

Notulen van het college van burgemeester en schepenen

ZITTING VAN 15 januari 2024

Aanwezig : Leen Dierick, burgemeester;
Marius Meremans, Lien Verwaeren, Els Verwaeren,
Nele Cleemput, Dieter Mannaert, Tomas Roggeman,
schepenen;
Wouter Van der Vurst, algemeen directeur

Verontschuldigd : Dirk Abbeloos, schepen

De voorzitter verklaart de zitting voor geopend te 15:05 uur.

GOEDKEURING NOTULEN

1. Goedkeuren notulen schepencollege d.d. 8 januari 2024

Het college keurt de notulen d.d. 8 januari 2024 goed.

STEDENBOUW EN RO - DIVERSE

33. VVR Aalst - regionaal mobiliteitsplan - BVVR 25/01 goedkeuring - standpunt

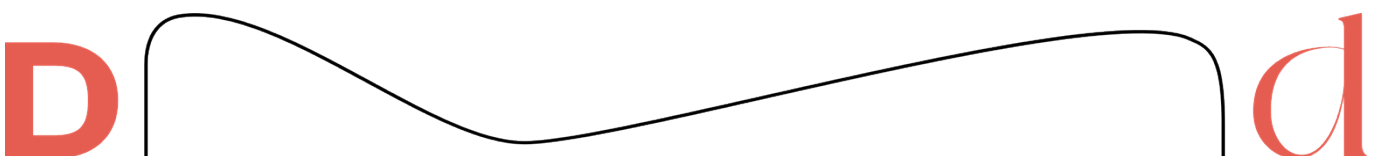
De Vervoerregio Aalst (VVR Aalst) had na zomer 2023 een voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan uitgewerkt. Dat plan legt de globale mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar (met een doorkijkperiode van 30 jaar) vast voor de vervoerregio op een strategisch niveau, en dat voor alle vervoerswijzen. In dit voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan werd rekening gehouden met het Ontwerp plan-MER. Het Ontwerp plan-MER beschrijft de mogelijke milieueffecten van het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan.

Het voorlopig Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan VVR Aalst is doorheen een openbaar onderzoek gegaan dat liep van 4 september tot en met 2 november 2023.

In het kader van het openbaar onderzoek had het college van burgemeester en schepenen in zitting 23/10/2023 het voorliggend Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan niet goedgekeurd en diverse opmerkingen en voorstellen tot bijsturing van het huidig document aangegeven (CBS-notulen 23/10/2023 in bijlage).

Na het openbaar onderzoek werden een aantal aanpassingen doorgevoerd aan de documenten van het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan, die resulteerden in documenten die voor goedkeuring worden voorgelegd op het bestuurlijk vervoerregio-overleg van 25/01/2024. Deze documenten die voor goedkeuring voorliggen betreffen:

- 20231222_VVR AAL_Visienota RMP_TC



- 20231222_VVR AAL_Wegencategorisering(1)
- 20231222_VVR AAL_Vrachtroutenetwerk
- 20231222_VVR Aalst_Actieplan_TC
- 20231222_VVR Aalst_Actietabel_TC

Er is gekozen voor de versies waarbij de wijzigingen in de documenten zichtbaar zijn, behalve voor de kaarten (zie bijlage). Voor de kaarten is er een apart document 'plannen_verschillen' aangemaakt (zie bijlage), waarop de verschillen tussen de kaarten van het ontwerp mobiliteitsplan en de plannen die voor goedkeuring voorliggen zichtbaar worden:

Plan wegcategorisering	
Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan	Regionaal Mobiliteitsplan voor goedkeuring
N41: <u>stippellijn</u> vanaf kruispunt N41-N47 tot aan aansluiting ten zuiden van Gijzegem op N41/N406	N41: <u>pijlaanduiding</u> vanaf kruispunt N41-N17 tot aan aansluiting ten zuiden van Gijzegem op N41/N406
<u>Geen</u> aanduiding van de route N416/N406 als 'tijdelijke regionale weg'	<u>Wel</u> aanduiding van de route N416/N406 als 'tijdelijke regionale weg'
N17: <u>stippellijn</u> vanaf kruispunt N41-N17 tot aan Provinciale Baan	N17: <u>pijlaanduiding</u> vanaf kruispunt N41-N17 tot aan Provinciale Baan

Plan vrachtroutenetwerk	
Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan	Regionaal Mobiliteitsplan voor goedkeuring
N41: <u>stippellijn</u> vanaf kruispunt N41-N47 tot aan aansluiting ten zuiden van Gijzegem op N41/N406	N41: <u>pijlaanduiding</u> vanaf kruispunt N41-N17 tot aan aansluiting ten zuiden van Gijzegem op N41/N406
N17: <u>stippellijn</u> vanaf kruispunt N41-N17 tot aan Provinciale Baan via Hoogveld en Mandekensstraat	N17: <u>pijlaanduiding</u> vanaf kruispunt N41-N17 tot aan Provinciale Baan

Een overzicht van de aanpassingen aan de documenten vindt u terug in de exceltabel 'verwerking adviezen OO RMP AWG_20240103(2)' (zie bijlage). Waar er aanpassingen doorgevoerd werden is dit 'geel' gemarkeerd. De bezwaarelementen ingediend door de stad Dendermonde zijn 'blauw' gemarkeerd.

