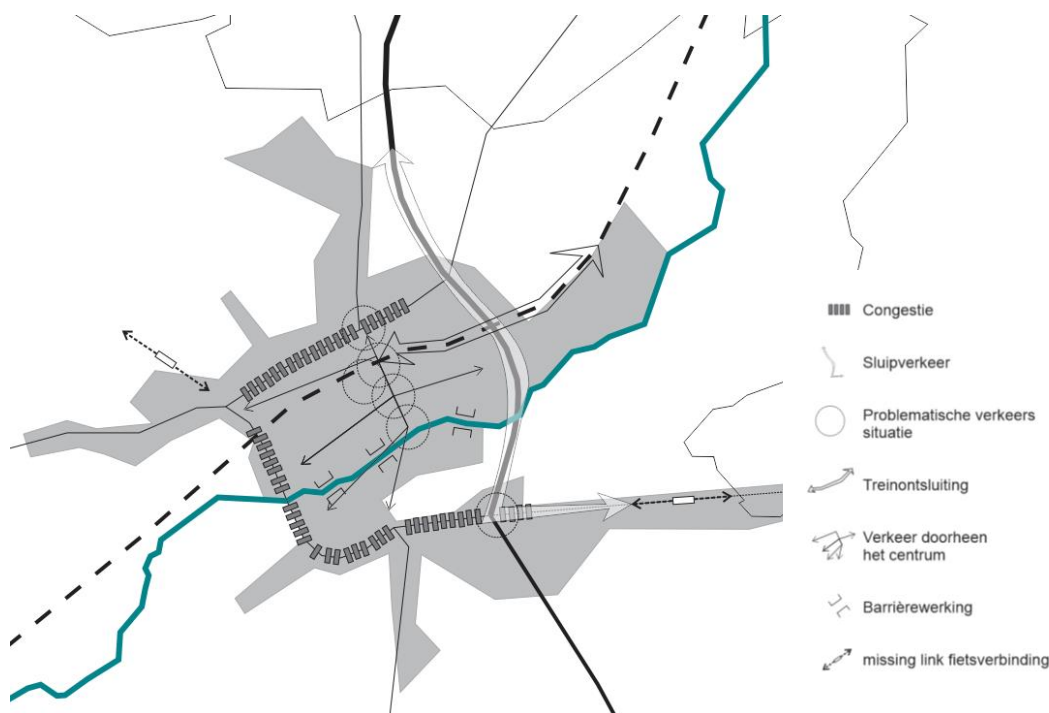
3.1 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

3.1.1 Lokale mobiliteitstoestand

3.1.1.1 Knelpunten

- Doordat alle steenwegen op de ring uitkomen (radiale ontsluiting) veroorzaakt de concentratie van verkeer capaciteitsproblemen, voornamelijk tijdens de spitsuren. Er kan worden gesteld dat de Ninoofse ring, met uitzondering van het oostelijk deel, tijdens piekuren verzadigd is. De reservecapaciteit op de oostelijke ring is er tevens oorzaak van dat het oost-west gericht verkeer zich verdeelt over zowel de zuidelijke als over de noordelijke ring.
- Wegen met een lokale en interlokale verbindingfunctie en een belangrijke toegangsfunctie hebben een bovenstedelijke/ regionale verbindingfunctie gekregen, zoals de N8, de N28 en de N405. Zo is er ten gevolge van de verzadiging van de hoofdwegenstructuur een 'vlucht' waarneembaar van de A10/E40 naar de N8 (vanaf Aalst via de N45)
- Op een aantal plaatsen is de verkeerssituatie problematisch:
 - de kruispunten Brusselsesteenweg – ring
 - Weggevoerdenstraat - Dreefstraat, en Onderwijslaan in de buurt van de scholen
 - binnenstad (Beverstraat) waar personenwagens de stroken voor laden en lossen bezetten
 - de omgeving 'Nieuw Ziekenhuis' - abdij-site.
 - Denderhoutembaan
 - Aalstersesteenweg
- Het centrum zelf is te goed doorgankelijk. De infrastructuur en circulatie zijn dermate dat de gemotoriseerde weggebruiker niets in de weg wordt gelegd om het centrum te doorkruisen.
- De hogergenoemde verzadigingsverschijnselen leiden in diverse situaties tot het ontstaan van sluipverkeer. Door het blokkeren van een aantal kruispunten tijdens de piekmomenten kan het centrum matig of moeilijk geëvacueerd worden, waardoor sluipverkeer ontstaat in bepaalde (woon)straten in het centrum.
- De meeste treinen zijn stoptreinen. Voor een verbinding naar Brussel of Gent zijn vaak één of zelfs twee overstappen nodig, via bijvoorbeeld Denderleeuw.
- Het huidige circulatiesysteem stimuleert het parkeer-zoekverkeer, bijgevolg neemt de verkeersstroom in het centrum onnodig toe. Het parkeren blijkt een grote vorm van hinder en verkeersonveiligheid te zijn nabij de scholen.

- De Dender vormt op vele plaatsen een barrière. Vooral voor zwakke weggebruikers worden door de weinige verbindingen tussen rechter- en linkeroever bepaalde plaatsen slecht bereikbaar. Bovendien loopt de spoorlijn min of meer evenwijdig aan de Dender en vormt ze zo een tweede ruimtelijke barrière.
- Voor de fietsers zitten er hier en daar nog ontbrekende stukken in het netwerk tussen de kernen en het stadscentrum, waardoor ze een grote omrijfactor krijgen. De bestaande fietsvoorzieningen verschaffen onvoldoende veiligheid voor het fietsverkeer. Op N8 (Brusselsesteenweg) zijn vanaf de kruising met N28 (Halsesteenweg) in de richting van Brussel in het geheel geen veilige fietsvoorzieningen aanwezig.
- De ontwikkeling van kleinhandel en kmo's langs N8 (Brakelsesteenweg en Brusselsesteenweg) is uit oogpunt van verkeersveiligheid ongunstig.



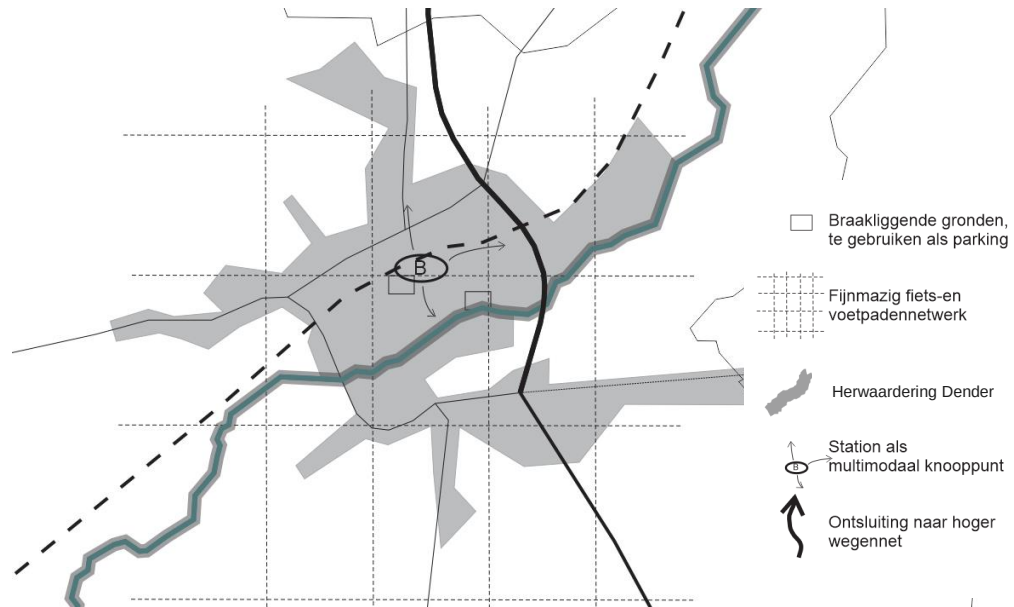
Figuur 2: Lokale mobiliteitstoestand: knelpunten

3.1.1.2 Kansen

- Terreinen aan de rand van het historisch stadsgedeelte worden momenteel gebruikt om de parkeerproblematiek op te lossen (abdijsite, oud goederenstation, Mallaardstraat ter hoogte van houthandel).
- Het netwerk van voetwegen en fietspaden kan met de realisatie van enkele 'missing links', goed onderhoud en duidelijke afspraken rond openbare erfdienstbaarheid een interessante aanvulling zijn op het toeristisch-recreatief aanbod.
- Herwaardering van de Dender in het stadscentrum (aanlegkaaien, horeca) kan de rivier weer aantrekkelijk maken voor pleziervaart. Hierdoor komt er meer leven in het centrum.
- De rivier heeft potenties voor binnenvaart (tot 300 ton). In de huidige omstandigheden zijn de potenties van de Dender als transportader voor het bedrijventerrein beperkt. Waterwegen en Zeekanaal heeft de intentie om een terrein langs de Dender te

ontwikkelen voor watergebonden activiteiten. Er zijn tevens mogelijkheden inzake recreatieve en toeristische vaart aanwezig.

- Indien er meer bussen worden ingelegd en er meer en snellere treinverbindingen komen, kan het station van Ninove tot multimodaal knooppunt uitgroeien.



Figuur 3: Lokale mobiliteitstoestand: potenties

3.1.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

Ninove wil een **bereikbare** stad zijn.

Er wordt gestreefd naar een samenhangend en fijnmazig voetgangersnetwerk. Het gebruik van het voetgangersnetwerk wordt maximaal gestimuleerd (via informatieverstrekking, sensibiliseringsacties, leesbaarheid en onderhoud). Tevens wordt gestreefd naar de realisatie van een samenhangend en kwalitatief fietsroutenetwerk. Ook het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in die bereikbaarheid. Bijkomende en vlottere verbindingen worden nagestreefd. Tot slot heeft de stad ook aandacht voor de bereikbaarheid met de personenwagen. Ninove is goed ontsloten vanaf de E40 via de N28 en de ring. Vanaf deze ring wordt het verkeer via een beperkt aantal ontsluitingsassen zo dicht mogelijk bij het centrum gebracht.

Ninove wil een **toegankelijke** stad zijn, voor iedereen.

De stad moet voor iedereen bereikbaar zijn: jongeren, ouderen, andersvaliden, ... Bereikbaarheid te voet, met de fiets en het openbaar vervoer spelen hierin een belangrijke rol. Er wordt gestreefd naar veilige en comfortabele voet- en fietspaden en naar een goed uitgebouwd openbaar vervoersnetwerk. Het station moet evolueren naar aantrekkelijk openbaar vervoersknooppunt met een optimale intermodaliteit.

Ninove wil een **verkeersveilige** stad zijn

Ninove streeft naar de realisatie van veilige voet- en fietspaden. Ook een aantal cruciale kruispunten zullen aangepakt worden met het ook op een verbetering van de verkeersveiligheid. Een correcte categorisering van de wegen, waarbij de wegen ingericht worden conform hun rol zal bijdrage tot een betere verkeersleefbaarheid.

Ninove wil een **verkeersleefbare** stad zijn.

In de woongebieden wordt gestreefd naar minder verkeerhinder en een hogere belevingswaarde. De stad wil steeds meer evolueren naar een autoluwe stad. Er worden verschillende snelheidszones ingevoerd. Deze worden ook consequent ingericht zodat de weggebruiker zijn rijgedrag kan aanpassen. Verkeer dat niet in het centrum moet zijn, wordt gestimuleerd de randparkings te gebruiken.

Ninove wil de **schade aan natuur en milieu** terugdringen.

Het integraal mobiliteitsbeleid beoogt een daling van de verkeersemissie en een beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer speelt hierin een cruciale rol. Ook het ruimtelijke beleid speelt hierin een cruciale rol. Kernversterking, zorgvuldig ruimtegebruik en ontsnippering zijn hierin sleutelbegrippen.

3.2 Duurzame mobiliteitsscenario's

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan van 2003 werden drie scenario's beschreven: Trendscenario, Scenario 1 en Scenario 2. Deze scenario's zijn te beschouwen als theoretische denkoefeningen van waaruit er een duurzaam mobiliteitsscenario ontwikkeld werd. Het duurzaam mobiliteitsscenario dat de basis vormt van voorliggend mobiliteitsplan is beschreven onder 3.5.1.

- Het **trendscenario** geeft een idee over de mobiliteitssituatie indien het beleid, zoals het uitgevoerd werd voor de goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, wordt verdergezet. Er werd rekening gehouden met het ruimtelijke beleid van Ninove. Voorts werd in dit scenario gekenmerkt door de verdere afwerking van de N45 tussen Ninove en Geraardsbergen met inbegrip van het aansluitingscomplex N45 x N28. De aanleg van een tweede rijstrook wordt voorzien op de N45 tussen Geraardsbergen en Ninove, alsook van een tweestrooksrotonde op het kruispunt "De Doorn" en modernisering van de N8 te Ninove (Meerbeke)
- **Scenario 1** wordt gekenmerkt door een algemene inbreiding en kernversterking met gemengde functie in de binnenstad van Ninove, en het behoud en versterking van de landelijke kernen. De landelijke kernen die zijn voorzien van een station, met name Appelterre, Eichem en Okegem, mogen daarenboven beperkt uitbreiden. Er wordt een uitgebreide openbaar vervoersstructuur uitgewerkt, bestaande uit verschillende openbaar vervoersnetwerken, waarbij de nadruk komt te liggen op de vier stations als openbare vervoersknooppunten. Naar het autoverkeer toe worden op de 'ring' rond Ninove circulatiemaatregelen genomen: het invoeren van eenrichtingsverkeer moet leiden tot een betere doorstroming, een optimaler ruimtegebruik ten opzichte van de alternatieve vervoerswijzen en meer leefbare en verkeersveilige doortochten.
- **Scenario 2** kenmerkt zich, naast de ontwikkelingen uit het eerste scenario, nog door een **uitbreiding** van de stad in noordelijke richting, waardoor het station centraler komt te liggen. Belangrijk hierbij is dat de N405 als stedelijke boulevard wordt uitgebouwd, teneinde de barrièrewerking te verminderen. Er wordt een alternatieve route voorzien voor de N45, en dit tussen de kruising N405 x N8 ('Den Os') en de N28. Deze nieuwe weg maakt deel uit van de nieuwe ontsluitingsstructuur van Ninove, waarbij tevens een 'grens' wordt gecreëerd voor de noordelijke uitbreiding van de stad. In dit scenario wordt duidelijke geopteerd voor de afbouw/degradatie van $\frac{3}{4}$ van de Ninooftse ring (N8: deel Brusselsesteenweg, Leopoldlaan en Elisabethlaan en N405: deel Aalstersesteenweg, Albertlaan). In het centrum wordt een lussenmodel ingevoerd, gerelateerd aan een aantal stadsparkings, waardoor het stadshart (winkelhart) verkeersvrij kan gemaakt worden. Het fietsroutenetwerk wordt volledig uitgebouwd, terwijl voor het openbaar vervoer wordt nagegaan welke exploitatievormen mogelijk zijn, om te komen tot een zinvolle en verantwoorde verhoging van het openbaar vervoersaanbod en rekening houdend met de probleemstelling van het openbaar vervoer.

Uiteindelijk werd, na evaluatie van deze theoretische scenario's, een duurzaam mobiliteitsscenario uitgewerkt. Dit duurzaam mobiliteitsscenario is de basis van voorliggend mobiliteitsplan en werd geactualiseerd. Dit is beschreven onder 3.5.1

3.3 Relatie met andere beleidsplannen

3.3.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het mobiliteitsdecreet voorziet in de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit plan geeft in hoofdlijnen de langetermijnvisie weer op een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Binnen het Mobiliteitsdecreet worden vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven voor het toekomstige mobiliteitsbeleid. Voor elk van de strategische doelstellingen wordt aangegeven welke de gewenste mobiliteitstoestand is op lange termijn (2050) en welk intermediair doel er hierbij nagestreefd wordt op middellange termijn (2030). De 5 strategische doelstellingen zijn:

- 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.

3.3.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is sinds 1997 een belangrijk fundament van het ruimtelijk beleid. Het plan geeft aan hoe we in Vlaanderen best met onze ruimte omgaan. Om in te spelen op nieuwe ruimtelijke uitdagingen wordt het plan geregeld herzien. Parallel aan de verdere uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bereidt de Vlaamse Regering een nieuw Beleidsplan Ruimte voor.

Volgende beleidsbepalingen worden geformuleerd:

- Delen van Ninove zijn geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Voor het stedelijk gebied geldt een stedelijk beleid met eigen doelstellingen. Centraal staan het concentreren en het stimuleren van diverse functies in het gebied.
- Grote delen van het grondgebied van Ninove zullen tot het buitengebied behoren. Het is de tegenhanger van het stedelijk gebied. In het buitengebied overweegt de open, onbebouwde ruimte al komen ook dorpen en allerlei andere vormen van bebouwing voor. Voor het buitengebied geldt een eigen beleid met eigen doelstellingen. Ontwikkelingen zijn gericht op de eigen behoefte.
- Ninove is aangeduid als economische knooppunt
- De spoorverbinding Zeebrugge - Gent - Denderleeuw - Ath (lijn 50 en lijn 90) wordt weerhouden als onderdeel van het net van hoofdspoorwegen voor goederenvervoer.
- De E40 is een hoofdweg. De N28/N45 is geselecteerd als een primaire weg type II (tot de N8).

3.3.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Het ontwerp van het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) werd op 10 december 2003 door de provincieraad definitief vastgesteld. Op 18 februari 2004 keurde de Vlaamse regering het goed. Op 24 maart 2004 is het PRS in werking getreden.

Volgende beleidsbepalingen worden geformuleerd:

Volgende kernen werden geselecteerd als woonkern:

- Appelterre
- Denderwindeke
- Okegem
- Pollare
- Voorde
- Aspelare
- Outer

Het station van Ninove wordt opgewaardeerd tot een interstedelijk (IC) station met meer rechtstreekse verbindingen naar Denderleeuw/ Aalst en Geraardsbergen. Het station vormt geen knooppunt van regionaal belang.

De provincie selecteert in haar ruimtelijk structuurplan de secundaire wegen. In Ninove zijn N28 (Halsesteenweg) en N255 (Edingsesteenweg) van N8 (Brusselsesteenweg) tot provinciegrens bindend geselecteerd als secundaire wegen type I.