Blijkt alvast dat geen van de door de stad Dendermonde (Dendermonde = CODE 50) ingediende bezwaarelementen/bijkomende acties (cfr. CBS-notulen 23/10/2023) weerhouden werd in de exceltabel én dus heeft geleid tot verandering van voorliggende documenten. Er wordt voorgesteld om op een diverse manier om te gaan met deze geformuleerde bezwaarelementen/bijkomende acties in deze CBS-beslissing:

- Bezwaarelementen/bijkomende acties waarop toch blijkt ingegaan in voorliggend RMP én die dus vervallen:
 - Bezwaarelement 'verdichtingsparadox':
Thema ruimte - 8.2 - Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling.
Opvolgen en toepassen van de Vlaamse Studie.
Dit onderzoek gaat in op de 'verdichtingsparadox': Strategische collectieve vervoerknooppunten (hoofdzakelijk stedelijke gebieden en hoofddorpen) zijn plekken om te verdichten. Maar, dit zijn echter ook vaak de zones met de grootste autocongestie. Maar de timing is pas op 'middellange termijn (3-6 jaar).
Dit betekent dat er de komende jaren alvast NIETS verandert aan de huidige praktijkwerking die deze beoogde verdichting blokkeert. Er wordt daarom geëist dat een actie op korte termijn toegevoegd: 'Uitwerken én communiceren door de twee betrokken beleidskokers van de Vlaamse overheid (Ruimte Vlaanderen en Mobiliteit/Openbare Werken Vlaanderen) van een beleidslijn inzake de praktische omgang met de verdichtingsparadox.'
→ Visienota p. 76: **"Over hoe met deze tegenstrijdigheid om te gaan is de Vlaamse studie 'Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectenbeoordeling' beschikbaar. We pleiten ervoor om deze te vertalen naar het beleid en mee te nemen bij de beoordeling van verdichtingsprojecten'**

- Bezwaarelement regionale weg N17:
Op grondgebied Dendermonde zijn tal van wegen geselecteerd als regionale weg of interlokale weg. Als we draagvlak willen krijgen/behouden bij de omwonenden van dit dragend netwerk, dan zullen we er ook voor moeten zorgen dat er doortastende maatregelen worden genomen inzake verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom dienen acties opgenomen te worden, waarbij het op het grondgebied Dendermonde gaat over volgende kruispunten en wegdelen:
Regionale wegen:
– Verbinding/aansluiting N17 (Provinciale Baan) met N41 inclusief parallelweg N17 vanaf Fabriekstraat (langsheen spoorlijn 52): studie voorkeustracé korte termijn, grondverwingen middellange termijn, realisatie lange termijn
→ Visienota p. 56: **“Binnen het dragend wegennet van VVR Aalst zijn twee wegvakken aangeduid als ‘te onderzoeken’ op basis van de toegepaste selectiemethodiek uit de studie Robuust Wegennet: N41 en N17. (...) De N17 verzorgt de regionale verbinding tussen stedelijke gebieden Mechelen – Dendermonde. Tussen het huidige kruispunt N17 x N41 en de grens met VVR Mechelen is te onderzoeken welk tracé deze regionale functie kan opnemen. Dit wordt onderzocht in een apart, nieuw studietraject.”**
- Bezwaarelement monitoring en evaluatie:
o Actieplan p. 20: “De monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan zal per vervoerregio gebeuren aan de hand van kritische prestatie indicatoren (KPI’s) en gerapporteerd worden. In bijlage 3 is een lijst van mogelijke meetbare indicatoren opgenomen. Welke indicatoren effectief ingezet zullen worden ter monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan dient in samenspraak met verschillende actoren te worden vastgelegd in voorbereiding van het eerste monitoringsrapport. Om de huidige toestand in beeld te brengen worden de nodige cijfers verzameld. Indien nodig wordt hiervoor een nulmeting gedaan. Bij de opmaak van het eerste monitoringsrapport kan de lijst van KPI’s nog verder worden aangevuld en verbeterd. Daarnaast wordt ook het functioneren van de verschillende netwerken gemonitord en geëvalueerd.”
Bezwaar: De KPI’s dienen voor alle cruciale acties/doelstellingen nu reeds vastgelegd te worden, zodat ook van bij de start van het in werking treden van het mobiliteitsplan, direct duidelijk is welke informatie de komende jaren structureel gaat moeten worden bijgehouden door de betrokken actoren. Het gevaar is nu groot dat er pas binnen 2 jaar (voortgangsrapportage) hierover gaat worden nagedacht.
p. 45 - Bijlage 3:
Bezwaar: Om de voortgangsrapportage haalbaar te houden (lees: het opvolgen, oplijsten en rapporteren van de KPI’s) dient er interactie gezocht te worden met de ‘stadsmonitor’ die elke X-aantal jaren heel wat data van/over gemeenten vergelijkbaar oplijst en analyseert.
→ Weerlegging bezwaar cfr. excel:
Door het departement MOW werd een mobiliteitsmonitoringstool ontwikkeld voor alle vervoerregio’s die hieraan (grotendeels) het hoofd zal bieden. Bijkomende indicatoren vanuit relevante entiteiten of lopende initiatieven worden eveneens overwogen. Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces dat gemonitord en geëvalueerd wordt. Het regionaal mobiliteitsplan werd door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. (Twee)jaarlijks wordt het plan gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd
- Bezwaarelement ontbrekende delen BFF op grondgebied Dendermonde:
Actieplan - Thema Fiets - 2.2 - Verder vervolledigen van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk op gewestwegen.
In deze lijst ontbreken volgende BFF-netwerkdelen die moeten worden toegevoegd:
o N406 tussen Appels en dorpskern Oudegem en vanaf dorpskern Oudegem tot gemeentegrens met Aalst

→ Weerlegging bezwaar cfr. excel:
N406 zit in modules 13 en 14.