Volgende assen zijn bindend geselecteerd als secundaire wegen type II:

- N8 (Brakelsesteenweg - Elisabethlaan - Leopoldlaan - Brusselsesteenweg) van N28 (Koning Boudewijnlaan te Ninove) tot N8c (Rondweg te Brakel)
- het traject N460 (Geraardsbergsesteenweg) van N45 (Aalstsesteenweg te Schendelbeke) tot N8 (Brakelsesteenweg).

N8 (Brusselsesteenweg, van Ninove tot de provinciegrens) wordt als secundaire weg type III geselecteerd. Deze weg is dus een drager voor het openbaar vervoer.

De Dender behoort volgens het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen tot het secundair waterwegennet. Indien activiteiten gebruik maken van deze waterweg, moet de economische functie gevrijwaard blijven en zelfs nog worden uitgebreid indien dit in harmonie kan met de andere functies. Naast de economische rol wijst de provincie een belangrijke aanvullende recreatieve rol toe aan secundaire waterwegen.

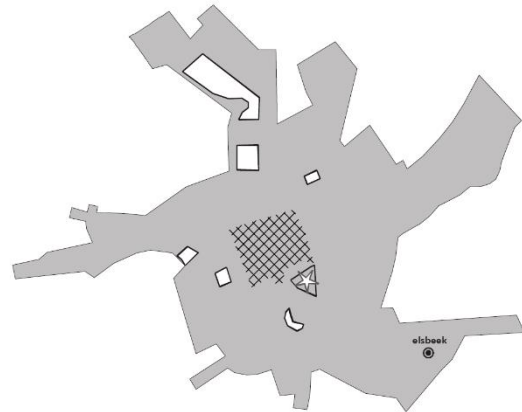
3.3.4 Afbakeningsplan kleinstedelijk gebied Ninove.

Ninove werd geselecteerd als een kleinstedelijke gebied. Er werd een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt om het stedelijk gebied af te bakenen. Het plan werd goedgekeurd op 19 oktober 2012.

In het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied werden volgende ruimtelijke concepten naar voor geschoven:

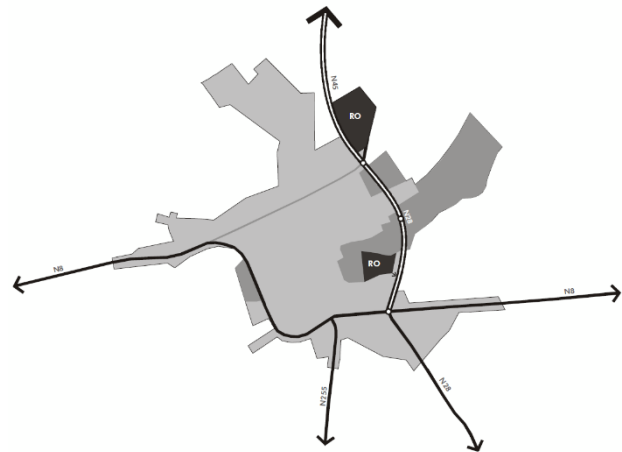
Een stad met een versterkte en gedifferentieerde stedelijke woonstructuur

De woonstructuur binnen het stedelijk gebied wordt versterkt. Ze is gericht op het voeren van een stedelijk aanbodbeleid. De versterking van de woonstructuur gebeurt op verschillende sporen: door een verdichting van het bestaand woonweefsel, door het hergebruik van gebouwen die hun functie verloren hebben en door de invulling van binnengebieden.



Een stad met een gedifferentieerde ruimtelijk-economische structuur

De ruimtelijk-economische structuur van Ninove wordt versterkt met het oog op het voeren van een stedelijk aanbodbeleid dat de endogene ontwikkeling van Ninove ondersteunt. Hierdoor wordt de positie van Ninove als tewerkstellingscentrum voor de regio versterkt. Er worden mogelijkheden gecreëerd voor zowel kleine als grotere ondernemingen.



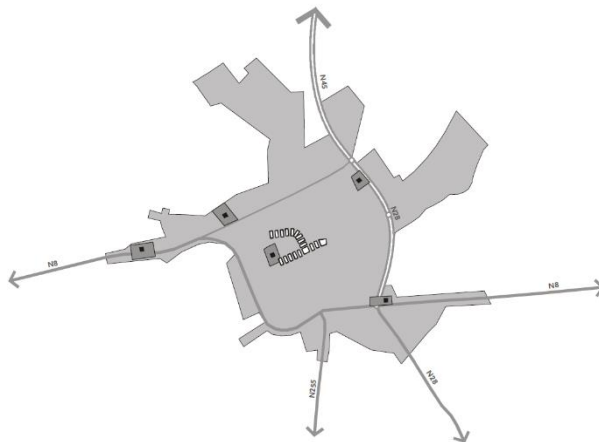
Bedrijventerreinen worden ontwikkeld nabij bestaande terreinen, ruimtelijk goed ingepast en geënt op de goede ontsluitingsmogelijkheden van de N45/N28 als primaire weg.

Aanbod aan ruimte voor regionale bedrijvigheid wordt ontwikkeld tussen de Aalstersesteenweg N405 en de Ring N28. Het bedrijventerrein wordt via de Aalstersesteenweg N405 naar de N28 ontsloten.

De site Fabelta wordt ontwikkeld voor regionale bedrijvigheid, rekening houdend met een verbeterde ontsluiting naar de N28 en een passende buffering naar het randstedelijk groengebied Burchtdam.

Een stad met een goed uitgebouwd handelsapparaat

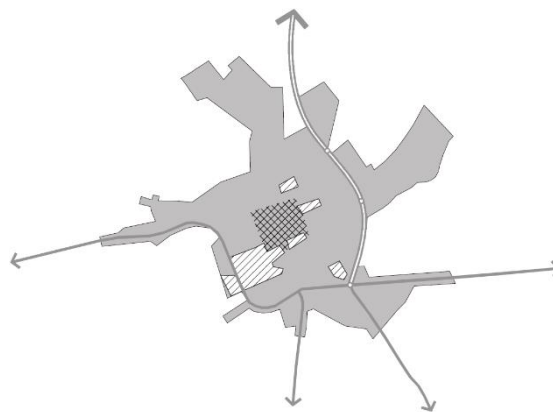
De kleinhandelsstructuur van Ninove wordt versterkt waardoor de positie van Ninove als handelscentrum voor de regio wordt ondersteund. Doelstelling is de versterking van de kleinhandelsstructuur op stedelijk niveau. Kleinhandelsfuncties die kunnen ingepast worden in het stedelijk weefsel worden bij voorkeur geconcentreerd in of aansluitend op het stedelijk kernwinkelgebied.



Kleinhandelsfuncties met een grotere oppervlakte (baanwinkels) worden bij voorkeur geconcentreerd op de bestaande kleinhandelsconcentraties, al zijn de mogelijkheden hiervan relatief beperkt. In functie van een beleid gericht op een bundeling van deze activiteiten worden hiervoor ruimtelijke mogelijkheden geboden langs de N8 Brakelsesteenweg (waar reeds een concentratie aan kleinhandelsfuncties aanwezig is).

Een stad met goed uitgebouwde voorzieningen op stedelijk niveau op strategische plaatsen

De stedelijke voorzieningenstructuur wordt versterkt waardoor de positie van Ninove als verzorgend centrum voor de regio wordt ondersteund. Stedelijke voorzieningen worden bij voorkeur geconcentreerd nabij bestaande stedelijke voorzieningen of in gebieden met reeds een concentratie aan voorzieningen. Ze worden geënt op de stedelijke ontsluitingsstructuur, waarbij de N405



Albertlaan-Aalstersesteenweg, N8 Elisabethlaan-Leopoldlaan-Brusselsesteenweg en de N28 Ring belangrijke dragers zijn.

Een stad met een kwaliteitsvolle groenstructuur

Op het niveau van het stedelijk gebied wordt een kwaliteitsvolle stedelijke groenstructuur uitgebouwd. Dit gebeurt door een gefaseerde versterking van de bestaande groenstructuur en door het benutten van de potenties voor een versterking hiervan.

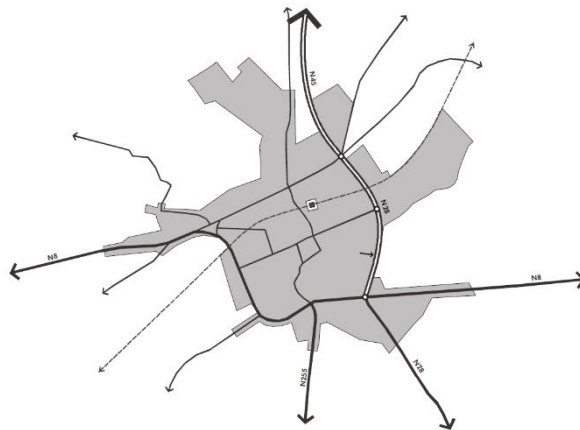
Een strategisch project op het vlak van stedelijk groen is het gebied Burchtdam. Dit wordt uitgebouwd als een centraal gelegen (tussen Ninove en Meerbeke) en volwaardig stedelijk groengebied met een betekenis voor de naastgelegen functies.



In het noorden van het stedelijk gebied wordt op lange termijn de ontwikkeling van een randstedelijk groengebied gepland op het ontginningsgebied hof ter duist (nabestemming) en in samenhang met de ontwikkeling van de stedelijke woonomgeving Lindendreef (vallei vande Snoekgracht). De groenelementen Elsbeek en Molenhoek kunnen een rol vervullen als groengebied op stadsdeelniveau.

Een stad met een samenhangende verkeersstructuur

De krachtlijnen van het ontsluitingssysteem van het stedelijk gebied zijn reeds aangegeven door de wegcategorisering op een bovenlokaal schaalniveau. De N28 Ring, N8 Brakelsesteenweg-Elisabethlaan-Leopoldlaan-Brusselsesteenweg-Brusselbaan, N255 Edingsesteenweg en de N28 Halsesteenweg vervullen hierin een belangrijke rol.



De N28 als primaire weg II ontsluit Ninove naar het hoofdwegennet (E40). De N8, N28 en N255 verbinden Ninove met de stedelijke gebieden Geraardsbergen, Halle, Edingen en Brussel. De N28 verbindt Ninove met het stedelijk gebied Aalst en ontsluit de bedrijventerreinen.

De N405 Albertlaan-Aalstersesteenweg functioneert als stedelijke verdeelweg.

De ontsluiting van het stedelijk gebied op het vlak van openbaar vervoer wordt verbeterd door Ninove in te schakelen in het GEN (gewestelijk expresnet). Er zal verder gestreefd worden naar een hiërarchisch opgebouwde openbaar vervoerstructuur, waarin trein en bus een complementaire rol vervullen.

3.3.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Ninove dateert van 2012. Onderstaand worden de relevante aspecten vermeld.

- Het verhogen van de aantrekkelijkheid van het stadscentrum zowel voor winkelen, werken als voor wonen vergt een aangepaste ontsluitingsstructuur en een coherent parkeerbeleid. De gemeente richt de stationsomgeving in met respect voor het onroerend erfgoed en de architecturale waarde van de gebouwen. De Stationstraat krijgt hierin een prominente rol.
- De gemeente maakt op korte termijn een kwalitatieve ontwikkeling van de OCMW-site mogelijk. Voor de ontwikkeling zal een inrichtingsschets worden opgesteld. Minstens volgende programmatorische elementen komen aan bod in de inrichtingsschets: de doorwaadbaarheid vanuit Graanmarkt naar de Dender met de inpassing van een aantal groene, rustige plekken en de realisatie van de gewenste sociale mix.
- Ten noorden van het stedelijk centrum langs Hof ter Duyst en aansluitend bij de steenbakkerij (leemontginning) wordt een stadsrandbos ontwikkeld als groene ruimte op stedelijk niveau. De uitbouw van een stadsbos ten noorden van de stad zorgt voor een tegenpool met de groene invullingen langs de Dender (Burchtdam, het bestaand stadspark, het speelbos en de ingroening van de Dendervallei). Beide componenten geven aanleiding tot het ontwikkelen van een groen netwerk voor langzaam verkeer dwars door de stad die beide groengebieden verbindt. Ook naar het zuiden toe kan de link naar de groene omgeving van het Neigembos worden gemaakt. Veilige oversteekpunten (eventueel met een tunnel) spelen daarbij een belangrijke rol.
- De gemeente stelt een actieplan op voor het onderhoud en de ontwikkeling van het netwerk van trage wegen in haar gemeente.

3.3.6 Mobiliteitsvisie 2020 - Projectplan Vlaams – Brabant & Brussel (juni 2010)

In een eerste fase (vanaf nu tot 2020) wil De Lijn Vlaams-Brabant vier tramlijnen realiseren, waaronder de verbinding Ninove/ Gooik – Lennik – Dilbeek – Brussel. Er werd een plan-Mer opgemaakt. Uit het MER blijkt dat een tramverbinding via de N8 het meest aangewezen is.

Richtinggevend deel

3.4 Operationele doelstellingen

3.4.1 Gewestelijk niveau

Volgende doelstellingen worden geformuleerd in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (juni 2001):

- Het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- Het garanderen van de toegankelijkheid;
- Het verzekeren van de verkeersveiligheid;
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

De dragende maatregelen of de operationele doelstellingen voor een duurzaam mobiliteitsplan zijn:

- Optimalisatie van beleidsinstrumentarium uit milieubeleid en de ruimtelijke ordening;
- Beheersing van het verkeersvolume;
- Opzetten van een beleidsondersteunende organisatie bij de uitvoering van het mobiliteitsplan en afstemming met het milieubeleidsplan;
- Mitigatie van barrière-effect;
- Inrichting van transportinfrastructuur;
- Bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen;
- Inspectie en onderhoud van voertuigen;
- Beperken hinder en verstoringen;
- Gedragsbeïnvloeding;
- Gebruik compensatieprincipe bij verlies van natuur.

3.4.2 Provinciaal niveau

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan worden volgende doelstellingen met betrekking tot de gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren geformuleerd.

- Versterken van de alternatieven voor wegverkeer;
- Optimalisering door categorisering van het wegennet;
- Mobiliteitsbeleid gericht op het beheersen van het verkeer;
- Differentiëren van de bereikbaarheid zowel ruimtelijk als modaal: 'selectieve bereikbaarheid'.

3.4.3 Gemeentelijke niveau

Thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstellingen
Ruimtelijke ontwikkelingen	Wegencategorisering	De ruimtelijke ontwikkeling dient ontsloten te worden door een corresponderende wegtype. Dit dient op een verkeersveilige manier te gebeuren (voor alle weggebruikers).
	Openbaar vervoer	De ruimtelijke ontwikkelingen moeten zoveel mogelijk ontsloten worden via openbaar vervoer.
	Fietspadenstructuur en trage wegen	De ruimtelijke ontwikkeling dient ontsloten te zijn via een samenhangend en verkeersveilig netwerk voor fietsers en voetgangers (in geval van aanvaardbare loopafstand tot attractiepolen in de omgeving).
	Ondersteunende maatregelen	Opmaak van bedrijfsvervoersplannen
Actualisatie fietsnetwerk	Wegencategorisering	Realisatie van verkeersveilige fietspaden en fietsoversteekplaatsen
	Bovenlokale netwerken	Realisatie van een samenhangend netwerk, van zowel lokale als bovenlokale netwerken. Er dienen fietsbruggen gerealiseerd te worden om de barrièrewerking van de Dender tegen te gaan. Missing links dienen opgezocht.
	Ondersteunende maatregelen	Promotie en campagnes om gebruik van fiets te stimuleren
	Stationsomgeving	De stationsomgeving dient te ontwikkelen als een multimodaal brandpunt in de stad.
	Parkeren	Er dienen voldoende fietsstalplaatsen voorzien te worden. De fiets als voor-en natransport voor trein, bus en wagen dient gestimuleerd te worden.
Voetgangersnetwerk	Categorisering van de wegen	Realisatie van verkeersveilige verblijfsgebieden, voetpaden en oversteekplaatsen
	Actieplan Trage wegen	Realisatie van een samenhangend en veilig netwerk

Thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstellingen
	Ruimtelijke ontwikkelingen	De ontwikkeling zijn maximaal te voet bereikbaar.
	Parkeren	Er moeten veilige en aangename wandelroutes zijn tussen het centrum en de randparkings
	Ondersteunende maatregelen	De aanwezigheid van de trage wegen en het belang ervan worden duidelijk gemaakt aan het brede publiek (bewegwijzering, promotiecampagnes, ...)
Categorisering van de wegen	Snelheidsplan	Het snelheidsbeleid wordt afgestemd op de wegcategorisering (en de ruimtelijke kenmerken van de gebieden)
	Parkeren	De randparkings worden ontsloten via de meest geschikte weg.
	Verkeerslussen	Er worden verkeerslussen voorzien met het oog op een autoluw centrum.
	Vrachtroutenetwerk	Vrachtwagens worden maximaal geweerd uit het centrum. Parkeren van vrachtwagens gebeurt op daartoe aangegeven locaties.
	Ondersteunende maatregelen	Snelheidshandhaving
Stationsomgeving	Ruimtelijke ontwikkelingen	Het station wordt een derde pool (naast Ninia en Graanmarkt) binnen het stedelijk gebeuren van Ninove. De ontwikkeling tussen de Parklaan en de Dender (sportvoorzieningen, academie, ...) kan als een vierde pool beschouwd worden.
	Fietsnetwerken/trage wegen	Het station moet op een veilige en aangename manier bereikbaar zijn voor fietser en voetgangers. Een bijzondere aandacht gaat naar kwalitatieve fietsstallingen
	Parkeren	Er dient voldoende parkeerruimte voorzien te worden voor de pendelaar, doch dit mag niet leiden tot een afnemend gebruik van bus of fiets.
	Categorisering van de wegen	Het station dient goed bereikbaar te zijn, doch deze bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in het centrum.

Thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstellingen
Parkeren	Parkeergeleiding	Er worden verschillende randparkings voorzien, gekoppeld aan de ontsluitingsassen
	Ondersteunende maatregelen	De randparkingstructuur wordt duidelijk gecommuniceerd naar de bevolking. Het gebruik ervan wordt aangemoedigd via informatiecampagnes, ...

3.5 Beleidsscenario

3.5.1 Duurzaam mobiliteitsscenario

De stad Ninove beschikt over een goedgekeurd ruimtelijke structuurplan, dat de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt, uitgaande van de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De spil van de gewenste ruimtelijk structuur draait rond het stedelijk gebied van Ninove en is geënt op de landschappelijk en ecologisch waardevolle Dender.