- Bezwaarelement acties verkeersveiligheid en -leefbaarheid op regionale en lokale wegen:
 - o *Op grondgebied Dendermonde tal van wegen geselecteerd als regionale weg of interlokale weg. Als we draagvlak willen krijgen/behouden bij de omwonenden van dit dragend netwerk, dan zullen we er ook voor moeten zorgen dat er doortastende maatregelen worden genomen inzake verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. (...) Voor het grondgebied Dendermonde gaat het concreet over volgende kruispunten en wegdelen:*

Regionale wegen:

- *Herinrichting (verkeersveiligheid) kruispunt N41-Denstraat-fietspad Lange Maat*
- *Herinrichting (doorstroming + verkeersveiligheid) kruispunt N41-N17 – studie korte termijn, realisatie lange termijn*
- *Herinrichting wegdeel Zeelsebaan Fase 2 (N47-Kleinzand tot gemeentegrens Zele) studie korte termijn, realisatie korte/middellange termijn*
- *Verbinding/aansluiting N17 (Provinciale Baan) met N41 inclusief parallelweg N17 vanaf Fabrikstraat (langsheen spoorlijn 52): studie voorkeustracé korte termijn, grondverwerkingen middellange termijn, realisatie lange termijn*
- *Herinrichting kruispunt N47-N17-N406 (kruispunt Mechelsepoort) – korte termijn*
- *Herinrichting wegdeel Mechelsesteenweg (N17) tussen N47 en N41 (regionale winkelcluster) – studie middellange termijn, realisatie lange termijn*
- *Herinrichting N406 Noordlaan – lange termijn*
- *Herinrichting verkeerswisselaar N406 Gentsesteenweg-Tragel-Nieuwe Tijsluis – lange termijn*
- *Herinrichting N406 Steenweg van Aalst (moduleproject) – middellange termijn*

Lokale wegen:

- *Herinrichting N470 doorheen dorpskern Grembergen (doortochtherinrichting) – lange termijn*
- *Vervangende wegverbinding tussen Hofstraat-N406 Oudegemse Baan i.f.v. sluiten overweg Hofstraat + verhogen verkeerssluw karakter dorpskern Oudegem lange termijn*

→ Weerlegging bezwaar cfr. excel:

Alle regionale wegen in onze regio zijn in beheer bij AWW. Er werd voor gekozen om in de actietabel nadruk te leggen op de realisatie van de N41. Andere projecten vallen allemaal onder de actie 6.2 “Inrichten van de regionale wegen conform de inrichtingsvoorschriften, met prioriteit voor de meest onveilige wegvakken”.

‘Herinrichting wegdeel Zeelsebaan Fase 2 (N47-Kleinzand tot gemeentegrens Zele)’ past ook in afstemming met VVR Waasland/gemeente Zele dd. 17/10/2023 inzake het selecteren van de N47 als vrachtroutennetwerk ook in VVR Waasland. Gemeente Zele wil als voorwaarde o.a. verkeersveilige afgescheiden fietspaden op korte termijn realiseren. Ook voor het gedeelte van de weg op Dendermonds grondgebied geldt dit.

→ Weerlegging bezwaar cfr. excel:

De VVR heeft de route geselecteerd binnen het vrachtroutennetwerk. Pas daarna kan AWW aan de slag ifv een aangepaste inrichting. Het is de bedoeling om de inrichting in lijn te brengen met de selectie, niet de selectie te laten afhangen van de inrichting. Het aanpassen van de inrichting op KT kan daarom geen voorwaarde zijn om al dan niet te selecteren.

→ De stad Dendermonde is blij met de prioritering voor de studies doortrekking N41 (en N17) die in het voorliggend RMP wordt aangegeven.

→ De stad Dendermonde aanvaardt ook de selectie van de N47 Zeelsebaan als regionale weg en als onderdeel van het vrachtroutennetwerk.

→ De stad Dendermonde vraagt aan AWW – los van het regionaal mobiliteitsplan – om voor een aantal wegvakken op haar grondgebied op korte termijn actie te ondernemen i.f.v. verhogen verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor fietsers.

- **Wegdeel Zeelsebaan Fase 2 (N47-Kleinzand tot gemeentegrens Zele) in interactie met vraag van de gemeente Zele op haar grondgebied;**
- **Wegdeel Mechelsesteenweg (N17) tussen N47 en N41 (regionale winkelcluster);**
- Bezwaarelement N416/N406:
 - De N406 zal op Dendermonds grondgebied tot de doortrekking van de N41 is gerealiseerd (missing link), fungeren als ‘interlokale weg’ en als ‘regionale vrachtgeleidingsroute’. Zelfs*

in het meest gunstige scenario zal het nog jaren duren vooraleer de doortrekking van de N41 een feit zal zijn. Dit zal gedurende deze jaren de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid op de N406 op het grondgebied van Dendermonde blijven onder druk zetten. In de actietabel dienen er daarom op korte termijn acties opgenomen te worden voor Noordlaan, uitloper bebouwing Appels en doortocht Oudegem die de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verhogen.

→ Weerlegging bezwaar cfr. excel:

Voor de herinrichting van de N406 wordt gekeken naar de lopende modules 13 en 14.