Nieuwe 'harde' ontwikkelingen en activiteiten in Ninove worden zoveel mogelijk gekoppeld aan het stedelijk gebied. Vernieuwings-, ontwikkelings- en renovatieprojecten binnen een compact kleinstedelijk gebied maken van Ninove een **uitnodigende woonstad**. De stad vervult met haar centrumgebied rondom de Dender en haar goed **uitgebouwd handelshart en kleinhandelslinten** op stedelijk niveau een regionale verzorgingsfunctie.

Ook in de randstedelijke woonomgevingen (Meerbeke en omgeving van Denderhoutembaan - Lindendreef) gaat **aandacht naar openbaar domein, ontsluitingen voor langzaam verkeer en aansluiting op de omliggende open, groene ruimte**.

Alle kernen in het buitengebied krijgen nieuwe impulsen. Zij worden ontwikkeld als samenhangende dorpen. Afwerking van de dorpsrand, poorten, doortochten, vernieuwing van het openbaar domein en renovatieprojecten zorgen voor een aangename en herkenbare woonomgeving. Voor een aantal dorpen wordt ingezet op het authentiek karakter. Plaatselijke bedrijfjes kunnen er blijven voortbestaan en elke kern heeft een lokaal recreatiegebied. Appelterre, Okegem en Denderwindeke beschikken daarnaast over een goed uitgerust, lokaal voorzieningenniveau.

Linten en gehuchten in de open ruimte hebben vooral een verblijfsfunctie en kunnen enkel **binnen de juridische voorraad groeien**. In de open linten is verdere invulling niet gewenst zodat het zicht op de achterliggende open ruimte maximaal gevrijwaard blijft. In gesloten linten primeert de woonfunctie.

Aan de oostelijke stadsrand vormt de N28 (Expresweg - Koning Boudewijnlaan) de basis voor een systeem van bedrijvigheid **met bestaande en nieuwe bedrijvenzones** met een groene invulling langs Dender. Overslag van **goederen naar spoor** wordt mogelijk gemaakt. Op termijn wordt overslag naar de Dender niet uitgesloten. Meer naar het noorden, tussen Expresweg en Aalstersesteenweg, wordt een nieuw regionaal bedrijventerrein ontwikkeld.

De **gewestwegen vormen de hoofdverbinding tussen het stedelijk gebied en zijn ommeland**. N28 (Expresweg) is voor autoverkeer de belangrijkste verbinding naar Brussel en Aalst terwijl N8 (Brusselsesteenweg) een belangrijkere rol krijgt toebedeeld als openbaar vervoerverbinding naar de hoofdstad.

Een opwaardering van de **stationsomgeving als knooppunt** van openbaar vervoer maakt het reizen per trein vanuit Ninove aantrekkelijker. Het is een multimodaal knooppunt. Zowel in het stedelijk gebied als daarbuiten wordt een netwerk van aangename en veilige voetgangers- en fietsverbindingen tot stand gebracht. De spoorlijn wordt verder uitgebouwd als fietsverbinding. Indien de tramverbinding Brussel – Ninove wordt gerealiseerd, dan is de stad voorstander om deze verbinding door te trekken tot aan het station. De autobereikbaarheid van het station wordt

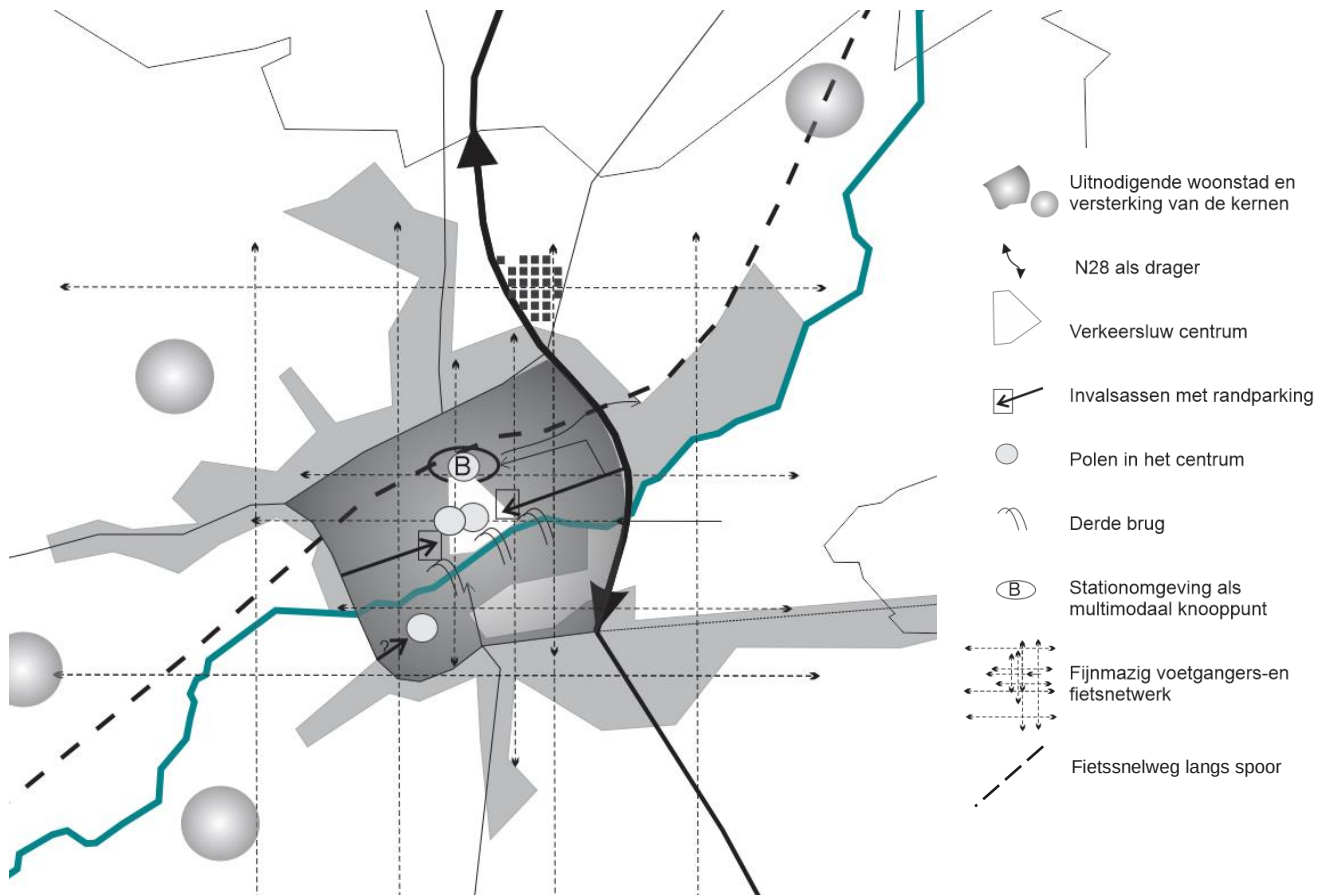
verbeterd en het parkeeraanbod wordt uitgebreid met het oog op een overstap van het autovervoer naar de trein.

Doorgaand verkeer in het centrum wordt vermeden. Het doorgaand verkeer moet de ring gebruiken. De gemeente richt het bestaand winkelhart van de stad en de aansluitingen daarnaartoe zodanig in dat deze als **verkeersluwe zone** functioneren.

Het verkeer met een bestemming in het centrum, wordt aangemoedigd om de Mallaardstraat en de Centrumlaan te gebruiken. Via bewegwijzering en door deze assen als invalssassen in te richten kan hier een vlotte doorstroming ontstaan. Doorgaand verkeer in woonstraten wordt aldus maximaal vermeden. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (Fabeltasite, OCMW-site) nopen tot de realisatie van een **derde brug** over de Dender. Er zal nagegaan worden wat de rol van deze brug kan zijn in de stadsontsluiting. Een derde brug kan instaan voor de ontsluiting van het zuidelijke stadsdeel via de Mallaardstraat. Dit schept mogelijkheden om het verkeer in de Brusselstraat te beperken. Ook een bijkomende ontsluiting vanaf de ring naar de pool "Parklaan" wordt bepleit om doorgaand verkeer in de woonstraten te beperken.

Een coherent parkeerbeleid, gekoppeld aan deze invalssassen, daagt bij tot een duurzame mobiliteit. Het verhogen van de aantrekkelijkheid van het stadscentrum, zowel voor winkelen, werken als voor wonen vergt een **aangepast parkeerbeleid**. Er moet daarbij een onderscheid worden gemaakt tussen bezoekers van de stad (inkomend verkeer) die hun auto willen achterlaten om in het centrum te winkelen of te verpozen, en de bewoners van de stad die hun wagen graag vlakbij hun woning achterlaten.

- De bezoekers met een langere verblijfstijd worden afgeleid naar zogenaamde randparkings. Deze parkings liggen bij de wegontsluitingsassen. Via een aangenaam netwerk van voetverbindingen worden verbindingen gecreëerd met het winkelhart.
- Stadsbezoekers die kort verblijven kunnen gebruik maken van de shop and go parkeerplaatsen.
- In gebieden waar een te hoge parkeerdruk ontstaan voor de bewoners, wordt bewonersparkeren voorzien. Bij nieuwbouwprojecten wordt gestreefd naar minstens één parkeergelegenheid per woning, zodat auto's zoveel mogelijk van de straat kunnen weggehouden worden.



Figuur 4: beleidsscenario

3.5.2 Uitwerking in de werkdomeinen A – B – C

3.5.2.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

3.5.2.1.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning

3.5.2.1.1.1 Een kernversterkend beleid

De ruimtelijke visies en de vermelde acties uit de ruimtelijke structuurplannen en de uitvoeringsplannen worden verder gerealiseerd. De woonstructuur en de ruimtelijke economische structuur binnen het stedelijk gebied wordt versterkt. Kernen krijgen nieuwe impulsen. Verdere lintbebouwing wordt tegengegaan. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gaat een bijzondere aandacht naar de duurzame en multimodale ontsluitingsmogelijkheden.

3.5.2.1.1.2 Ninove centrum: 4 polen en een verkeersluw winkelhart

In het centrum van Ninove zijn er **4 polen** te onderscheiden: de Stationsomgeving, het kernwinkelgebied (waarvan Ninia Shoppingcenter en de Graanmarkt deel van uitmaken), de Parklaan en het Administratief Centrum.

De bereikbaarheid van het centrum wordt aan deze 4 polen gekoppeld. Het gebruik van de Centrumlaan en de Mallaardstraat om deze polen te bereiken, komende van de ring, wordt gestimuleerd door bewegwijzering, inrichting van de weg en van de kruispunten, ... Het parkeerbeleid (locatie van parkeeraanbod, tarifiering en bewegwijzering) wordt hier eveneens op afgestemd.

Het bestaande winkelhart wordt **verkeersluw** gemaakt. De stad maakt werk van een autoluw centrum op het Oudstrijdersplein en in de Beverstraat (tussen het kruispunt Centrumlaan-Oudstrijders-plein en de Biezenstraat) en in de Burchtstraat (tussen de Onderwijslaan en de Centrumlaan). Met de herinrichtingswerken wil de stad een winkelomgeving creëren waarin de bereikbaarheid van het handelscentrum verzoend wordt met een aangename, fiets- en voetgangersvriendelijke handelskern.

De **as Biezenstraat – Stationsstraat** wordt een aangename fiets- en wandelas tussen het station en Ninia-omgeving. Er wordt plaats gemaakt voor horeca en nieuwe winkels. Deze straat kan een ideale en belangrijke verbinding vormen tussen de twee delen, zoals vroeger.

3.5.2.1.2 Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.

3.5.2.1.2.1 Opwaardering van de stationsomgeving

De stationsomgeving is een belangrijke pool in het stedelijk weefsel. Er zijn inmiddels een beperkte aantal ingrepen uitgevoerd: Er is een fietsuitleensysteem. De Weggevoerdenstraat/Dreefstraat wordt heringericht vanaf de F. Tavernestraat tot en met het kruispunt Graanmarkt/Mallaardstraat. In de Tavernestraat werd eenrichtingsverkeer ingevoerd tussen de Weggevoerdenlaan en de Koperwiekenlaan zodat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen.

Binnen het duurzame mobiliteitsbeleid speelt het station een sleutelrol en de stad wil de potenties van de stationsomgeving verder versterken. Een bijzondere aandacht gaat naar duurzame voor- en natransportmogelijkheden. De stad streeft naar de ontwikkeling van een multimodaal knooppunt met volgende aandachtspunten:

- Een ruimtelijk kwalitatieve herinrichting van het stationsplein en een aangename fiets- en wandelas., tussen het station en Ninia-omgeving (as De Biezenstraat – Stationsstraat);
- Realisatie van een fietssnelweg langsheen het spoor;
- Een goede ontsluiting vanaf de ring via de Mallaardstraat– Nieuwe Weg – Astridlaan. Er dient nagegaan te worden of het station goed kan ontsloten worden via de Astridlaan;
- Een bediening van het station met het openbaar busvervoer via de Mallaardstraat – Nieuwe Weg – Astridlaan in plaats van via de Dreefstraat. De Lijn is bereid om te onderzoeken of het mogelijk is om de bussen van op de Graanmarkt rechtdoor te laten rijden en zo via de Mallaardstraat en Astridlaan naar het station te laten rijden;
- Faciliteren van keerbewegingen voor de Lijn en onderzoek naar de mogelijkheid om één eindterminal te maken ter hoogte van het station, in plaats van de huidige twee terminals. Zo kunnen ook de verbindingen van de verschillende bussen en ook de verbindingen met de trein geoptimaliseerd worden;
- Voorzien van bijkomende parkeerplaatsen om de overstap auto – trein te faciliteren. In overleg met de NMBS wordt gestreefd naar het meest gunstige tarief (zeker gratis tijdens het weekend);
- Vlotte en frequente treinverbindingen;
- Doortrekking van de tram tot aan het station, bij realisatie van de tramverbinding met Brussel;
- De stad Ninove is vragende partij voor de opmaak van een masterplan, in samenwerking NMBS/Infrabel.

3.5.2.1.2.2 Ontwikkelingen in het zuiden van Ninove Centrum¹

- Conceptvisie voor de voormalige site van het Rusthuis en de Burchtdam

Er wordt een masterplan opgemaakt **voor het gebied tussen de Burchtstraat, de Graanmarkt, de Oude kaai en de Dender**. Uitgangspunt bij de invulling van het gebied is dat het gebied naar ruimtelijke kwaliteit en naar invulling een meerwaarde moet bieden voor de stad als geheel. Het concept-masterplan gaat uit van een invulling met zorgwoningen, appartementen, eengezinswoningen, beperkte horeca, en een Sociaal Huis/Huis van het Kind. Tussen deze gebieden komt een ruime groenzone, die loopt van de Dender tot de Graanmarkt via de grote tuin achter het historische 'huis Doremont'. Er wordt gestreefd naar de doorwaadbaarheid vanuit de Graanmarkt naar de Dender met de inpassing van een aantal groene rustige plekken. Deze groenzone dient ook als waterbuffer bij extreem hoog water. Dit is ook een van de redenen dat de oude Denderarm, die nu ondergronds ligt, opnieuw wordt opengemaakt. Momenteel wordt nog onderzocht op welke wijze er een fiets/wanderverbinding tussen de Burchtstraat en de Oude Kaai

¹ bron:www.ninove.be

gerealiseerd kan worden: langs de Dender of over het water. In het gebied zal geen sprake zijn van doorgaand verkeer tussen de Oude Kaai en de Burchtstraat. Er zal ondergronds worden geparkeerd.

Voor het gebied **onder de Dender, globaal tussen de D. de Bodtkaai, de Fabriekstraat en de Meerbekeweg** is eveneens een visie opgemaakt. Door het vertrek van de Brandweer en de Technische Dienst, weliswaar over een aantal jaren, komen ook grote delen van dit gebied vrij voor herontwikkeling. De huidige conceptvisie gaat uit van de realisatie van woningen, en dan voornamelijk grondgebonden/ eengezinswoningen. De realisatie hiervan zal in verschillende delen plaatsvinden. Het laatste deelgebied, de huidige Paraphanesite, zal zeker niet eerder dan over 20 jaar worden herontwikkeld, en dan ook in overleg met de eigenaren. Ook deze visie zal in oktober van dit jaar worden voorgelegd aan de gemeenteraad van Ninove.

- **Fabeltasite**

Het stadsbestuur, de provincie Oost-Vlaanderen en de eigenaar Beaulieu groep zijn bezig met een onderzoek naar de herontwikkelingsmogelijkheden voor de zogenaamde Fabeltasite. Deze grote site is gelegen tussen de Dender, de Fabriekstraat en de Koning Boudewijnlaan. Ook hiervoor heeft het stadsbestuur al een aantal voorlopige randvoorwaarden geformuleerd. Wonen zal ook in dit gebied centraal staan, met ondersteunende activiteiten zoals lokale en kleinschalige detailhandel, kleinschalig werken en ontspanning. Na afronding van dit onderzoek zal hier ruimschoots over worden gecommuniceerd.

- **Mogelijke nieuwe brug over de Dender**

Op dit moment vormt de brug vanaf de Oude Kaai over de Dender een probleem. Bij extreem hoog water moet deze brug opengezet worden. Ook moet het vele verkeer dat via de Ring naar het zuidelijke deel van Ninove gaat, via de Dreefstraat/hoek Graanmarkt rijden. De hoeveelheid verkeer zal nog toenemen als later de woningen op de Burchtdamsite en Fabeltasite worden gerealiseerd. Daarom starten het stadsbestuur en de NV Waterwegen & Zeekanaal op korte termijn een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuwe brug over de Dender, tussen de Mallaardstraat en de Fabrieksstraat. Deze brug kan een belangrijke rol spelen bij de ontsluiting van het centrum.

3.5.2.1.3 Werkdomein A3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

Kaart 1: Wegencategorisering

Inleiding

De wegencategorisering beoogt een hiërarchie binnen het wegennet, opgebouwd uit wegen met volgende functies:

- Ontsluiten;
- Verzamelen;
- Verbinden.

Een wegennetwerk wordt hierbij opgevat als een soort boomstructuur, waarbij alles via de twijgjes (ontsluiten) en de takken (verzamelen) met stam (verbinding) verbonden is. Deze

wegencategorisering moet merkbaar zijn bij de inrichting van de wegen, zodat zij een sturende werking kan hebben en leidt tot het gewenste rijgedrag.

Selectie

De N28/N45 is in het Ruimtelijke structuurplan geselecteerd als een **primaire weg type II** (tot de N8). Deze wegen hebben een verzamel functie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang.