- Voor een aantal voorgestelde acties lijkt het meer aangewezen dat de stad Dendermonde zal voorstellen om deze op te nemen in de nieuwe studie m.b.t. de doortrekking van de N41, aangezien deze studie zal vertrekken vanaf het kruispunt N41-N17 (zie ondergaand):
 - o Opnemen als actie dat er t.o.v. de huidige situatie bijkomende kruispunten kunnen gecreëerd worden op het wegdeel tussen kruispunt N41-N17 (Mechelsesteenweg) en kruispunt N41-N47 (Heirbaan) in Sint-Gillis. Dit i.f.v. realiseren van een verkeersleefbaarder en verkeersveiliger bebouwd weefsel Sint-Gillis.*
 - o Op grondgebied Dendermonde zijn tal van wegen geselecteerd als regionale weg of interlokale weg. Als we draagvlak willen krijgen/behouden bij de omwonenden van dit dragend netwerk, dan zullen we er ook voor moeten zorgen dat er doortastende maatregelen worden genomen inzake verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom dienen acties opgenomen te worden, waarbij het op het grondgebied Dendermonde gaat over volgende kruispunten en wegdelen:*

Regionale wegen:

 - Herinrichting (doorstroming + verkeersveiligheid) kruispunt N41-N17 – studie korte termijn, realisatie lange termijn*
 - o Cfr. 'Kaart wegencategorisering V11' zullen op het kruispunt N41-N17 Mechelsesteenweg twee regionale wegen elkaar treffen. Dit is momenteel reeds een sterk congestief punt. Door de beoogde verkeersluwe mazen kan verwacht worden dat op de regionale/interlokale wegen nog meer verkeer zal worden geconcentreerd, met als gevolg nog meer congestie op dit kruispunt. Om dit te vermijden dient als actie opgenomen te worden dat voor kruispunt N41-N17 een ongelijkvloerse kruising zal worden onderzocht om de verwerkingscapaciteit/doortroming van dit kruispunt te verhogen met behoud van de verkeersveiligheid.*
- Voor de andere aangegeven bezwaarelementen/bijkomende acties als 'opmerking' mee te geven, met vraag om bij een herwerking van het regionaal mobiliteitsplan deze bezwaarelementen mee te nemen in het wijzigingstraject:

Actieplan:

 - o P. 9: "Het verder realiseren van de fietsnetwerken gebeurt aan de hand van de prioritering zoals vooropgesteld in de Visienota: (...)" Het CBS vraagt om de zinsnede met prioritering te schrappen. We moeten op al deze acties tegelijk inzetten, om de modal shift te faciliteren richting de fiets.*

Actietabel:

 - o Acties dienen SMART (Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realistisch, Tijdsgebonden) geformuleerd te worden. Nu is dit niet het geval....het zijn eerder vage doelstellingen. Deze SMART-formulering is belangrijk, omdat het daardoor mogelijk is om de acties nadien te gaan monitoren en evalueren (In welke mate is de actie al dan niet gerealiseerd? Is bijsturing nodig?). Zoniet zal bij de voorbereiding van de voortgangsrapportage (binnen 1,5 jaar) dit probleem tot uiting komen en ondergraaft dit de stelling van dit plan dat het zal gemontord worden.*
 - o De aangegeven termijnen worden beter concreet gemaakt:*
 - o Korte termijn: 0-3 jaar wordt beter 2023-2025 (einde lopende MJP gemeenten)*
 - o Middellange termijn: 3-6 jaar wordt beter 2026-2031 (volgende periode MJP)*
 - o Lange termijn: > 6 jaar wordt beter Na 2031*
 - o Thema veiligheid - 1.1 - Registreren en evalueren van verkeersongevallen*

In 'Actietabel V6' wordt aangegeven 'Regionale informatiedeling en terugkoppeling naar de vervoerregioraad uitwerken'. Dit is een uiterst vage actie. Er wordt gevraagd om in functie van actieve monitoring en analyse van verkeersongevallen aan te geven dat een GIS-

systeem zal worden uitgerold waar op geuniformeerde en consequente wijze alle verkeersongevallen ingevoerd worden.

- Thema veiligheid - 1.4 – De interlokale mazen autoluwer maken en doorgaand verkeer weren (acties op middellange termijn – 4-6 jaar):
 - o Inrichten van het lokaal wegnnet over gemeentegrenzen heen conform de wegcategorisering.
 - o Toepassen van het STOP-principe en 'fix the mix', met focus op (deel)kernen.
 - o Verkeersremmende maatregelen nemen op lokale wegen.

Deze actie op middellange termijn (3-6 jaar) is zonder duidelijke keuzes omtrent op welke mazen, welke deekernen en welke lokale wegen we focussen. Het is een onmogelijke actie om alle mazen te realiseren op middellange termijn (zie ook SMART). In de actietabel dienen er tussen de betrokken mobiliteitsactoren duidelijke keuzes gemaakt te worden voor welke interlokale mazen op korte termijn (2023-2025) en middellange termijn (2026-2031) gegaan gaat worden.
- Thema veiligheid - 1.8 - Verbeteren van de handhaving in functie van verkeersveiligheid.
 - o Politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag).
 - o Ondersteuning vanuit VVR van politiezones m.b.t. ongevallencijfers en -locaties.
 - o Afstemmen van handhaving tonnagebeperkingen én snelheidsbeperkingen over politiezones heen.

Er wordt gevraagd dat VVR Aalst initiatief neemt om met de betrokken politiezones en andere betrokken actoren inzake het verkeershandhavingsbeleid in de Vervoerregio Aalst te komen tot concrete acties om op te nemen in de uit te werken actietabel.
- Thema Fiets - 2.1 - Verder vervolledigen van het fietsnetwerk op het grondgebied van lokale besturen, volgens de prioritering zoals vooropgesteld in de visienota. (...) Het stadsbestuur Dendermonde vraagt om de modal shift te faciliteren richting de fiets. Daarom moet er prioritair én breed worden ingezet op tal van acties om de fietsinfrastructuur op korte termijn verder uit te bouwen/verkeersveiliger te maken. Daarom is het noodzakelijk om de zinsnede met prioritering te schrappen. We moeten op al deze acties tegelijk inzetten.
- Thema Fiets - 2.2 - Verder vervolledigen van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk op gewestwegen.

In deze lijst ontbreken volgende BFF-netwerkdelen die moeten worden toegevoegd:

 - o N416 vanaf rotonde Appels tot aan dorpskern Schoonaarde
 - o N17 vanaf dorpskern Baasrode tot aan gemeentegrens met Buggenhout (Provinciale Baan)
- Thema Fiets - 2.7 - Ruimtelijk- en mobiliteitsgeïntegreerd alternatievenonderzoek van de knelpunten op het fietsnetwerk i.f.v. vervoerspotentieel en de huidige fietsintensiteiten, indien er door beperkte aanpassingen van de bestaande infrastructuur geen oplossing geboden kan worden:

In de actietabel dient als project op korte termijn de 'alternatieve fietslink N416 Zandstraat via site sporthal Appels' opgenomen te worden.
- Thema Groener en minder autoverkeer
 - o In de actietabel worden diverse fiscale maatregelen als 'aanbeveling' aangegeven. Maar dit zijn bevoegdheden van hogere overheden die niet vertegenwoordigd zijn in deze vervoerregio. De vervoerregio heeft ook geen realisatie-impact op deze acties. Het is dan ook zinloos om deze acties op te nemen in actietabel. Daarom dienen deze acties geschrapt te worden.
- Thema Groener en minder autoverkeer - 4.7 - Onderzoeken van de mogelijkheid om meerdere keren per jaar een autoloze zondag te organiseren in onze vervoerregio.

Het organiseren van een kwalitatieve 'autoloze zondag' vergt veel tijd en energie vanwege het lokaal bestuur. De stad Dendermonde vraagt om in de actietabel enkel de haalbare actie ' maximaal één moment per jaar' op te nemen.
- Thema vrachtverkeer en logistiek - 7.2 – uitbouw watergebonden bedrijvigheid:
 - o Gebied Oude Briel omvormen tot een watergebonden bedrijventerrein.
 - o Bedrijventerrein Wijngaardveld in Aalst (vermarkting).

Bij dit punt 7.3 dient ook de overslagkade aan bedrijf VPK (zie ook 'artikel 11 – zone voor kade-infrastructuur' in RUP 'Hullenberg' opgenomen te worden.
- Thema vrachtverkeer en logistiek - 7.7 - Opwaarderen van spoornetwerk in functie van goederenvervoer.

- o Spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen
 - o Spoorlijn 50/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath
- Als actie op korte termijn dient hier voor spoorlijn 53 opgenomen te worden 'bouw van uitwijksporen langsheen spoorlijn 53 (tussen Winningstraat en Mandekensstraat)'
- Afstemming alle documenten
- De opbouw van de mobiliteitsvisie is in verschillende delen gebeurd, vervolgens de kaarten wegcategorisering en vrachtrouten netwerk én als laatste de actietabel. Dit is stapsgewijs gebeurd met 'validatiemomenten', waarna deze onderdelen door de leiding van de vervoerregio werden beschouwd als zijnde afgewerkt. Er is geen tijd genomen om al deze elementen in interactie met elkaar te laten gaan en te komen tot een afgestemd plan. Hierdoor blijft het zeer onduidelijk/onzeker of de voorziene maatregelen en acties voldoende zullen zijn om de beoogde doelstellingen te behalen. Daarom dienen alle onderdelen op elkaar afgestemd te worden zodat doelstellingen, visie, kaarten wegcategorisering en vrachtrouten netwerk alsook actieplan/actietabel op elkaar afgestemd worden en één samenhangend geheel vormen.*

Naast de bezwaarelementen van de stad Dendermonde, werden er bij het openbaar onderzoek nog diverse bezwaren ingediend. Er werd ook door de gemeente Lebbeke een bezwaar ingediend, louter gericht op de N41:

- *Op het eerste gezicht lijkt het ontwerp hierover nog geen uitspraak te doen, en lijkt het zich ertoe te beperken om het doortrekken van de N41 louter als principe voorop te stellen, zonder al uitspraak te doen over de juiste ligging ervan. Er wordt immers verwezen naar het feit dat hierover nog verschillende studies lopende zouden zijn. Nochtans doet het ontwerp al een aantal voorafnames/aannames die er wel op wijzen dat men nog steeds de intentie heeft om de doortrekking van de N41 te realiseren op het tracé, zoals dit in het vernietigde PRUP was vooropgesteld, zonder dat daarbij (afdoende) rekening wordt gehouden met de fundamentele bezwaren die hiertegen bestaan. Verzoekster verwijst onder meer naar volgende zaken: - Het gecontesteerde tracé dat op de kaarten met wegcategorisering en vrachtrouten netwerk staat aangeduid als nieuwe regionale verbindingsweg tussen Aalst en Dendermonde. De aanduiding in stippellijn en de vermelding dat dit een louter indicatieve weergave is, beletten niet dat alleen dit tracé als mogelijke optie visueel wordt voorgesteld, terwijl er ook alternatieven zijn. Het is tendentius om (enkel) dat tracé visueel weer te geven. Meer zelfs, op de kaart van het vrachtrouten netwerk wordt zelfs expliciet voorzien dat de tijdelijke regionale vrachtgeleidingsroutes, zoals bijvoorbeeld over de N406, zullen vervallen na de doortrekking van de N41 tussen Lebbeke en Gijzegem, waardoor a priori al de mogelijkheid lijkt uitgesloten te worden om dit tijdelijk tracé toch om te zetten naar een definitief traject. Nochtans is dit nog steeds een van de mogelijke alternatieven en moet dit nog onderzocht kunnen worden.*
- *De keuze van wegcategorisering, waarbij de N406 (via Oudegem en Appels) en de Noordlaan in Dendermonde (= het 'noordelijk tracé') niet langer aangeduid zijn als tijdelijke regionale weg maar als interlokale weg, en met de optie om na realisatie van de missing link N41 zelfs te zakken naar een lokale weg. In het actieplan wordt voor wat de gewenste wegcategorisering verwezen naar de bijhorende netwerkkaart, en hierop wordt, zonder enige motivering, de N406 ingekleurd als interlokale weg. Deze wijziging was initieel niet voorzien, maar is op uitdrukkelijke vraag van de stad Dendermonde last minute aangebracht. De reden hiervoor is duidelijk : het maakt de kans groter dat op termijn hierdoor het alternatief van de (tijdelijke) regionale missing link van de N41 tussen Dendermonde en Aalst over de N406 en de Noordlaan zal wegvallen, als dit al niet aanzien kan worden als een uitgemaakte zaak. Immers, van de door te trekken N41 staat vast dat dit in ieder geval een regionale weg zal moeten zijn, nu deze weg ertoe strekt om de kleine stedelijke gebieden te verbinden met de grote steden en het hoofdwegennet en met de regionale logistieke knooppunten. De kans dat men een weg die men nu al 'deklasseert' naar een interlokale weg nadien terug zal opwaarderen naar een regionale weg, is miniem als ze al niet onbestaande is. Op die manier wordt nu dus reeds een van de alternatieve tracés bij voorbaat uitgesloten, minstens bemoeilijkt, zonder dat dit evenwel gepaard is gegaan met een correct en afdoende alternatievenonderzoek en MER-beoordeling.*
- *Het ontwerp plan-MER, opgemaakt voor het ontwerp regionaal mobiliteitsplan volstaat hiervoor in ieder geval niet nu dit inhoudelijk niet ingaat op het toekomstige traject van de missing link van de N41. Het plan-MER beperkt zich er op dit punt toe te verwijzen naar het gegeven dat hierover nog verschillende studies lopende zijn, en er verder in zeer algemene bewoordingen op te wijzen dat een aantal regionale verbindingen nog niet zijn vastgelegd*
- *Bovendien is het ook volstrekt onlogisch om de N406 nu al het statuut van interlokale weg te geven terwijl ze op dit moment in de praktijk wel nog steeds gebruikt wordt als verbindingsweg voor doorgaand verkeer tussen Dendermonde en Aalst — en dus het gebruik heeft van een regionale weg. En ze dit statuut ook nog een heel aantal jaren zal moeten hebben, nu men zelf aangeeft dat de studies over deze missing link allicht niet voor 2030 afgerond zullen zijn.' In functie van de rechtszekerheid en vanuit het principe van zorgvuldigheid als beginsel van behoorlijk bestuur past het om deze wegenis aan te duiden als 'tijdelijke regionale weg', minstens in afwachting van een definitieve trajectkeuze voor de missing link van de N41.*

- *De gemeente Lebbeke adviseerde eerder al om, vooraleer er uitspraak en planning rond een realisatie gedaan kan worden, eerst een streefbeeldstudie en/of haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren die duidelijk de voor- en nadelen van de diverse tracés opsomt en gedegen onderzoekt. Pas na zo'n studie kan een duidelijk en onderbouwd standpunt ingenomen worden over de wenselijkheid en bruikbaarheid van een mogelijke doortrekking. Bijgevolg werd voorgesteld om deze studie in eerste instantie op te nemen als actie binnen de actietabel, voorafgaand aan de deelactie die effectieve infrastructuurwerken als product beoogt. Verzoekster handhaaft deze uitdrukkelijke vraag.*
- *De conclusie lijkt dus te zijn dat de gemeente Lebbeke binnen dit tracé onevenredig zwaar belast zal worden zonder er zelf veel voordeel uit te kunnen halen. En dit terwijl er alternatieven zijn, zoals het noordelijk tracé.*
- *Het is absoluut noodzakelijk dat deze actie wordt genuanceerd en opgedeeld, en dat eerst een grondige studie wordt uitgevoerd over deze verbinding alvorens uitspraken en/of aannames te doen over een effectieve realisatie in het kader van een gewenst regionaal mobiliteitsbeleid.*

Ter info hierbij:

- De redenen waarom we vanuit Dendermonde gevraagd hebben om op de kaart de wegencategorisering van de N406 (Noordlaan-doortocht Oudegem-doortocht Gijzegem) niet langer aan te duiden als 'tijdelijke regionale weg', zijn tweeledig. Ten eerste omdat delen van deze route feitelijk niet geschikt zijn om de rol als 'regionale weg' op te nemen. Ten tweede wordt ervoor gevreesd dat het aspect 'tijdelijk' wel eens heel lang zou kunnen duren.....dan blijft het huidige status quo behouden waarbij de mobiliteitsdruk behouden blijft waar hij nu is (op de N416/N406).
- Door zowel de N416/N406 als de route doorheen Lebbeke en Wieze aan te duiden als 'interlokale weg', wilden we alvast op de kaart 'wegencategorisering' komen tot een meer eerlijke verdeling van de 'tijdelijke' mobiliteitslasten, waarbij ook Lebbeke zijn deel van de lasten opneemt.