De provincie selecteerde de N28 (Halsesteenweg) en de N255 (Edingsesteenweg) van N8 (Brusselsesteenweg) tot provinciegrens bindend geselecteerd als **secundaire wegen type I**. Deze heeft een belangrijke verbindende rol.

Volgende assen zijn bindend geselecteerd als **secundaire wegen type II**:

- N8 (Brakelsesteenweg - Elisabethlaan - Leopoldlaan - Brusselsesteenweg) van N28 (Koning Boudewijnlaan te Ninove) tot N8c (Rondweg te Brakel);
- Het traject N460 (Geraardsbergsesteenweg) van N45 (Aalstsesteenweg te Schendelbeke) tot N8 (Brakelsesteenweg).

De N8 (Brusselsesteenweg, van Ninove tot de provinciegrens) wordt als **secundaire weg type III** geselecteerd. Deze weg is dus een drager voor het openbaar vervoer.

In de gemeentelijke mobiliteitsplannen wordt onderscheid gemaakt tussen lokale wegen type I, type II en type III.

Lokale wegen type I of Lokale verbindingswegen zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau. Als aanvullende functie kan het toegang geven worden beschouwd. In Ninove worden de volgende wegen als dusdanig geselecteerd:

- N460 (Geraardsbergsesteenweg) (omwille van de parallelle ligging ten opzichte van N42 tussen Geraardsbergen en N8 enerzijds en ten opzichte van N28 - N45 tussen N8 en Aalst anderzijds);
- N405 (Aalstersesteenweg) vanaf de kruising met N28 (Den Doorn), richting Denderleeuw;
- C. Prieelstraat (Aspelare);
- Krepelstraat (Denderwindeke).

Lokale wegen type II of lokale ontsluitingswegen, ook wel lokale verzamelwegen, geven ontsluiting naar de gemeentelijke en bovengemeentelijke verbindingswegen. Hun functie is verzamelen op woonkern-of wijkniveau met als aanvullende functie het toegang geven.

Het verkeer naar het centrum dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de ringstructuur rond Ninove. Het herkomst- en bestemmingsverkeer van het centrum wordt vervolgens zoveel mogelijk via de **Centrumlaan** en de **Mallaardstraat** gestuurd. Verkeer in woonwijken wordt zoveel mogelijk vermeden. Binnen het centrum wordt enkel de Centrumlaan en de Mallaardstraat aangeduid als lokale verzamelas. Voorlopig wordt ook de **Brusselstraat** nog opgenomen als

verzamelas.

Onderzoek naar een rechtstreekse **ontsluiting voor de pool 'Parkkaan' vanaf de ring** is noodzakelijk, eventueel via een rechtsin-rechtsuitprincipe.

Voor Ninove zijn de volgende wegen als lokale ontsluitingswegen geselecteerd:

- N405 (Albertlaan - Aalstersesteenweg) tussen kruispunt 'Den Dollar' (N8 x N405) en 'Den Doorn' (N45 x N405), tevens stedelijke verdeelweg;
- Centrumlaan, Mallaardstraat, Brusselstraat;
- Ophemstraat;
- Route Kraningenstraat - Breeweg - Paardeveldstraat - Eichenstraat - Cauterdreef – Berrebroekstraat – Aardeweg;
- route Nederhasseltstraat (tot aan Wildendries) - Smid Lambrechtstraat – Outerstraat – Bovenhoekstraat;
- Route Melkbos - Muylemstraat - Zevenkotenstraat – Kloosterstraat;
- Denderhoutembaan;
- route Neuringen - Echel – Pollarebaan;
- route Brielstraat – Hemelrijk;
- route Okegembaan - Kattestraat - Dorp - Van der Perrekaai;
- Groenstraat – Lebekestraat.

De overige assen zijn lokale wegen type 3.

Inrichtingsprincipes lokale wegen

De inrichtingsprincipes worden afgestemd op deze van de Vlaamse overheid. Deze verschillen slechts in beperkte mate van principes uit het oude mobiliteitsplan.

Voor het plaatsen van de openbare verlichting langs de wegen zal rekening gehouden worden met de richtlijnen van de nieuwe lichtvisie, opgemaakt in opdracht van AWV –Expertise Verkeer en Telematica.

Lokale verbindingswegen

Lokale verbindingswegen hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Aanvullende functies zijn het ontsluiten en toegang verlenen. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegenet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

Volgende inrichtingsprincipes worden vooropgesteld²:

- Snelheidsregime:

² Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné

- BUBEKO: 70 km/u
 - BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - Asmarkering aanwezig
 - Randmarkering aanwezig
- Aantal rijstroken: 1 x 2 rijstroken
- Effectieve rijstrookbreedte incl. belijning/excl. goot:
 - BUBEKO: 3 m
 - BIBEKO: 2.75 m (3 m bij regulier dienst OV en vrachtroute)
- Mogelijke kruispuntvormen*:
 - Met hoofdwegen: geen rechtstreekse aansluiting
 - Met primaire wegen:
 - BUBEKO: Hollands complex, lichtengeregeld kruispunt
 - BIBEKO: lichtengeregeld kruispunt, rotonde
 - Met secundaire wegen: lichtengeregeld kruispunt, rotonde, voorrangsregeling (B9 of B15)
 - Met lokale wegen: voorrangsregeling (verkeersborden B9 of B15)
- Voetgangersvoorzieningen:
 - BUBEKO: geen specifieke voorzieningen nodig
 - BIBEKO: voetpaden en oversteekplaatsen
- Parkeervoorzieningen: buiten de rijstroken (indien noodzakelijk)
- Bouwrijpe stroken:
 - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn
 - BIBEKO: geen
- Openbaar vervoer
 - Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook

Aanvullende eis: vrije bedding indien structureel doorstromingsprobleem

- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen)

Lokale ontsluitingswegen

Lokale ontsluitingswegen hebben als hoofdfunctie het verzamelen of ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdelen in het gebied. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Naast de ontsluitingsfunctie neemt het toegang verlenen ook een belangrijke plaats in. De weg ontsluit een lokaal gebied (vb. wijk, kern, industrie- of dienstenzone) naar een weg van hogere categorie.

Volgende inrichtingsprincipes worden vooropgesteld³:

³ Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné

- Snelheidsregime:
 - BUBEKO: 70 km/u
 - BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - Asmarkering afwezig
 - Randmarkering aanwezig
- Aantal rijrichtingen: doorgaans dubbelrichtingsverkeer
- Effectieve rijbaanbreedte (incl. belijning/excl. goot):
 - Algemeen: 4.5 m (eventueel met verharde kantstrook van 0.5 m)
 - 6 m bij regulier dienst OV en vrachtroute
- Mogelijke kruispuntvormen:
 - Met hoofdwegen: geen rechtstreekse aansluiting
 - Met primaire wegen:
 - BUBEKO: Hollands complex, rechts in-rechts uit
 - BIBEKO: rechts in-rechts uit, verkeerslichtengeregeld kruispunt, rotonde
 - Met secundaire wegen: lichtengeregeld kruispunt, rotonde, voorrangsregeling (B9 of B15)
 - Met lokale wegen: voorrangsregeling (verkeersborden B9 of B15), voorrang van rechts
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden en oversteekplaatsen indien noodzakelijk
- Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan
- Bouwrijke stroken:
 - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn
 - BIBEKO: geen
- Openbaar vervoer
 - Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook
- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen)

Globale visie voor de as N45/N28

Langsheen deze as of in de omgeving ervan worden ontwikkelingen gepland:

- Langsheen de N45/N28 worden bijkomende bedrijventerreinen ontwikkeld. Er wordt aanbod voor regionale bedrijvigheid gecreëerd tussen de Aalstersesteenweg N405 en de Ring N28. Het bedrijventerrein wordt momenteel via de Aalstersesteenweg N405 naar de N28 ontsloten.
- Ten noorden van Ninove zullen verschillende woongebieden ontwikkeld worden. De N45 Albertlaan en de Denderhoutembaan (beide lokale wegen) kampen momenteel al met problemen op vlak van verkeerleefbaarheid en doorstroming.

Er dient tevens gezocht te worden naar een veilige bovenlokale fietsverbinding in noord-zuidrichting. De fietsinfrastructuur langsheen de N28 is niet conform de richtlijnen mbt de

inrichting van een primaire weg en het fietsvademecum. Alle partijen zijn het eens dat het belangrijk is dat er fietsvoorzieningen gerealiseerd worden conform de richtlijnen. Hier is nog niet bepaald of er al dan niet nieuwe fietsinfrastructuur komt, maar de visie is wel dat deze in bevestigend geval dient gescheiden te verlopen van het autoverkeer. Er is ook nog niet beslist of dit fietspad het statuut en/of de inrichting van een fietssnelweg krijgt. Eventueel kunnen de parkeerstroken hiervoor geschrapt worden. Dit dient onderzocht te worden.

Deze stad Ninove is vragen partij om een globale visie op te maken voor de as N45/N28. Hierbij dient een evenwicht gezocht te worden tussen het ontsluitend karakter van de as en een vlotte verbinding naar het hoofdwegennet.

3.5.2.2 Werkdomein B: Netwerken per modus

3.5.2.2.1 B1 Verblijfsvoorzieningen en voetgangersvoorzieningen

3.5.2.2.1.1 Realisatie van verblijfsgebieden en aangename wandelassen

Kaart 2: Snelheidsbeleid

Hoger werd al aangegeven dat er in het beleid aandacht gaat naar het verhogen van de aantrekkelijkheid van het stadscentrum, zowel voor winkelen, werken als voor wonen. Dit vertaalt zich in:

- Invoeren van snelheidszones en inrichting conform de maximaal toegelaten rijsnelheid. De verblijfsgebieden worden alsdusdanig ingericht. Ter versterking van de zone 30 en de zone 50-gebieden dienen poorteffecten te worden voorzien op de toegangswegen naar de verschillende verblijfsgebieden.
- De realisatie van een verkeersluw centrum, met aangename wandelassen (zie ook 3.5.2.1.1.2). Ook tussen het centrum en de randparkings worden aangename verbindingssassen gerealiseerd.
- Aandacht voor wandelassen binnen de geplande ruimtelijke ontwikkelingen (doorwaarbaarheid OCMW-site, ontsluiting Burchtdamsite, ...)
- Aanpak van de mobiliteitsproblemen in de omgeving van de Dreefstraat, Station, Fernand Tavernestraat, Vinkenstraat, Aalstersesteenweg, Weggevoerdenstraat met ingrepen die de veiligheid van de fietsers en voetgangers waarborgt.
- Realisatie van kwalitatieve voetpaden (obstakelvrij, voldoende breed, duidelijk herkenbaar)

3.5.2.2.1.2 Herwaardering van de trage wegen

Er is een sterk hernieuwde aandacht voor de trage wegen.

- Alle trage wegen van Ninove die volgens de Atlas der Buurtwegen, de topografische kaarten en andere geografische bronnen zouden moeten bestaan, werden in kaart gebracht. Deze wegen werden geïnventariseerd: Zijn de wegen nog terug te vinden, welk type verharding hebben ze, hoe breed zijn ze op terrein, welke eventuele obstakels zijn er op de wegen,...

- Al deze gegevens werden verwerkt en vertaald naar evaluatiekaarten. Op deze kaarten is te zien in welke mate deze wegen toegankelijk zijn. De evaluatiekaarten werden tijdens verschillende infoavonden voorgesteld aan de inwoners. Inwoners konden hun mening geven over elke weg (moet een bepaalde weg opnieuw open, moet er iets veranderen aan de bedding van een weg...). Op basis van deze evaluatie wordt gezocht naar compromissen voor elke weg.
- Het resultaat is een adviesnota en een wenselijkheidskaart voor elke deelgemeente. De kaarten en documenten (inventarisatie/evaluatie) zijn te vinden onder <http://tragewegen.be/ninove>.

Momenteel wordt gewerkt aan de uitvoering van de wenselijkheidskaarten. Daartoe werd een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt met de provincie Oost-Vlaanderen. Er zal budget vrijgehouden worden voor het onderhoud en beleidsmatige acties (informatie, communicatie) voor de trage wegen.

3.5.2.2.2 B2: Fietsroutenetwerk

3.5.2.2.2.1 Fietsnetwerk

Kaart 3: Fietsroutenetwerk

Inleiding

In het fietsnetwerk wordt een hiërarchische structuur ingebouwd met onderscheid tussen:

- Het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**: Het BFF is een gemeenteverschrijdend fietsroutenetwerk dat zich richt op doelgerichte verplaatsingen (> 5 km). Het BFF focust zich op fietsverkeer naar woonkernen, scholen, stations, winkelcentra, bedrijventerreinen, ... Het netwerk is opgemaakt door de provincies en het Vlaams gewest in samenspraak met de gemeentes. Het netwerk is opgebouwd uit hoofdroutes (de fietssnelwegen), functionele fietsroutes en alternatieve functionele fietsroutes. Fietsinfrastructuur kan alleen gesubsidieerd worden indien voldaan wordt aan de voorwaarden die opgenomen zijn in het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Het **lokaal functioneel fietsnetwerk (LFF)**: De lokale functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal netwerk op gemeentelijk niveau. Het LFF richt zich op doelgerichte verplaatsingen (< 5 km) naar het werk, de school, haltes openbaar vervoer, de winkel, het sportcentrum en vrije tijd in het algemeen. Het LFF wordt afgebakend door de gemeenteraad in samenspraak met de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). De deputatie kwalificeert het LFF. De gemeenteraad heeft inmiddels beslissingen genomen met betrekking tot het lokale functionele fietsnetwerk (LFF) (incl. kwalificatie deputatie). Fietsinfrastructuur kan alleen gesubsidieerd worden indien voldaan wordt aan de voorwaarden die opgenomen zijn in het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Het **lokaal netwerk**. Deze fietsroutes zijn aangeduid door de stad als belangrijke fietsroute op lokaal niveau, maar deze zijn niet meegenomen als lokaal functioneel fietsroute door de provincie. Zij komen bijgevolg niet in aanmerking voor subsidiering van hogere overheden in het kader van fietsfondsdossiers maar verdienen wel een bijzondere aandacht.

Bij de uitbouw en de realisatie van het fietsnetwerk dient met volgende vereisten rekening gehouden:

- Het fietsnetwerk dient een hiërarchisch geheel te vormen, waarbij lokale fietsroutes aansluiten op bovenlokale routes;
- Het fietsnetwerk dient veilig te zijn (menging waar kan, scheiden waar moet);
- Het fietsnetwerk dient comfortabel te zijn (verharding, hellingsgraad, materiaal gebruik, ...);
- Het dient direct te zijn;
- Het dient aantrekkelijk te zijn.

Selectie

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF):

- Fietssnelweg langs spoorlijn Geraardsbergen – Denderleeuw

Op 16 oktober 2014 besliste de Oost-Vlaamse deputatie om prioriteit te geven aan de aanleg van fietssnelwegen. Deze hoofdroutes vormen voortaan de ruggengraat van het Oost-Vlaamse fietsroutenetwerk. Fietssnelwegen dienen verankerd te worden met de hoofdroutes van het BFF en ingericht te worden als fietssnelweg of fietscorridor. Momenteel onderzoekt de provincie Oost-Vlaanderen de realisatie van een fietssnelweg langs de spoorlijn Geraardsbergen – Denderleeuw. Een bijzondere aandacht gaat naar de verbinding ter hoogte van Ninove centrum, voor het deel gelegen binnen de ringstructuur. De fietssnelweg zal maximaal de route langs het spoor volgen. De belangrijkste motivatie is dat deze route langs het spoor een aanzuigroute zal zijn. Deze heeft dus meer fietspotentieel. In het kader hiervan is het aangewezen om ruimte te reserveren langs het spoor ter hoogte van het gebied gelegen tussen Venebroeklos en Preulegem. Hier zijn ontwikkelingen gepland. Er wordt aan de Provincie gevraagd om de hoofdroute BFF te verleggen op het tracé van de fietssnelweg.

- Suggesties opname als bovenlokale functionele fietsroute

De route langs de Dender is een belangrijke recreatieve fietsroute (cf knooppuntennetwerk). Via de Venebroeklos, een nieuw aan te leggen fietspad (noordelijke zijde Dender) en de bestaande fietsbrug zal een verbinding met het jaagpad langs de Dender gerealiseerd worden. Er wordt aan de Provincie gevraagd om deze verbinding Venebroeklos- fietspad langs de Dender- fietsbrug- Denderkaai op te nemen in het BFF.

De N28 Koning Boudewijnlaan is in het oorspronkelijke mobiliteitsplan opgenomen als lokale fietsroute. De stad Ninove suggereert dit deel op te nemen als bovenlokale functionele fietsroute. Het vormt de kortste verbinding tussen een aantal belangrijke bovenlokale routes en de as ontsluit regionale bedrijven.

- Overige bovenlokale functionele fietsroutes zijn
 - N405 Aalstersesteenweg;
 - Denderhoutembaan;
 - Albertlaan;
 - Outerstraat;
 - Smid Lambrechtslaan;

- Lebekestraat;
- Groenstraat;
- Geraardsbergsesteenweg;
- Cyriel Prieëlstraat;
- N8 Brakelsesteenweg / Brusselbaan;
- -Eikestraat;
- Kapittelstraat – Paardeveldweg -Breeweg;
- Oud Eichembaan - Spoorwegstraat – Terrasstraat – Eichemstraat;
- Rietstraat- Schuitstraat – Pollaredorp – Hoogstraat- Steenberg – Neuringen;
- Heirebaan – Molenweg – Krepelstraat;
- N255 Edingsesteenweg;
- Blokkendries- Kerkveld – Schone-Veldstraat – Neep;
- Aalsesteenweg;
- N8 Brusselsesteenweg;
- N28 Koning Boudewijnlaan;
- N8 Brusselsesteenweg – Koning Leopoldlaan – Elisabethlaan;
- Fabriekstraat- Meebekeweg – Beverstraat – Biezenstraat –
Weggevoerdenstraat.

Lokale functionele fietsroutes (LFF):

- Kerkstraat- Volgelzangstraat – Scheidestraat;
- Van der Schuerenstraat – Nederhasseltstraat;
- Melkbos- Muylemstraat- Kerkhofstraat;
- Geraardbergsestraat- Preulegem;
- Eichemstraat;
- Ophemstraat- Lepelstraat – sint-Marcellusstraat – Zevenhoek;
- Joannes-Babtiste van Langenhaeckestraat;
- Angereelstraat;
- Polare-Dorp -Nekkerspunt – Polarebaan – Wandelweg;
- Krepelstraat;
- Brielstraat – Hemelrijk;
- Vreckom – Muntstraat – Brusselseheerweg;
- Valleistraat – Sint-Pietersstraat;
- Leopoldstraat;
- Okegem-Dorp;
- Fonteinstraat – Hazeleerstraat;
- Beverstraat – Beverhoek – onverharde weg tot N8 Brakelsesteenweg.

Lokale fietsroutes (LF):

Zie kaart

Inrichtingsprincipes.

De inrichtingsprincipes uit het vademecum fietsvoorzieningen gelden als basis voor de herinrichting. De wegdelen en kruispunten die onveilig zijn (bepaald op basis van de schoolroutekaart, de Gis-ongevallen) worden prioritair aangepakt. Er wordt gestreefd om bestaande landbouwwegen, landelijke paden en wegen uit te bouwen tot veilige fietsverbindingen in onze deelgemeenten en de binnenstad, en van en naar de binnenstad. Hierdoor wordt het (schoolgaand) fietsverkeer zoveel als mogelijk gescheiden van de secundaire wegen en de ring rond Ninove.

Waar mogelijk worden fietssuggestiestroken en duidelijk gemarkeerde fietsstroken voorzien op brede (beton)straten in onze stad en deelgemeenten. Vooral ter hoogte van de woonkernen zal dit belangrijk zijn.

3.5.2.2.2 Fietsuitleensystemen

Fietsuitleensystemen zijn een belangrijke schakel binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het biedt het voordeel dat de eerste en/of de laatste kilometers van een verplaatsing met het openbaar vervoer kan worden afgelegd met de fiets. Hierdoor kan een drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer worden weggenomen. Het fietsuitleensysteem biedt ook een antwoord op de vraag naar een goedkoop vervoerssysteem op maat en het draagt bij tot een verkeersleefbaardere stad. Een aantal autoverplaatsingen worden vermeden.

De stad gaat op zoek naar partners om een fietsuitleensysteem uit te bouwen in onze stad. Er is reeds een fietsuitleensysteem ter hoogte van het station gerealiseerd. Er is een aanvraag voor een tweede locatie, ter hoogte van de bushaltes aan het stadhuis ingediend.

3.5.2.2.3 Fietstallingen

Het voorzien van kwaliteitsvolle, goed gesitueerde en voldoende fietsenstallingen is een van de voorwaarden om het gebruik van de fiets aan te moedigen. De stad Ninove zal daarom fietsstallingen bijgebouwen waar nodig en opportuun. De verschillende attractiepolen (zie bijlage) worden voorzien van voldoende comfortabele en veilige fietsstallingen. Omwille van herkenbaarheid wordt voorgesteld zoveel mogelijk hetzelfde type fietsenstallingen te gebruiken en gebruik te maken van passende signalisatie.

Een bijzondere aandacht gaat naar de realisatie van kwalitatieve fietsstallplaatsen ter hoogte van de openbaar vervoershaltes.

Ter hoogte van het station van Ninove en Kaardelootstraat zijn twee fietskluizen voorzien. Het gebruik ervan zal geëvalueerd worden. Bij positieve evaluatie zal het aanbod uitgebreid worden.

3.5.2.2.4 Fietsstraten

De stad zal onderzoeken welke straten, vooral in de binnenstad, maar ook in de kernen van de deelgemeenten, in aanmerking komen om als 'fietsstraat' te worden ingericht.

3.5.2.2.3 B3: Openbaar vervoernetwerk

Kaart 4: Openbaar vervoer

3.5.2.2.3.1 Naar basisbereikbaarheid

De Vlaamse overheid verschuift met basisbereikbaarheid de klemtoon naar een vraaggestuurd en efficiënter systeem waarbij ook combimobiliteit een rol in opneemt. Openbaar vervoer blijft een prominente rol spelen in mobiliteit maar voor de voor- en natrajecten wil de overheid andere vervoermiddelen inzetten zoals autodelen en deelfietsen. Daarnaast heeft basisbereikbaarheid tot doel om een betere afstemming te realiseren tussen verschillende beleidsdomeinen. In eerste instantie wordt hier gedacht aan de afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijk ordening, zowel op korte als lange termijn.

Concreet ziet de Vlaamse overheid vier vervoerlagen, die optimaal op elkaar afgestemd worden, om basisbereikbaarheid te realiseren.

- Treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer
- Kernnet: de ruggengraat van het stads- en streekvervoer, waarbij bussen en trams kernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden
- Aanvullend net: ondersteunt het kernnet via buslijnen (aanvoer) en via ontsluitende lijnen. Ook functionele ritten vallen hieronder.
- Vervoer op maat: lokale vervoeroplossingen zoals leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ontsluiting van bedrijvenszones,...

Om lokale besturen nauw te betrekken worden vervoerregio's samengesteld. De leden van deze raad werken mobiliteitsvoorstellen uit voor het aanvullend net en het vervoer op maat en adviseren het kernnet. De vervoerregio is ook verantwoordelijk voor de opmaak van een strategisch vervoerplan voor de regio. Mobiliteit moet hierbij globaal bekeken worden: personenvervoer en logistiek vervoer, naast openbaar vervoer, ook deelfietsen, deelauto's, taxi, ...

3.5.2.2.3.2 Station als multimodaal knooppunt

De opwaardering van de stationsomgeving is een belangrijk strategisch ruimtelijk project. Daarbij streeft Ninove ook naar een optimalere dienstverlening door het instellen van een hogere en directe treinfrequentie van en naar Brussel (als onderdeel van het Gen).

Een goede verknoping van treinen en bussen is belangrijk. De stad Ninove vraagt om de mogelijkheid te onderzoeken om een bus-eindterminal te maken (in plaats van twee) ter hoogte van het station om zo de verbindingen van de verschillende bussen en ook de verbindingen met de trein te optimaliseren.

De stad Ninove is vragende partij om gebruik te maken van de Mallaardstraat om het station te bereiken. Tijdens de werken thv de Dreefstraat gebruikte de Lijn de Mallaardstraat. De tijdelijke situatie is te beschouwen als een goede test. De Lijn is bereid om te onderzoeken of het mogelijk is om de bussen van op de Graanmarkt rechtdoor te laten rijden en zo via de Mallaardstraat en Astridlaan naar het station te laten rijden.

Het station wordt tevens ontsloten via de fietssnelweg langs de spoorlijn. Er worden kwalitatieve fiets- en voetgangersverbindingen voorzien met het centrum.

3.5.2.2.3.3 Lightrailverbinding met Brussel

De Lijn Vlaams-Brabant wil een tramverbinding Ninove /Gooik – Lennik – Dilbeek – Brussel realiseren. Er werden verschillende tracés onderzocht. Indien de tramlijn gerealiseerd wordt, dan is de stad vragende partij om deze minimaal door te trekken tot Ninove – tramstatie, en eventueel verder tot het centrum, bij voorkeur tot aan het station.

3.5.2.2.3.4 Overige stations als kleinschaligere openbaarvervoersknooppunten

De stations van Appelterre, Eichem en Okegem worden eveneens opgewaardeerd. Deze kunnen beschouwd worden als kleinschalige openbare vervoersknooppunten.

3.5.2.2.3.5 Optimalisatie van de busontsluitingen

N8 als openbaar vervoerscorridor en een park and ride ter hoogte van ‘tramstatie’.

De N8 is een belangrijke openbaar vervoerscorridor. Ter hoogte van de N8 worden een aantal ingrepen uitgevoerd met het oog op een betere busdoorstroming. Ter hoogte van het kruispunt N8 xN28 (‘tramstatie’) zal er een busbaan gerealiseerd worden in de richting van Ninove. De halte aan de stelplaats “Tramstatie” heeft potentie om te ontwikkelen als een park – and – ride. De locatie functioneert momenteel als park – and – ride, maar is niet als dusdanig ingericht.

Betere busverbindingen met Denderhoutem

Stad Ninove is vragende partij voor betere busverbindingen met Denderhoutem en met Brussel. Er zijn veel verbindingen tussen Denderhoutem en Aalst, terwijl deze er niet zijn met Ninove.

Optimalisatie van de doorstroming op specifieke punten.

Er stellen zich algemene doorstromingsproblemen ter hoogte van het kruispunt N45 Albertlaan x Denderhoutembaan. Bij een eventuele herinrichting zal aandacht moeten gaan naar de busdoorstroming.

3.5.2.2.4 B4: (Her)inrichting van de wegen

Implementatie snelheidszones

Met de invoering van de snelheidszones wil het gemeentebestuur de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verhogen. Snelheid is immers één van de grote risicofactoren in het verkeer.

- Op de N45/N28 (primaire weg) is er een maximaal toegelaten snelheid van 90 km per uur. In het kader van een globale visienota voor de N28 kan nagegaan worden of dit dient bijgestuurd te worden
- Op de gewestwegen en op de landelijke wegen (buiten de kernen) wordt een algemene maximumsnelheid van 70 km/u ingevoerd.
- Woonkernen worden zone 50

- Schoolomgevingen, omgeving ziekenhuizen, ... worden zone 30.

Bij de indeling van de snelheidszones werd rekening gehouden met de functies van de wegen en de aard van de ruimtelijke omstandigheden. De inrichting van de zones gebeurt zodanig dat het maximale snelheidsregime afgedwongen wordt. Een duidelijke vormgeving van de verblijfsgebieden met maximaal toegelaten snelheid van 50 km per uur en 30 km per uur (in schoolomgeving en woonwijken) wordt nagestreefd.

De stad Ninove zal volgende acties ondernemen ter uitvoering van het snelheidsplan

- Bebording snelheidszones,
- Realisatie poorteffecten op de toegangswegen naar de verschillende verblijfsgebieden;
- Uitvoering van snelheidsbeperkende ingrepen waar nodig (realisatie asverschuivingen,...);
- Ingrepen om ongewenst doorgaand verkeer te beperken: knippen van weginfrastructuur, aangepaste bebording;
- Invoeren tonnagebeperking in woonwijken en eventueel plaatsen van vrachtwagensluizen.

Aanpassing van weginfrastructuur

- Herinrichting N8 met aandacht voor busdoorstroming (gepland);
- Herinrichting Burchtstraat, Oudstrijdersplein, en Beverstraat (tot aan Dam) met oog op verkeersluw centrum (lopende);
- Aanpak Fernand Tavernestraat, Vinkenstraat, Aalstersesteenweg met ingrepen die de veiligheid van de fietsers en voetgangers waarborgt;
- Herinrichting Weggevoerdenstraat/Dreefstraat (gepland);
- Studie herinrichting Mallaardstraat (als invalsweg);
- Studie herinrichting Denderhoutembaan en kruispunt met N45 Albertlaan;
- Herinrichting stationsomgeving;
- Haalbaarheidsstudie ontsluiting Parklaan (via N8 Leoplaan);
- Herinrichting kruispunt Tramstatie.

Herinrichting met oog op een veiligere fietsinfrastructuur

- Realisatie veilige fietsverbinding realiseren tussen Outer en de Albertlaan. Er wordt een fietsweg voorzien, parallel aan de Aardeweg, in het verlengde van de Oude Eichembaan, aansluitend op de Ratissestraat te Outer.
- Veilige doorsteken voor langzaam verkeer Kloosterweg – Snoekgrachtweg – Witherenstraat. De haalbaarheid van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de N45 dient onderzocht te worden.
- Waar mogelijk worden fietssuggestiestroken en duidelijk gemarkeerde fietsstroken voorzien op brede (beton)straten in de stad en de deelgemeenten.

3.5.2.2.5 B5: Parkeerbeleid

Kaart 5: Parkeerbeleid

Het gemeentebestuur wenst gedifferentieerd parkeerbeleid te voeren. Zij beoogt hiermee:

- Een hoge rotatie te verkrijgen in het centrumgebied (betalend parkeren in het centrum met parkeerdurbeperking). Bezoekers met een korte bezoektijd krijgen hierdoor meer kans om een parkeerplaats te vinden.
- Ruimte te reserveren voor de bewoners (blauwe zone).
- Mogelijkheden tot langparkeren realiseren, maar dan op iets grotere afstand tot de stad.

Dit vertaalt zich in volgende parkeerstructuur met:

- Een zone voor betalend parkeren in het centrum, met relatief hoge tarieven en sterke beperking in parkeerduur dicht bij het centrum en minder hoge tarieven en langere maximale parkeerduur op iets grotere afstand van het centrum.

Parkeerzone	Parkeertarief	Uren voor betalend parkeren	Maximale parkeerduur
alle parkeerzones	15 min. gratis met gratis parkeerticket	24 uur per dag	max. 15 min.
rode zone	1 euro per uur 3 euro voor 2 uur	Elke dag van 8.30 tot 18.30 uur (behalve op zon-en feestdagen)	max. 2 uur
oranje zone	1 euro per uur	Elke dag van 8.30 tot 18.30 uur (behalve op zon-en feestdagen)	max. 4 uur
gele zone	0,50 euro per uur	Elke dag van 8.30 tot 18.30 uur (behalve op zon-en feestdagen)	max. 24 uur

- De shop&go-zones liggen verspreid in het commercieel centrum. In die zones kunnen mensen een half uur gratis parkeren, zonder ticket.
- Uitbreiding van blauwe zone waar verschuiving van de parkeerdruk te verwachten is in woonstraten. In deze blauwe zones kan gebruik gemaakt worden van bewonerskaarten. De kostprijs van deze kaarten is in functie van de ligging van de zones (duurder nabij het centrum).
- Langparkeerders worden zoveel mogelijk opgevangen op parkeerterreinen. Deze parkeerterreinen zullen bewegwijzerd worden, zodat de bezoekers hier maximaal naar toe geleid worden via de Centrumlaan en via de Mallaardstraat.
 - Voor de parkeerterreinen, gelegen op beperkte afstand van het centrum wordt een zeer laag tarief gevraagd. Er wordt een laag tarief toegepast om de parkeerdruk te beperken. Het betreft volgende locaties:
 - Paul de Montplein
 - OCMW – parking (tijdelijk)
 - Dr. F. Hemmeryckxplein
 - Oude kaaiparking
 - De parkings die op grotere afstand van het centrum gelegen zijn worden gratis aangeboden. Het betreft:

- IKORN parking.
- Parking Mallaard. Deze parking wordt beter ontsloten door een betere bewegwijzering, kwalitatievere verlichting en uitbreiding van de capaciteit.
- Stationsparking. De stad ijvert voor de uitbreiding van de parking ter hoogte van de Astridlaan door NMBS. De gemeente onderhandelt met de NMBS om de parking gratis te houden of om een laag tarief te hanteren. Vooral tijdens het weekend, als de vraag van pendelaars beperkt is, moet het gratis ter beschikking stellen of het hanteren van een laag tarief haalbaar zijn.

Het parkeren wordt constant gemonitord en indien nodig bijgestuurd.

Het parkeren van vrachtwagens wordt verboden in de woonwijken. Het parkeren van vrachtwagens moet gebeuren op de bedrijfsterreinen zelf.

3.5.2.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

3.5.2.3.1 Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.

Stimuleren tot het opstellen van bedrijfsvervoersplannen en schoolvervoersplannen

Bedrijven dienen gestimuleerd te worden tot de opmaak van een bedrijfsvervoersplan. Mogelijkheden voor bedrijven om de keuze van de vervoerswijze van de werknemer te beïnvloeden zijn:

- Het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets door een betere fietsenstalling, goede fietsroutes op het bedrijfsterrein of het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen.
- Invoeren reiskostenvergoeding per fiets en deze hoger stellen dan die met de auto.
- Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door een gunstige reiskostenvergoeding (bijvoorbeeld door tussenkomst in de onkosten van gebruik van het openbaar vervoer)
- Het bevorderen van het carpoolen door het beschikbaar stellen van de beste parkeerplaatsen voor carpoolers of door een lease-wagen of –busje ter beschikking te stellen.
- Het ophalen en wegbrengen van werknemers door middel van bedrijfsvervoer

Het opstellen van een bedrijfsvervoersplan speelt evenwel niet uitsluitend op het niveau van de bedrijven.

Het stadsbestuur en haar diensten (als bedrijf) kunnen eveneens een bedrijfsvervoersplan (laten) opstellen.

De coördinatie van het goedervervoer dient te gebeuren in samenspraak met de bedrijven. Er moet gestreefd worden naar een bundeling en concentratie van de transportroutes langs de hoofdwegen.

Schoolvervoersplannen

Scholen of scholengemeenschappen (met name secundaire scholen) hebben een aanzienlijk personeelsbestand en maakten reeds schoolvervoersplannen op. Deze zullen geactualiseerd

worden. Scholen kunnen een belangrijke bijdrage leveren door hun personeel en leerlingen aan te moedigen om andere vervoerswijzen dan de auto te kiezen.

3.5.2.3.2 Werkdomein C2: tarifiering

Parkeertarieven

Hoger werd aangegeven dat de stad een sterke differentiatie in het parkeertarief wenst door te voeren om in het centrum een hoge parkeerrotatie te bekomen. Parkeren aan de rand van de stad wordt gestimuleerd door het parkeren gratis aan te bieden of door een zeer laag tarief aan te rekenen.

Tarifiering openbaar vervoer

Een van de maatregelen om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren is de integratie van de tarieven. Er zijn reeds verschillende voordelige tarieven geldig:

- De stad Ninove heeft met De Lijn een overeenkomst afgesloten voor haar inwoners van 12 tot en met 18 jaar. Zij krijgen 25 % korting op een Buzzy Pazz met een geldigheidsperiode van 1, 3 of 12 maanden;
- Senioren (+65) kunnen gratis gebruik maken van het openbaar busvervoer (en 4 kinderen van 6 tot en met 11 jaar) en van een voordelig tarief voor reizen met de trein
- Terugbetaling van het openbaar vervoersabonnement voor het stadspersoneel

In navolging van andere steden en gemeenten kan Ninove nog andere doelgroepentarieven nastreven:

- Gratis winkelbus vanuit de kernen en woonwijken en zo mogelijk vanaf de randparkings indien dit past binnen de financiële mogelijkheden van de stad.
- Gratis evenementenbus indien dit past binnen de financiële mogelijkheden van de stad.

3.5.2.3.3 Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Beslissingen van het Schepencollege met betrekking tot investeringen in het openbaar domein zal transparant gecommuniceerd worden naar de bevolking toe. Bij elke uitvoering wordt, voor de aanvang, de inspraak van de betrokken buurtbewoners gerespecteerd. In de mate van het mogelijke en het haalbare zal rekening gehouden worden met de wensen van de buurtbewoners.

Via het stedelijk informatieblad zal aan de burgerinformatie verschaft worden omtrent het gevoerde mobiliteitsbeleid. Daarnaast worden de inwoners en de bedrijven op de hoogte gehouden van de vruchten van het gevoerde beleid.

In de informatiecampagne kan tevens aangegeven worden op welk wijze bepaalde bestemmingen het best bereikt kan worden (vb gebruik van stationsparking tijdens het weekend,...).

Naar verschillende doelgroepen toe zal een campagne gevoerd worden welke moet aanzetten tot een efficiënter gebruik van met name de gemotoriseerde vervoersmiddelen:

- Scholen: campagnes omtrent carpooling, fietspooling, informatie met betrekking tot veilige wegen om de school te bereiken (cf. schoolfietsroutekaart);
- Bedrijven: campagnes om de opmaak van bedrijfsvervoersplannen te stimuleren.

3.5.2.3.4 Werkdomein C4: Handhaving

Het handhavingsbeleid te Ninove zal zich voornamelijk toespitsen op:

- Parkeren in de gebieden waar de vraag groot is, en waar de ruimte beperkt is (het centrum en bij schoolomgevingen);
- Snelheidsgedrag.

3.5.2.3.5 Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie

Evaluatie van het mobiliteitsplan

Jaarlijks zal een voortgangsverslag opgemaakt worden. Het doel van het voortgangsverslag is om een duidelijk overzicht te krijgen van de stand van zaken in de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Hierbij wordt vooral nagegaan of de afspraken, die tussen de verschillende partners werden gemaakt tijdens de opmaak van het actieplan in het mobiliteitsplan, opgevolgd worden. In het voortgangsverslag wordt vooral aandacht besteed aan de acties/maatregelen op korte termijn.

Bij aanvang van een nieuwe legislatuur zal een sneltoets opgemaakt worden. De sneltoets heeft als doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Monitoring van het mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid zal gemonitord worden aan de hand van

- De evaluatienota's die opgemaakt worden in het kader van samenwerkingsovereenkomsten;
- Uitvoering van tellingen op de belangrijke invalssassen en uitvoering van kruispunttellingen in het kader van geplande projecten;
- Oplijsting en analyse van de ongevalgegevens.

3.6 Actieplan

Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofd-doelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
A.1. Ruimtelijke planning	Kernversterkend beleid voeren	Stedelijk gebied en de kernen	Verkeersleefbaarheid	lopende	hoog	Stad Ninove	Ruimte Vlaanderen, Provincie	/
A.1. Ruimtelijke planning	Verkeersluw centrum en 4 activiteitenpolen	centrum	Verkeersleefbaarheid	lopende	middel	Stad Ninove	Ruimte Vlaanderen, Provincie	/
A.2. Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Opwaardering stationsomgeving - opmaak masterplan	Stationsomgeving	Bereikbaarheid	MLT	hoog	Infrabel	Ninove, Provincie, de Lijn, AWW, privépartners	/
A.2. Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Opmaak masterplan OCMW site	OCMW-site	Verkeerleefbaarheid	lopende	middel	Stad Ninove	Ruimte Vlaanderen, Provincie, Waterwegen en Zeekanaal	/
A.2. Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Brownfieldontwikkeling Fabeltasite en onderzoek derde brug	Fabeltasite	Bereikbaarheid	lopende	middel	Provincie	Ruimte Vlaanderen, Waterwegen en Zeekanaal, Stad Ninove; privépartners	/
A.2. Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	RUP Burchtdamsite	Burchtdam	Verkeersleefbaarheid	lopende	middel	Stad Ninove	provincie, Waterwegen en Zeekanaal, Vlaams Gewest	/
A3. Categorisering van de wegen	Opmaak globale visie N45/N28 (inclusief fietspadeninfrastructuur)	N28	Bereikbaarheid	MLT	hoog	Vlaams Gewest	Stad Ninove, Gemeenten Haaltert, Denderleeuw, provincie de Lijn	/

Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofd-doelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
A3. Categorisering van de wegen	Haalbaarheidstudie/inrichtingsstudie ontsluitingsassen centrum (Mallardstraat/ontsluiting Station)	Centrum	Bereikbaarheid	MLT	hoog	Stad Ninove	AWV, MOW, Infrabel, Provincie	25 000
A3. Categorisering van de wegen	Haalbaarheidsstudie ontsluiting Parklaan (via N8 Leoplaan)	Centrum	Verkeerleefbaarheid	MLT	middel	Stad Ninove	AWV, MOW	15 000
B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Invoering snelheidszones (bebording, lokale herinrichtingen met oog op beperking doorgaand verkeer)	Centrum en kernen	Verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Ninove	AWV, MOW, Provincie	/
B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Herinrichting Burchtstraat, Oudstrijdersplein, en Beverstraat (tot aan Dam) met oog op verkeersluw centrum	Centrum	Verkeersleefbaarheid	lopende	hoog	Stad Ninove	Aww, MOW, De Lijn, Provincie	/
B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Herinrichting Weggevoerdenstraat/Dreefstraat (gepland)	centrum	Verkeersleefbaarheid	lopende	hoog	Stad Ninove	Aww, MOW, De Lijn, Provincie	/
B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Ingrepen Fernand Tavernestraat, Vinkenstraat, Aalstersesteenweg	centrum	Verkeersveiligheid	lopende	hoog	Stad Ninove	Aww, Mow, De Lijn, provincie	/
B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Implementatie Tragewegennetwerk	gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	lopende	hoog	Stad Ninove	Provinie, vzw trage wegen	50 000
B.2. Fietsroutenetwerk	Opmaak fietsbeleidsplan	Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT	Hoog	Stad Ninove	Provincie, MOW, AWV	/

Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofd-doelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.2. Fietsroutenetwerk	Onderzoek haalbaarheid fietssnelweg langs de spoorlijn	spoorlijn	Bereikbaarheid	lopende	hoog	Provincie	Stad Ninove, Stad Geraardsbergen, Gemeente Denderleeuw, infrabel, MOW/AWV, Waterwegen en Zeekanaal	15 000
B.2. Fietsroutenetwerk	Verleggen hoofdroute BFF op het tracé van de fietssnelweg langs het spoor	Spoorlijn	Bereikbaarheid	KT	Hoog	Provincie	Stad Ninove, MOW, AWV	/
B.2. Fietsroutenetwerk	Opname verbinding Venebroeklos-fietspad langs de Dender- fietsbrug- Denderkaai in het BFF.	Venebroeklos	Bereikbaarheid	KT	Hoog	Provincie	Stad Ninove, MOW, AWV	/
B.2. Fietsroutenetwerk	Wegwerken knelpunten jaagpad langs de Dender	Dender	Verkeersveiligheid	lopende	hoog	Waterwegen en Zeekanaal nv	Stad Ninove, Provincie	10 000
B.2. Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsverbinding Albertlaan - Outer	Outer	Bereikbaarheid	lopende	middel	Stad Ninove	Provincie, AWV, MOW	500 000
B.2. Fietsroutenetwerk	Realisatie en eventueel optimalisatie fietsverbinding Kloosterweg – Snoekgrachtweg –Witherenstraat.	Centrum	Bereikbaarheid	MLT	middel	Stad Ninove	AWV, MOW	/
B.2. Fietsroutenetwerk	Aanduiding fietssuggestiestroken op brede betonbanen	gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Ninove	MOW, AWV, Provincie	10 000
B.2. Fietsroutenetwerk	Uitbouw fietsuiteensysteem	gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Ninove	Private partijen	/
B.2. Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsstallingen	gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	continu	hoog	Stad Ninove	De Lijn	20 000
B.2. Fietsroutenetwerk	Onderzoek wenselijkheid fietsstraten	gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Ninove	MOW, AWV, Provincie	5 000
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Optimalere dienstverlening van en naar Brussel	Stationsomgeving	Bereikbaarheid	KT	hoog	NMBS	Stad ninove, De Lijn	/
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Onderzoek haalbaarheid één busterminal thv Station	Stationsomgeving	Bereikbaarheid	kt	middel	De Lijn	Stad Ninove, NMBS	/
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Gebruik Mallaardstraat als busroute	Stationsomgeving	Bereikbaarheid	KT	hoog	De Lijn	Stad Ninove	/

Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofd-doelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Lightrailverbinding Ninove -Brussel	N8, stationsomgeving	Bereikbaarheid	LT	laag	De Lijn	Stad Ninove, AWW, MOW, Provincie,	/
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Opwaardering stations van Appelterre, Eichem en Okegem	Appelterre, Eichem, Okegem	Bereikbaarheid	MLT	hoog	NMBS/Infrabel	Stad Ninove	/
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Herinrichting N8 met betere doorstroming voor de bus	N8 , stationsomgeving	Doorstroming	KT	hoog	AWV	De Lijn, Stad Ninove	/
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Herinrichting Park and ride Tramstation	N8	Bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Ninove	AWV	/
B.3. Openbaar vervoernetwerk	Betere busverbindingen naar Denderleeuw	gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT	hoog	De Lijn	Stad Ninove	/
B.4. Herinrichting van de wegen	Studie herinrichting Denderhoutembaan en kruispunt met Albertlaan/Aalstersesteenweg	Denderhoutembaan	Bereikbaarheid	KT	hoog	AWV/MOW	Stad Ninove, De Lijn, Provincie	700 000
B.5. Parkeerbeleid	Monitoring en bijsturing Shop and Go	centrum	Bereikbaarheid	continu	middel	Stad Ninove		/
B.5. Parkeerbeleid	Monitoring en bijsturing bewonersparkeren (blauwe zone)	gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	continu	hoog	Stad Ninove		/
B.5. Parkeerbeleid	Herinrichting parking Mallaard	centrum	Bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Ninove		250 000
B.5. Parkeerbeleid	Afspraken mbt gebruik IKORN-parking	centrum	Bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Ninove		/
B.5. Parkeerbeleid	Uitbreiding parking station en afspraken mbt tarifiering	Stationsomgeving	Bereikbaarheid	MLT	hoog	Stad Ninove	Infrabel/NMBS	/
B.5. Parkeerbeleid	Opmaak parkeerverordening	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT	Hoog	Stad Ninove	Provincie, Vlaams gewest	/
C.1. Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, diensten, evenementen	Stimuleren opmaak bedrijfsvervoersplannen, schoolvervoersplannen	gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	continu	hoog	Stad Ninove	Provincie, Vlaams gewest	/
C.2.Tarifiering	Bijsturen tarifiering parkeren	gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	continu	middel	Stad Ninove	private partijen	/
C.2.Tarifiering	Tarifiering openbaar vervoer	gebiedsdekkend	Toegankelijkheid	continu	hoog	Stad Ninove	De Lijn	/

Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofd-doelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
C.3. Algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Transparante communicatie naar de bevolking, burgerinspraak	gebiedsdekkend		continu	hoog	Stad Ninove		/
C.4. Handhaving	Handhaving maximaal toegelaten snelheid, handhaving parkeerregime	gebiedsdekkend	Verkeers-leefbaarheid	continu	hoog	Stad Ninove		/
C.6.Monitoring en evaluatie	Evaluatie van het mobiliteitsplan	gebiedsdekkend		MLT	hoog	Stad Ninove	Provincie, AWV/MOW, De Lijn	7 500
C.6.Monitoring en evaluatie	Monitoring mobiliteitsbeleid	gebiedsdekkend	Verkeerleefbaarheid	continu	hoog	Stad Ninove	Provincie, AWV/MOW, De Lijn	/

3.7 Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen

- Herziening ruimtelijk structuurplan Ninove met integratie van gewijzigde visies met betrekking tot de wegcategorisering en derde brug.

Bijlagen

3.8 Toetsing van het beleidsplan

In hoofdstuk 3.4 zijn de operationele doelstellingen betreffende de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling geformuleerd. Operationele doelstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. Deze doelstellingen worden, na formulering van het beleidsplan, geëvalueerd om o.a. na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang tussen de doelstellingen, de gewenste mobiliteitsontwikkeling en de voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan is bereikt.

Thema	Operationele doelstellingen	
Ruimtelijke ontwikkelingen	De ruimtelijke ontwikkeling dient ontsloten te worden door een corresponderende wegtype. Dit dient op een verkeersveilige manier te gebeuren (voor alle weggebruikers).	- Onderzoek derde brug OCMW site en Burchtdamsite - Onderzoek visie N28 (ikv ontsluiting bedrijventerrein en woonontwikkelingen)
	De ruimtelijke ontwikkelingen moeten zoveel mogelijke ontsloten worden via openbaar vervoer.	- opmaak bedrijfsvervoersplannen - ontsluiting openbaar vervoer telde mee in afweging bedrijventerrein Aalstersesteenweg
	De ruimtelijke ontwikkeling dient ontsloten te zijn via een samenhangend en verkeersveilig netwerk voor fietsers en voetgangers (in geval van aanvaardbare loopafstand tot attractiepolen in de omgeving).	- visievorming trage wegen is voltooit. er worden maatregelen genomen ter uitvoering ervan - uitwerking van hiërarchisch fietsnetwerk op basis van activiteitenpolen
	Opmaak van bedrijfsvervoersplannen	-Opgenomen als maatregel
Actualisatie fietsnetwerk	Realisatie van verkeersveilige fietspaden en fietsoversteekplaatsen	Uittekening fietsnetwerk en formuleren acties mbt fietspadeninfrastructuur
	Realisatie van een samenhangend netwerk, van zowel lokale als bovenlokale netwerken. Er dienen fietsbruggen gerealiseerd te worden om de barrièrewerking van de Dender tegen te gaan. Missing links dienen opgezocht.	Uitwerking van fietsnetwerk
	Promotie en campagnes om gebruik van fiets te stimuleren	Opgenomen onder ondersteunende maatregelen

	De stationsomgeving dient te ontwikkelen als een multimodaal brandpunt in de stad.	Opgenomen
	Er dienen voldoende fietsstapplaatsen voorzien te worden. De fiets als voor-en natransport voor trein, bus en wagen dient gestimuleerd te worden.	Opgenomen
Voetgangersnetwerk	Realisatie van verkeersveilige verblijfsgebieden, voetpaden en oversteekplaatsen	Opmaak snelheidsplan en acties om dit te implementeren
	Realisatie van een samenhangend en veilig netwerk	ja
	De ontwikkeling zijn maximaal te voet bereikbaar.	Kernversterkend ruimtelijk beleid
	Er moeten veilige en aangename wandelroutes zijn tussen het centrum en de randparkings	Opgenomen
	De aanwezigheid van de trage wegen en het belang ervan worden duidelijk gemaakt aan het brede publiek (bewegwijzering, promotiecampagnes, ...)	Visie is opgemaakt, implementatie is voorzien.
Categorisering van de wegen	Het snelheidsbeleid wordt afgestemd op de wegcategorisering (en de ruimtelijke kenmerken van de gebieden)	Ja, opgenomen in de acties
	De randparkings worden ontsloten via de meest geschikte weg.	ja, parkeerstructuur en ontsluitingstructuur worden op elkaar afgesteld.
	Er worden verkeerslussen voorzien met het oog op een autoluw centrum.	Neen – geactualiseerde visie met ontsluitingsassen (in plaats van lussen)
	Vrachtwagens worden maximaal geweerd uit het centrum. Parkeren van vrachtwagens gebeurt op daartoe aangegeven locaties.	Geen expliciete bepalingen

	Snelheidshandhaving	Opgenomen als ondersteunende maatregel
Stationsomgeving	Het station wordt een derde pool (naast Ninia en Graanmarkt) binnen het stedelijk gebeuren van Ninove. De ontwikkeling tussen de Parklaan en de Dender (sportvoorzieningen, academie, ...) kan als een vierde pool beschouwd worden.	Ja, opgenomen in mobiliteitsplan en structuurplan
	Het station moet op een veilige en aangename manier bereikbaar zijn voor fietser en voetgangers. Een bijzondere aandacht gaat naar kwalitatieve fietsstallingen	Opmaak masterplan
	Er dient voldoende parkeerruimte voorzien te worden voor de pendelaar, doch dit mag niet leiden tot een afnemend gebruik van bus of fiets.	Opgenomen onder de parkeerstructuur
	Het station dient goed bereikbaar te zijn, doch deze bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in het centrum.	Ja, ontsluiting via de Mallaardstraat
Parkeren	Er worden verschillende randparkings voorzien, gekoppeld aan de ontsluitingsassen	Ja, opgenomen in de parkeerstructuur
	De randparkingstructuur wordt duidelijk gecommuniceerd naar de bevolking. Het gebruik ervan wordt aangemoedigd via informatiecampagnes, ...	Ja, opgenomen onder ondersteunende maatregelen

3.9 Voorstel voor organisatie en evaluatie

3.9.1 Organisatie

Onder dit hoofdstuk worden de afspraken beschreven m.b.t. de werkwijze die de GBC zal volgen om het mobiliteitsplan te realiseren en de uitvoering van het actieprogramma te implementeren⁴.

De Gemeentelijk Begeleidingscommissie (GBC) is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum waarin de betrokken partners samen mobiliteitsknelpunten onderzoeken en voorstellen tot oplossingen uitwerken.

De dagelijkse werking van de GBC wordt geregeld in een huishoudelijk reglement.

⁴ Bron: mobiel vlaanderen.be

De GBC is verantwoordelijk voor:

1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan

2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid, meer bepaald bij (een geheel van) maatregelen m.b.t. de ondersteuning van andere strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en bij andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit.

Samenwerkingsovereenkomsten

Voor projecten die langs gewestwegen liggen, wordt de samenwerking en financiering sinds 1 maart 2013 geregeld via zeven type Samenwerkingsovereenkomsten (SO). Voor projecten rond het openbaar vervoer zijn er twee type Samenwerkingsovereenkomsten (zie www.mobielvlaanderen.be)

Projectsubsidies

Voor bepaalde projecten langs gemeentewegen kunnen lokale overheden subsidies aanvragen bij het Vlaams Gewest via subsidieregelingen die zijn vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013. Voor projecten langs gewestwegen, ook waarbij de gemeenten het initiatief nemen, wordt gewerkt via samenwerkingsovereenkomsten (zie hoger).

Voor de projecten die in aanmerking komen voor een subsidie is de trekker van het project steeds de lokale overheid of de provincie (zie www.mobielvlaanderen.be).

Projectmethodologie

Om in aanmerking te komen voor het afsluiten van een Samenwerkingsovereenkomst of een projectsubsidie moet steeds de projectmethodologie worden gevolgd. De methodiek waakt erover dat de projecten op een gefaseerde manier worden uitgevoerd met een duidelijke scheiding tussen de analyse van de context en eventuele oplossingsvarianten en de conceptuele uitwerking van de voorkeursoplossing enerzijds en de uitvoering anderzijds. Bovendien wordt voorzien dat in een latere fase – na de ingebruikname van het project – er een projectevaluatie plaatsvindt. Deze evaluatie kan ook gebeuren voor een cluster van samenhangende projecten. De voorbereidende en ontwerpfase, net als de evaluatiefase, worden onderworpen aan de kwaliteitstoets.

De principes van deze methodiek zijn:

- Er wordt voor elk project een start- en projectnota opgemaakt. Voor projecten waar de voorkeursoplossing evident is, volstaat een unieke verantwoordingsnota, die beide combineert in één nota.
- De initiatiefnemer staat in voor de opmaak van deze nota's en het voorontwerp. Als bij projecten op gewestwegen een extern studiebureau wordt aangesteld, dan wordt vóór het uitschrijven van de opdracht een studieovereenkomst afgesloten tussen AWV, de gemeente en eventueel andere partijen.
- De nota's worden voorgelegd aan en goedgekeurd door de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC).

- De nota's krijgen advies van de kwaliteitsadviseur. Eventueel is er een voorafgaand bespreking in de Regionale MobiliteitsCommissie (RMC).

Het uitvoeringsbesluit bevat een aantal uitzonderingen waarvoor de methodiek niet verplicht opgelegd wordt. De GBC kan vragen om bij uitzonderingen toch de projectmethodologie te volgen.

Initiatiefnemers kunnen dit steeds vrijwillig doen.

Uitzonderingen zijn:

- projecten met totale investeringskost < 200.000 euro (m.u.v. subsidieprojecten);
- dringende herstellingen/maatregelen;
- prioritaire geluidsschermen of geluidsschermen opgelegd als milderende maatregel in het kader van een mer-procedure.

3.9.2 Evaluatie

De stad kan twee evaluatie-instrumenten hanteren, elk met een eigen finaliteit: het voortgangsverslag en de sneltoets.

Voortgangsverslag

Het doel van het voortgangsverslag is om een duidelijk overzicht te krijgen van de stand van zaken in de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Hierbij wordt vooral nagegaan of de afspraken, die tussen de verschillende partners werden gemaakt tijdens de opmaak van het actieplan in het mobiliteitsplan, opgevolgd worden. In het voortgangsverslag wordt vooral aandacht besteed aan de acties/maatregelen op korte termijn. Het voortgangsverslag wordt gekoppeld aan de begrotingsopmaak. Er kan onder andere een balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten.

Sneltoets

De globale evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan via een sneltoets. Het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij Decreet van 10-02-2012, bepaalt dat het gemeentelijk mobiliteitsplan op elk moment, maar ten minste om de 6 jaar, kan worden geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Er wordt voorgesteld om dit te laten samenvallen met de duur van de lokale legislatuur.

De resultaten van de sneltoets worden ter bespreking voorgelegd aan de Regionale MobiliteitsCommissie (RMC).

De sneltoets is de enige tool die kan worden aangewend voor de decretaal verplichte evaluatie van het mobiliteitsplan.

Indicatoren

Om de opvolging en de evaluatie van het mobiliteitsbeleid toe te laten kan gewerkt worden met indicatoren. Deze indicatoren kunnen helpen om de resultaten van de ingrepen zichtbaar te maken. Bij het definiëren van indicatoren worden zoveel mogelijk bestaande bronnen gebruikt bij de monitoring. Bronnen zijn:

- Lokale statistieken (www.lokalestatistieken.be) De site dient onder meer ter ondersteuning van de lokale besturen bij allerlei

rapporteringsverplichtingen en zal zowel burgers, ambtenaren als politici data leveren die van nut kunnen zijn zowel bij de beleidsvoorbereiding als –evaluatie. De site bevat ondermeer gegevens over ongevallen, abonnementen, infrastructuur, ...

- Diagnostiekwoon-werkverkeer (<http://www.mobilit.belgium.be>)
Bedrijven met meer dan 100 werknemers dienen wettelijk om de drie jaar een enquête in te vullen waarin ondermeer het werkregime, de woonplaats en de vervoerwijze dient aangegeven te worden. Deze federale enquête brengt op regelmatige basis de meest volledige diagnostiek inzake de mobiliteit van de werknemers in België.
- Gegevens GIS-oost
- Gegevens/studies van De Lijn
- Gegevens/studies van de stad Ninove, kruispunttellingen, slangtellingen;
- ongevalleengegevens politiediensten, tellingen inrijdend verkeer (fiets en gemotoriseerd verkeer), snelheidsmetingen, parkeerdrukstudies, bezettingsgraden (fiets)parking, ...

3.10 Participatie

3.10.1 Goedkeuring participatietraject

Stad Ninove

Uittreksel uit het register van de beslissingen van de gemeenteraad
Openbare vergadering
van 27 februari 2014

Dirk Vanderpoorten, voorzitter van de gemeenteraad;
Katie Coppens, Veerle Cosyns, Tania De Jonge, Henri Evenepoel, Wouter Vande Winkel, Paul De Schepper, Marc Torrekens, schepenen;
Lieven Meert, OCMW-voorzitter-schepenen;
Freddy Van Eeckhout, Jacques Timmermans, Rudy Corijn, Jannick Violon, Guy D'haeseleer, Ivan Vonck, Corinne Vanbelle, Ilse Malfroot, Antoine Van Melkebeek, Stijn Vermassen, Ferdi De Ville, Stanina Van Loo, Michel Carels, Marc Plancke, Joost Arents, Maria Keymolen, Kurt Van Den Driessche, Veerle Vanderpoorten, Gerd Rassaerts, gemeenteraadsleden;
Arnold Blockerije, stadssecretaris

17. Mobiliteit - bijsturing stedelijk mobiliteitsplan - goedkeuring participatietraject

De raad

Gelet op de bepalingen van het gemeentedecreet;

Gelet op de omzendbrief van 18 april 2007 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangaande de evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 en de bepalingen betreffende het organiseren van een participatietraject;

Overwegende dat de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) van 20 november 2013 het participatietraject van het mobiliteitsplan van Ninove beschreef en goedkeurde;

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

Overwegende dat het participatietraject er als volgt uitziet:

Fase 1: verkenningsnota

1. Bespreking op de GBC
2. Bespreking op RMC

Fase 2: uitwerkingsnota

1. Bespreking op GBC
2. Bespreking college van burgemeester en schepenen
3. Bespreking met de adviesraden
4. Via de plaatselijke infokrant zal aan de bevolking kenbaar gemaakt worden dat de stad werkt aan een mobiliteitsplan. De procedure zal in het artikel toegelicht worden.

Fase 3: Mobiliteitsplan (Beleidsplan)

1. Bespreking op de GBC
2. Bespreking college van burgemeester en schepenen
3. Bespreking met de adviesraden
4. Bespreking op de RMC

Na definitieve goedkeuring zal het mobiliteitsplan online raadpleegbaar zijn;

Gelet op goedgekeurde amendement;

Beslist,

met éénparigheid van stemmen

Artikel 1: Het participatietraject van het Mobiliteitsplan Ninove wordt goedgekeurd;

Fase 1: verkenningnota

1. Bespreking op de GBC
2. Bespreking op RMC

Fase 2: uitwerkingsnota

1. Bespreking op de gemeentelijke begeleidingscommissie
2. Bespreking college van burgemeester en schepenen
3. Bespreking met de adviesraden en geïnteresseerde Ninovieters
4. Via Ninove Info zal aan de bevolking kenbaar gemaakt worden dat de stad werkt aan een mobiliteitsplan. De procedure zal in het artikel toegelicht worden. Elke Ninovierter wordt uitgenodigd op een inspraakvergadering, samen met de adviesraden.

Fase 3: Mobiliteitsplan (Beleidsplan)

1. Bespreking op de gemeentelijke begeleidingscommissie
2. Bespreking college van burgemeester en schepenen
3. Bespreking met de adviesraden en geïnteresseerde Ninovieters
4. Bespreking op de RMC

Na definitieve goedkeuring zal het mobiliteitsplan online raadpleegbaar zijn.

Artikel 2: In fase 2, punt 3 en fase 3, punt 3 worden adviesraden vermeld. De volgende adviesraden worden geraadpleegd:

1. Mina-raad
2. Gecoro
3. Middenstandsraad

stadssecretaris
Arnold Blockerije

voorzitter gemeenteraad
Dirk Vanderpoorten

Voor eensluidend afschrift,
18 maart 2014

De gedelegeerde ambtenaar,

Ann Wittouck
Sectordirecteur grondgebiedzaken



3.10.2 Presentatie bewonersoverleg 5 oktober 2017



Verbreding en uitdieping mobiliteitsplan Ninove

Wouter Vande Winkel
Schepen van Mobiliteit

Katrien De Cooman
Mobiliteitsambtenaar

Adel Lannau
Projectleider Arcadis

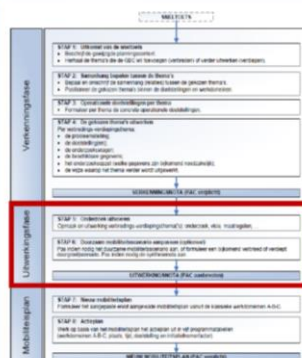
Procesverloop

- 2010: keuze voor verbreden en verdiepen bestaand mobiliteitsplan
- 2012: verkenningnota
- 2013: uitwerkingsnota versie 1
- 2017: uitwerkingsnota versie 2
- 2017-2018: beleids- en actieplan



Participatie adviesraden

- Afronding uitvoeringsfase, start opmaak mobiliteitsplan zelf
- Acties / concrete zijn welkom



Opbouw uitvoeringsnota



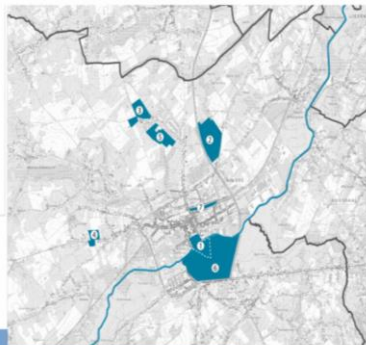
1. Actualisatie ruimtelijke ontwikkelingen
2. Voetgangersnetwerk
3. Actualisatie fietsnetwerk
4. Categorisering van de wegen
5. Snelheidsplan
6. Openbaar vervoer / station
7. Parkeren

**Introductie
van de
nota, staat
digitaal ter
beschikking**



1. Ruimtelijke ontwikkelingen

- 1 OCMW-site
- 2 PRUP regionaal bedrijventerrein Ter Groeninge
- 3 PRUP stedelijk groengebied Hof Ter Duyt
- 4 PRUP specifiek bedrijventerrein kleinhandel Brakelsteeweg
- 5 RUP Hof Ter Duyt
- 6 Burchtdamsite
- 7 Stationsomgeving



Fabelta / Ter Groeninge



- Ontsluiting Burchtdam-Fabeltasite - derde brug
- Ontsluiting Ter Groeninge – nieuwe weg Okegembaan-Aalstersesteenweg
- Centrum – vier ontwikkelingspolen



2. Voetgangersnetwerk



- Hernieuwde aandacht voor trage wegen (inventarisatie – visiebepaling – uitvoering)
- Verkeersluw centrum (Burchtstraat, Oudstrijdersplein, Beverstraat)
- OCMW-site (doorwaadbaarheid naar Graanmarkt)
- Aantrekkelijke voetgangersroutes randparkings-centrum



3. Fietsnetwerk



- Geactualiseerd BFF (fietspad Oude Eichembaan)
- Fietssnelweg spoorlijn Geraardsbergen-Denderleeuw
- Trage wegen: functionele verbindingen (vb. Witherenstraat-Albertlaan)
- Fietssuggestiestroken
- Uitbreiding fietsdeelsysteem

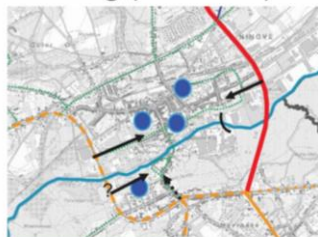


4. Wegencategorisering (centrum)



Van verkeerslussen naar twee centrale verzamelassen

- Centrumlaan & Mallaardstraat primaire/geprefereerde toegangswegen
- Weggevoerdenstraat, Preulegem en Burchtdam secundair



Ring gebruiken, niet secundaire toegangswegen

Aansluiting Parklaan?



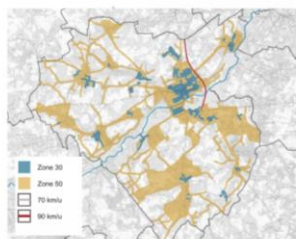
4. Wegencategorisering (buitengemeenten)



Met gemarkeerde parkeervakken (dichtbebouwde stukken) en snelheidsremmers / fietssuggestiestroken
snelheid naar beneden halen



5. Snelheidsplan



6. Openbaar vervoer



- Tramlijn Brussel – bij voorkeur tot station
- Station als eindterminal voor alle bussen
- Tramstatie als park and ride
- Fietsstallingen aan bushaltes
- Verbinding Denderleeuw
- Uitbreiding stationsparking (betalend?)
- Doorstromingsprobleem De Lijn Dreefstraat
- Heroriëntatie stationsparking



7. Parkeren



- Shop & Go
- Uitbreiding blauwe zone
- Verbeterde bewegwijzering
- Uitbreiding en heraanleg Mallaardparking



EINDE



3.10.3 Ter beschikking gesteld invulformulier



MOBILITEITSPLAN NINOVE : UITWERKINGSNOTA

Naam:

Contactgegevens:

e-mail:

Opmerkingen / suggesties:

Thema:

Idee:

.....

.....

.....

.....

Voorgestelde actie:

.....

.....

3.10.4 Verwerking van de adviezen

1. Kan de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Groeninge naar de N28 niet verbeterd worden door het voorzien van een rotonde of door het voorzien van een rechtstreekse aansluiting naar de N28?
Een rotonde biedt doorgaans een lagere capaciteiten dan een verkeerslicht. Bovendien kunnen de verkeersstromen ook niet gestuurd worden met een rotonde. Bij verkeerslichten kan dit wel. Een rotonde werd dus niet weerhouden als mogelijke kruispuntoplossing. Ook de stad heeft in kader van het project Ter Groeninge aangedrongen op een rechtstreekse ontsluiting, doch dit is niet weerhouden door de hogere overheid omdat de N28 een primaire weg is. Het aantal aansluitingen op primaire wegen wordt beperkt omwille van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Desalniettemin kan deze vraag opnieuw bekeken worden in het kader van de opmaak van een globale visie voor de as N45/N28. de stad Ninove is vragende partij voor de opmaak van een globale visie bij het Vlaamse gewest.
2. De "Abdijsite" is ook te beschouwen als een ontwikkelingspool.
Tijdens de opmaak beleidsplan werden de 4 polen geherdefinieerd. De polen vermeld op de infovergadering waren afkomstig van het structuurplan, dat inmiddels achterhaald is. In de meest recente versie van het beleidsplan worden volgende polen opgenomen:
 - Stationsomgeving
 - het kernwinkelgebied (waarvan Ninia Shoppingcenter en de Graanmarkt deel van uitmaken)
 - de Parklaan
 - het Administratief Centrum**Hoewel de Abdijsite een belangrijke invulling krijgt, wordt de aantrekkingsgraad eerder als beperkt beschouwd, vergeleken met de 4 genoemde polen.**

3. Is er geen ongelijkvloerse fietskruising mogelijk onder Albertlaan?

Het onderzoek van de haalbaarheid ervan wordt opgenomen in de actietabel .

4. Er is een probleem ter hoogte van de Weggevoerdenstraat door de aanwezigheid van de school en bij een gesloten overweg. Er zijn veel problemen ter hoogte van het kruispunt Denderhoutembaan/Weggevoerdenlaan/N405 Aalstersesteenweg. Vooral voor de linksafslaande wagens is er een groot probleem. Ook ter hoogte van de Denderhoutembaan zijn er verkeersproblemen. Er zijn onveilige fietsvoorzieningen. Dit dient bekeken te worden, samen met de Groeneweg.

Dit punt werd opgenomen onder knelpunten. De opmaak van een studie mbt de herinrichting Denderhoutembaan en kruispunt met N45 Albertlaan werd opgenomen als actie.

5. Voorstel om de Kloosterweg verkeersvrij te maken.

Dit kan bekeken worden in het kader van het haalbaarheidsonderzoek voor de ongelijkvloerse fietskruising thv de Albertlaan.

6. Wat als de twee invalswegen dichtslibben? Waarom wordt Preulegem niet meegenomen als invalsweg?

In het mobiliteitsplan wordt gekozen om het verkeer te concentreren op de ring en op de twee invalssassen (Centrumlaan en Mallaardstraat). De parkeerstructuur wordt op deze assen geënt. Deze invalssassen kunnen ingericht worden, rekening houdend met deze rol. Preulegem is een as met verschillende activiteiten. Omwille van de verkeersleefbaarheid en verkeerveiligheid wordt (doorgaand) verkeer (naar het centrum) hier maximaal vermeden.

7. Iemand die dagelijks in het centrum moet zijn, kan niet parkeren op een randparking.

In het centrum zal ook in de toekomst nog kunnen geparkeerd worden. Wel worden maatregelen genomen om deze zoveel mogelijk te vrijwaren voor mensen die effectief in het centrum moeten zijn (bewoners, kortbezoekers,). Randparkings zouden vooral moeten gebruikt worden door langparkeerders. Het parkeerregime wordt hierop afgestemd.

8. De verkeerschaos op de ring zet aan tot meer sluipverkeer in het centrum. De gewestwegen moeten aangepakt worden.

Dat klopt. In overleg met de hogere overheden streeft de stad Ninove naar een inrichting van de gewestwegen conform de voorgestelde wegencategorisering.

9. Om sluipverkeer te weren kunnen verkeersborden geplaatst worden om enkel plaatselijk verkeer toe te laten. Deze blijken echter op termijn weinig effectief. Hierdoor ontstaat ook een verschuiving van het verkeer naar andere assen, die dit evenmin aankunnen.

Dat klopt. Daarom is het ook belangrijk om de lokale wegen (in het bijzonder de lokale wegen type III) ook effectief in te richten als een woonstraat.

10. Er ontstaan steeds meer problemen door steeds breder wordende landbouwvoertuigen. Zij kunnen niet meer door de smalle straten. Snelheidsbeperking zou al iets zijn.

Hiermee zal moeten rekening gehouden worden in het kader van concrete projecten. Dit kan niet als een algemeen inrichtingsprincipe opgenomen worden.

11. De Vlaamse ruimtelijke ordening leidt tot de huidige mobiliteitsproblemen.

Dat klopt. De huidige ruimtelijke (wan)orde is een realiteit waarmee rekening moet gehouden worden in het mobiliteitsbeleid.

12. Er kan geopteerd worden om in een zone 30 overal fietssuggestiestroken te voorzien. Auto's houden rekening met het versmalde wegbeeld.

Dit werd opgenomen in het mobiliteitsplan. Er wordt aangegeven dat, waar mogelijk, fietssuggestiestroken en duidelijk gemarkeerde fietsstroken zullen voorzien worden op brede (beton)straten in onze stad en deelgemeenten. Vooral ter hoogte van de woonkernen zal dit belangrijk zijn.

“

13. Het is belangrijk verkeersborden consequent te plaatsen.

De klopt. Hiermee zal rekening gehouden worden bij de implementatie van het mobiliteitsplan.

14. Waarom worden er geen light-treinen voorzien?

De tramverbinding, die opgenomen is in het mobiliteitsplan, kan de vorm krijgen van een light-trein.

15. Waarom wordt er geen eenrichtingsverkeer voorzien op de grote ring?

Dit werd onderzocht in het kader van de duurzame beleidsscenario's, (zie mobiliteitsplan) maar dit idee werd niet weerhouden. Doorgaans zorgt eenrichtingsverkeer voor meer rijkilometers (met meer uitstoot) en een grotere (verkeers)onveiligheid -en leefbaarheid.

16. Kan er binnen het stadscentrum geen kleine ring met eenrichtingsverkeer voorzien worden waardoor verkeer in het centrum vermeden wordt?

Het verkeer wordt zoveel mogelijk opgevangen op de grote ring. Via de twee invalswegen worden de wagens maximaal naar de parkings gebracht, om vanaf daar het centrum te voet te bereiken of met de fiets. Het voorzien van een kleine ring met eenrichtingsverkeer zal verkeer aantrekken naar het centrum.

17. Kan er een parkeerverdieping voorzien worden ter hoogte van de Mallaardparking?

Dit kan verder onderzocht worden.

18. Kan de NMBS-parking uitgebreid worden? Zal deze dan betalend worden?

De stad Ninove wil in overleg gaan met infrabel om een antwoord te krijgen op deze vragen. Dit zal ook aan bod komen in het masterplan (zie actietabel).

19. Waarom wordt er geen blauwe zone voorzien in het Doornkwartier?

Er zal onderzocht worden of dit mogelijk zijn.

20. Hoe wordt omgegaan met de problematiek van het vrachtwagenparkeren.

Het parkeren van vrachtwagens wordt verboden in de woonwijken. Het parkeren van vrachtwagens moet gebeuren op de bedrijfsterreinen zelf.

21. Wat als de OCMW-parking wegvalt? zijn er dan alternatieven? Het is aangewezen te communiceren over deze alternatieven.

De stad zal dit zeker doen (zie ook Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen)

22. De Denderhoutembaan is problematisch. Het is aangewezen het fietspad beter af te bakenen. Hagen hinderen het zicht.

De problematiek thv de Denderhoutembaan is opgenomen als knelpunt en als actiepunt.

23. Er zijn te veel wagens. We moeten meer mensen op de fiets krijgen.

Het stimuleren van het gebruik van de fiets is een belangrijk punt in het beleidsplan (fietsstalplaatsen, selectie fietsroutes, inrichting van de wegen,...)

24. Hoe zijn de locaties voor de shop and go gekozen? Zal dit nog uitgebreid worden?

Deze zijn bepaald in functie van de nood. Deze kunnen nog uitgebreid worden.

3.11 Verslagen

3.11.1 Advies PAC/RMC fase 2

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

/ advies kwaliteitsadviseur

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Ninove, Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 18/09/17 te Gent.

1. Algemene omschrijving van het plan/de planfase

Het vorige beleidsplan werd conform verklaard op 16/02/04. De sneltoets werd besproken in de Provinciale Auditcommissie op 20/12/10. Er werd gekozen voor spoor 2 (verbreden en verdiepen). De verkenningnota werd voorgelegd op de PAC van 19/11/12. Het participatietraject werd bij gemeenteraadsbeslissing dd. 27/02/14 vastgelegd.

2. Toetsing van het plan/de planfase

a) Dossiersamenstelling/vorm

De voorliggende uitwerkingsnota is qua vorm en samenstelling conform de richtlijnen. De gevoerde onderzoeken worden helder beschreven en de resultaten worden concreet toegelicht. Dit maakt het ook mogelijk om tot conclusies te komen, hetgeen ook gebeurt.

b) Proces/regelgeving

Het participatietraject werd reeds in 2014 vastgelegd bij gemeenteraadsbesluit. In het besluit wordt per fase duidelijk omschreven hoe de participatie gaat verlopen. Zo wordt in deze fase naast de consultatie binnen de GBC en het college van Burgemeester en Schepenen, ook teruggekoppeld met de adviesraden en zal er in het gemeentelijk infoblad aandacht aan besteed worden. Over de resultaten van deze participatie en wat er mee gedaan werd is in het dossier niets terug te vinden hetgeen jammer is. In het vervolgproces is dit zeker een aandachtspunt.

c) Inhoud

Binnen het proces wordt er gestart vanuit een goed omlijnde probleemstelling, waarop de gevoerde onderzoeken geënt worden. Dit heeft zeker bijgedragen tot het maken van een kwalitatief goede uitwerkingsnota, waarbij er een degelijke aanzet is tot een duurzaam beleidsscenario. De stad kiest hierbij duidelijk voor fietsers en voetgangers, hetgeen erg positief is. De kaart duurzaamheid wordt duidelijk getrokken. Toch zijn er enkele opmerkingen te geven:

def KA_Ninove Uitwerkingsnota

-p.55 vs. p.99-103: Hierbij gaat het over het parkeerbeleid waarbij aan het station een aanzienlijke hoeveelheid aan gratis parkings voorzien wordt. Op pagina 99 wordt dan vrij vlot geconcludeerd dat het betalend maken van de stationsparking zou leiden tot extra parkeerdruk in de omgeving. Dit klopt slechts ten dele en kan gecounterd worden mits een duidelijk flankerend beleid (vb. bewonersparkeren). Wat echter vergeten wordt is dat door het gratis maken van de stationsparking, er wel degelijk negatieve effecten zijn op het gebruik van andere modi om duurzaam naar het station te pendelen, denken we maar aan de fiets en aan het OV-gebruik. De gratis stationsparking staat dan ook haaks op één van de belangrijke uitgangspunten van het beleidsscenario, zijnde duurzaamheid. Daarnaast is het ook van belang om in de volgende fase de relatie tussen verkeersluw centrum en parkeerbeleid degelijker uit te klaren.

-binnen het hoofdstuk categorisering worden enkele rare selecties gemaakt, dit geldt vooral voor de Muylemstraat en de Heirebaan. Bij de eerste wordt duidelijk gesteld dat deze toch een ontsluitende functie zal blijven hebben. Daar is op zich niks mis mee, maar wat met de fietsers? Het huidige wegprofiel is erg smal, wordt deze weg in het actieplan opgenomen om te verbreden? De Heirebaan daarentegen wordt geselecteerd als lokale verbindingsweg. Ook hier is er erg weinig ruimte voor fietsers, en dreigen ze in de verdrukking te geraken. Op de RMC-bespreking wordt duidelijk dat hier een materiële fout zit die in het Beleidsplan wordt rechtgezet: het is de Krepelstraat die wordt geselecteerd, en niet de Heirebaan.

3. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Voor het hoofdstuk parkeren dient verder uitgewerkt te worden.

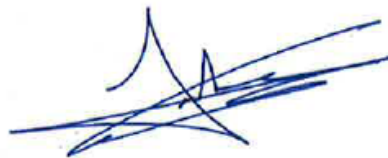
4. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**

Dit advies dient bij de uitwerkingsnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

5 oktober 2017

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Sven Lieten

3.11.2 GBC Beleidsplan

VERSLAG



OVERLEGNAAM
Beleidsplan – GBC

DATUM NOTULEN VERZONDEN
22-12-2017

DATUM VERGADERING
15/12/2017

NAAM
Adel Lannau
T 09 242 44 16 M 0474 55 00 64 E adel.lannau@arcadis.com

LOCATIE
Stadhuis Ninove
Vergaderzaal 1

DEELNEMERS
Mevrouw Ilse Smits, Provincie Oost-Vlaanderen
De heer Michaël Eeckhout, MOW
De heer Lieven De Sadeleer AWW-districtshoofd
De heer David Daelman, Brandweer
Mevrouw Katrien Van Nieuwenhuyse, Ninove
Mevr. Micheline Steen, De Lijn
Mevrouw Katrien De Cooman, Ninove
Mevrouw Adel Lannau, Arcadis

VERONTSCULDIGD
De heer Wouter Vande Winkel
Mevrouw Tania De Jonge

- In het beleidsplan worden de opmerkingen van het overleg met de burgers en adviesraden opgenomen. Het is de bedoeling dat de opmerkingen/suggesties/vragen worden meegegeven en kort een repliek krijgen: meenemen in de nota / wegschrijven / aangeven dat het om detail in de uitvoering gaat.
- De heer Lieven De Sadeleer is districtshoofd. De heer Pieter Bernaert kan geschrapt worden uit de lijst.
- De Lijn maakte voorafgaand aan het overleg een visietekst over met betrekking tot het beleid openbaar vervoer dat de komende jaren gevolgd zal worden. Deze visietekst wordt ingevoegd als afzonderlijk punt "naar basisbereikbaarheid" onder B3. Openbaar vervoersnetwerk.
- De provincie vraagt om ook de fietssnelweg langs het spoor op te nemen in het beleidsscenario.
- De bepalingen mbt de verhoogde inrichting op de lokale wegen worden beter weggelaten.
- De rol van de fiets als voor-en natransport mag duidelijker naar voor komen in het kader van de opwaardering van de stationsomgeving en het openbaar vervoer.
- Er wordt gevraagd of er zicht is op de modal split van het voor-en natransport van de trein. Zijn er voldoende fietsstapplaatsen en zijn er voldoende veiligere verbindingen?
- Momenteel is er sprake van 4 polen: de Stationsomgeving, de Ninia shoppingcenter, de Graanmarkt en de Parklaan. Dit komt nog uit het structuurplan dat inmiddels achterhaald is. Het is aangewezen te spreken van volgende polen:
 - de Stationsomgeving
 - het kernwinkelgebied (waarvan Ninia Shoppingcenter en de Graanmarkt deel van uitmaken)
 - de Parklaan
 - het Administratief Centrum
- Er wordt in het document aangegeven dat er nog discussie is mbt de fietssnelweg langs de spoorlijn Geraardsbergen – Denderleeuw. Er wordt voorgesteld het tracé zoals opgenomen op www.fietssnelwegen.be over te nemen (= langs het spoor). Belangrijkste motivatie is dat deze route langs het spoor een aanzuigroute zal zijn. Deze heeft dus meer fietspotentieel.
In het kader hiervan is het aangewezen om ruimte te reserveren langs het spoor ter hoogte van het gebied gelegen tussen Vennebroeklos en Preulegem. Hier zijn ontwikkelingen gepland. Er wordt aan de Provincie gevraagd om de hoofdroute BFF te verleggen op het tracé van de fietssnelweg.
Via de Vennebroeklos, een nieuw aan te leggen fietspad (noordelijke zijde Dender) en de bestaande fietsbrug zal een verbinding met het jaagpad langs de Dender gerealiseerd worden. Het jaagpad langs de Dender is een recreatieve fietsroute (cf knooppuntennetwerk). Er wordt aan de Provincie gevraagd om deze verbinding Vennebroeklos- fietspad langs de Dender- fietsbrug- Denderkaai op te nemen in het BFF.

- De fietsinfrastructuur langs de N28 is niet conform de richtlijnen mbt de inrichting van een primaire weg en het fietsvademecum. Alle partijen zijn het eens dat het belangrijk is dat er fietsvoorzieningen gerealiseerd worden conform de richtlijnen. Hier is nog niet bepaald of er al dan niet nieuwe fietsinfrastructuur komt, maar de visie is wel dat deze in bevestigend geval dient gescheiden te verlopen van het autoverkeer. Er is ook nog niet beslist of dit fietspad het statuut en/of de inrichting van een fietssnelweg krijgt. Eventueel kunnen de parkeerstroken hiervoor geschrapt worden. Dit dient onderzocht te worden. Dit is een bijkomende actie.
- Het oostelijke deel van de ring (N28) is geselecteerd als een lokale fietsroute. Het is aangewezen deze te selecteren als een bovenlokale fietsroute (cf. overige delen van de ring, aanwezigheid van regionale bedrijvigheid, ...) Er zal gesuggereerd worden aan de provincie om dit deel van de N28 op te nemen als bovenlokale route in het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk.
- p. 45: Het is aangewezen volgende zin te schrappen: "Na een positieve evaluatie zal het aantal fietsstraten uitgebreid worden. De evaluatie dient voorafgaand te gebeuren."
- De provincie benadrukt dat fietssuggestiestroken niet als een volwaardig alternatief kunnen beschouwd worden. De stad Ninove is zich hiervan bewust. Fietssuggestiestroken kunnen, vooral ter hoogte van de kernen, helpen om de fietsers een duidelijkere plaats te geven op de weg.
- In de nota werd rekening gehouden met de opmerkingen van de auditor door aan te geven dat de stad vooral tijdens het weekend gratis parkeren in het station beoogd.
- De opmaak van schoolvervoersplannen gebeurt nu reeds. Er zal aangegeven worden dat deze geactualiseerd worden.
- MbT de gratis winkelbus zal aangegeven worden dat deze maatregel moet passen binnen de financiële mogelijkheden van de stad.
- Bijkomende actie: Ninove maakt een parkeerverordening op die in lijn is met de visie uit het mobiliteitsplan (lopende)
- Bijkomende actie: Ninove zal een fietsbeleidsplan opmaken.
- De brandweer vraagt aandacht voor een correct gebruik van openbare verlichting. Op bepaalde locaties kan overwogen worden om minder te verlichten. In de inrichtingsprincipes zal opgenomen worden dat er bij de inrichting van de wegen rekening zal gehouden worden met de richtlijnen uit de studie "Lichtvisie voor de Vlaamse gewestwegen".
- De tekst op p. 35, onder "ontwikkelingen in het zuiden van Ninove Centrum" dient anders gestructureerd te worden zodat duidelijk is dat de "conceptvisie voor de voormalige site van het rusthuis en Burchtdam" bestaat uit een noordelijk deel (=Ingelandsite) en een zuidelijke deel (= Burchtdam).

Besluit: er is een consensus binnen de GBC mbt het beleidsplan, indien rekening gehouden wordt met bovenstaande opmerkingen.

Volgende stappen zullen genomen worden

- Het document wordt aangepast aan bovenstaande opmerkingen
- Het document zal besproken worden in het college van burgemeester en schepenen en zal voorgelegd worden aan de adviesraden en de geïnteresseerde Ninovieters.
- De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast.
- Het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan wordt, samen met de resultaten van de participatie, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (RMC).

Bijlage: visietekst De Lijn



Input basisbereikbaarheid voor gemeentelijke mobiliteitsplannen

Nota Oost-Vlaanderen

De organisatie het openbaar vervoer zit, op Vlaams niveau, in een overgangsfase van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

Het vervoermodel in Vlaanderen draait momenteel om basismobiliteit. Dit vervoermodel betreft een aanbodmodel waarbij ongeacht de vraag openbaar vervoer werd aangeboden. Bovendien zet met basismobiliteit de overheid vooral op openbaar vervoer, en dus niet andere modi, in om mobiliteit in Vlaanderen te garanderen. De Vlaamse overheid stelt bovendien vast dat mobiliteit te onafhankelijk bekeken wordt vanuit andere beleidsdomeinen, terwijl deze hier een grote impact op kunnen hebben.

De Vlaamse overheid verschuift met **basisbereikbaarheid** de klemtoon naar een **vraaggestuurd en efficiënter systeem waarbij ook combimobiliteit een rol in opneemt**. Openbaar vervoer blijft een prominente rol spelen in mobiliteit maar voor de voor- en natrajecten wil de overheid andere vervoermiddelen inzetten zoals autodelen en deelfietsen. Daarnaast heeft basisbereikbaarheid tot doel om een betere afstemming te realiseren tussen verschillende beleidsdomeinen. In eerste instantie wordt hier gedacht aan de **afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijk ordening**, zowel op korte als lange termijn.

Concreet ziet de Vlaamse overheid vier vervoerlagen, die optimaal op elkaar afgestemd worden, om basisbereikbaarheid te realiseren.

1. **treinnet**: de ruggengraat van het openbaar vervoer
2. **kernnet**: de ruggengraat van het stads- en streekvervoer, waarbij bussen en trams kernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden
3. **aanvullend net**: ondersteunt het kernnet via buslijnen (aanvoer) en via ontsluitende lijnen. Ook functionele ritten vallen hieronder.
4. **vervoer op maat**: lokale vervoeroplossingen zoals leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ontsluiting van bedrijvzones,...

Om lokale besturen nauw te betrekken worden vervoerregio's samengesteld. De leden van deze raad werken mobiliteitsvoorstellen uit voor het aanvullend net en het vervoer op maat en adviseren het kernnet. De vervoerregio is ook verantwoordelijk voor de opmaak van een strategisch vervoerplan voor de regio. Mobiliteit moet hierbij globaal bekeken worden: personenvervoer en logistiek vervoer, naast openbaar vervoer, ook deelfietsen, deelauto's, taxi's,...

Vooraleer basisbereikbaarheid in Vlaanderen wordt uitgerold, wordt de realisatie ervan getest door middel van proefprojecten in 4 vervoerregio's. Met deze proefprojecten zal de concrete invulling van de conceptnota basisbereikbaarheid helder gesteld worden en zal een nieuw regelgevend kader uitgewerkt worden. De decretale aanpassing is voorzien voor 2018.

21/08/2017

1/1

Arcadis Belgium nv

Gaston Crommenlaan 8 bus 101

9050 Gent

België

02 505 75 00

www.arcadis.com