In de nu voorliggende documenten vinden we omtrent de doortekking van de N41 het volgende terug:

- 20231222_VVR AAL_Visienota RMP_TC:
3.6 Wegencategorisering – Inrichtingsprincipes – p. 56:
Binnen het dragend wegennet van VVR Aalst zijn twee wegvakken aangeduid als 'te onderzoeken' op basis van de toegepaste selectiemethodiek uit de studie Robuust Wegennet: N41 en N17.
 - *De N41 verzorgt de regionale verbinding tussen stedelijke gebieden Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas. Tussen het huidige kruispunt N17 x N41 en ten zuiden van dorpskern Gijzegem is te onderzoeken welk tracé deze regionale functie kan opnemen. Dit wordt onderzocht in een apart, nieuw studietraject. Deze regionale verbinding is niet bedoeld als een extra maasdoorsnijding tussen de E40 en E17.*
- 20231222_VVR AAL_Wegencategorisering(1):
 - N41: pijlaanduiding vanaf kruispunt N41-N17 tot aan aansluiting ten zuiden van Gijzegem op N41/N406
 - Tekst bij kaartaanduiding '1':
zie bovengaande tekst in visienota
 - N416/N406: aanduiding van de route N416/N406 als 'tijdelijke regionale weg'
 - Tekst bij kaartaanduiding '2':
Voorlopige regionale wegen N406 en N416
De N41 verzorgt de regionale verbinding tussen stedelijke gebieden Aalst - Dendermonde - Sint-Niklaas. Tussen het huidige kruispunt N17 x N41 en ten zuiden van dorpskern Gijzegem is te onderzoeken welk tracé deze regionale functie kan opnemen. Dit wordt onderzocht in een apart, nieuw studietraject. In afwachting van de resultaten van de studie zijn de N406 en de N416 tussen kruispunt N406 x N416 en Gijzegem geselecteerd als regionale weg. De studie zal uitspraken doen over de impact op de selectie van andere wegsegmenten binnen de wegencategorisering.
- 20231222_VVR AAL_Vrachtroutenetwerk:
 - N41: pijlaanduiding vanaf kruispunt N41-N17 tot aan aansluiting ten zuiden van Gijzegem op N41/N406
 - Tekst bij kaartaanduiding '1':
zie bovengaande tekst in visienota
 - Tekst bij kaartaanduiding '2':

Voorlopige regionale vrachtgeleidingsroute N406 en N416

De N41 verzorgt de regionale verbinding tussen stedelijke gebieden Aalst - Dendermonde - Sint-Niklaas. Tussen het huidige kruispunt N17 x N41 en ten zuiden van dorpskern Gijzegem is te onderzoeken welk tracé deze regionale functie kan opnemen. Dit wordt onderzocht in een apart, nieuw studietraject. In afwachting van de resultaten van de studie zijn de N406/N416 en de N41/N47 geselecteerd als regionale vrachtgeleidingsroute. De studie zal uitspraken doen over de impact op de selectie van andere wegsegmenten, zoals de aanrijroutes, binnen het vrachtroutenetwerk.

- Tekst bij kaart aanduiding '4':

N47 tussen Dendermonde en Asse

In afwachting van de doortrekking van de N41 tussen Dendermonde/Lebbeke (bestaande kruispunt N47 x N41) en Gijzegem loopt de regionale vrachtroute van Dendermonde naar de E40 over de interlokale weg N47 Dendermonde - Asse en de interlokale weg N285 Asse - E40.

- 20231222_VVR Aalst_Actieplan_TC:

/

- 20231222 VVR Aalst Actietabel_TC:

Relevante thema's	Actie	Deelacties	Doelstellingen	Initiatiefnemer	Product	Tijdshorizon	Budget
THEMA WEGENCATEGORISERING							
6,3	Wegencategorisering	Inrichten van de regionale wegen conform de inrichtingsvoorschriften, met prioriteit voor de meest onveilige wegvakken.	Missing-links op gewestwegen prioritaair realiseren-N41 Prioritair onderzoek naar de meest geschikte weg voor een regionale verbinding tussen het kruispunt van de N41 met de huidige N17/Mechelsesteenweg in Dendermonde tot ten zuiden van dorpskern Gijzegem Prioritair onderzoek naar de meest geschikte weg voor een regionale verbinding tussen het kruispunt van de N17 met de Mandekensstraat en een aansluiting op de Rijksweg N41.	vlot, veilig	AWV	Studie	Korte Termijn €€€
			vlot, veilig	AWV	Studie	Korte Termijn €€€	

Beoordeling:

- De voorliggende documenten behouden de doortrekking van de N41, wat alvast positief is.
- De doortrekking N41 wordt inzake studiewerk niet langer gezien vanaf het huidige eindpunt op de grens Dendermonde-Lebbeke (N41-N47), maar vanaf het kruispunt N17-N41. Vanuit MER-oogpunt is het terug volledig opentrekken van de routekeuze niet onlogisch. Hierdoor wil AWV/MOW vermoedelijk ook juridisch een mogelijk probleemaspect inzake alternatievenonderzoek vermijden. Hierdoor komt de route N416-N406 wel terug naar voor als één van de mogelijke tracé-alternatieven. Welk tracé dan uiteindelijk het beste/minst slecht scorende tracé is (ik kan het niet inschatten).
- De N406 (Noordlaan-doortocht Oudegem-doortocht Gijzegem) wordt aangeduid als 'tijdelijke regionale weg'.
We lezen: "De studie zal het tracé op lange termijn bepalen."
Als we de leeswijzer van de actietabel bekijken: 'Lange Termijn > 6 jaar'
Dus louter inzake studiewerk zal dit 'tijdelijk' karakter de volgende gemeentelijke beleidslegislatuur overspannen (2026-2031).
- Inzake verdere realisatie van de doortrekking van de N41 op het terrein is er helemaal geen duidelijkheid.
Concluderend kan dus gesteld worden

Voorstel:

- **De studie voor doortrekking van de N41 voeren vanaf kruispunt N41-N17**
(Mechelsesteenweg) én niet vanaf kruispunt N41-N47 (Heirbaan) is vanuit mobiliteits- en MER-oogpunt verdedigbaar.
Het starten van het te onderzoeken tracé van de regionale weg vanaf het kruispunt N41-N17, biedt ons al stad ook de kans om een aantal onderzoekselementen mee te laten opnemen in de studie:
 - Op het kruispunt N41-N17 Mechelsesteenweg zullen drie regionale wegen (N47/N17, N41, N17) elkaar treffen. Dit is momenteel reeds een sterk congestief punt. Door de beoogde verkeersluwe mazen kan verwacht worden dat op de regionale/interlokale wegen nog meer verkeer zal worden geconcentreerd, met als gevolg nog meer congestie op dit kruispunt. In de studie dient onderzocht te worden hoe de verwerkingscapaciteit/doorstroming van dit kruispunt kan verbeterd worden in combinatie

met een verkeersveilig kruispunt voor alle weggebruikers. Creatie van ongelijkvloerse kruising op dit kruispunt dient zeker één van de te onderzoeken alternatieven te zijn.

- Onderzoek inzake creatie van bijkomende kruispunten op het wegdeel tussen kruispunt N41-N17 (Mechelsesteenweg) en kruispunt N41-N47 (Heirbaan) in Sint-Gillis. Dit i.f.v. realiseren van een verkeersleefbaarder en verkeersveiliger bebouwd weefsel Sint-Gillis.
- De **pijlaanduiding op de kaart 'wegencategorisering' en 'vrachtroutenetwerk'** van de 'te onderzoeken regionale verbinding' i.p.v. de aanduiding met stippellijn is aanvaardbaar.
- Inzake de **kaart 'vrachtroutenetwerk'** wordt het ontbreken van de doorgetrokken N41 als regionale vrachtgeleidingsroute gecompenseerd door twee routes aan te duiden als 'regionale vrachtgeleidingsroute in afwachting van studieresultaten (zie '1')':
 - Voorlopige regionale vrachtgeleidingsroute N406 en N416;
 - Voorlopige regionale vrachtgeleidingsroute N47 tussen Dendermonde en Asse;De twee aangegeven vrachtgeleidingsroutes bevatten weggedelen die niet geschikt zijn om deze rol als regionale vrachtgeleidingsroute permanent te kunnen opnemen. Maar door twee routes te selecteren worden de mobiliteitslasten verdeeld over twee wegassen, waardoor de impact op de verkeersleefbaarheid/ verkeersveiligheid kan worden ingeperkt.
- Inzake de **kaart 'wegencategorisering'** wordt het ontbreken van de doorgetrokken N41 gecompenseerd door alleen de route N416/N406 te selecteren als 'tijdelijke regionale weg'. Dit echter terwijl weggedelen van de route N416/N406 niet geschikt zijn om deze rol als regionale weg te kunnen opnemen.

In de versie van het RMP dat in openbaar onderzoek ging, werden zowel de route N416/N406 als de route via Lebbeke en Wieze geselecteerd als 'interlokale weg'. Door geen 'tijdelijke regionale weg' aan te duiden, zijn het beide interlokale routes die automatisch 'tijdelijk' de mobiliteitslasten van de regionale weg moeten dragen. Hierdoor kan een té grote impact op de verkeersleefbaarheid/verkeersveiligheid op één van de routes vermeden worden.

Gezien de status van het document en het einde van het planproces wordt er voorgesteld om gekoppeld aan een eventuele goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan, op te nemen als bindende voorwaarde dat er GEEN 'tijdelijke regionale weg' via de N416/N406 wordt aangeduid.

Op donderdag 25/01/2024 (9u30-12u) gaat het bestuurlijk vervoerregio-overleg door, waarop er over de goedkeuring van het voorliggend regionaal mobiliteitsplan zal worden gestemd. Schepen Meremans die aangeduid is als stemgerechtigde voor de stad Dendermonde binnen dit overleg, kan niet aanwezig zijn wegens parlementaire verplichtingen. Daarom wordt voorgesteld dat het college van burgemeester en schepenen dhr. Rik Rousseau machtigt om namens de stad Dendermonde te stemmen.

BESLISSING:

Artikel 1: Het college van burgemeester en schepenen **neemt kennis** van de voorliggende documenten van het regionaal mobiliteitsplan:

- 20231222_VVR AAL_Visienota RMP_TC
- 20231222_VVR AAL_Wegencategorisering(1)
- 20231222_VVR AAL_Vrachtroutenetwerk
- 20231222_VVR Aalst_Actieplan_TC
- 20231222_VVR Aalst_Actietabel_TC

Artikel 2: **Het college van burgemeester en schepenen verleent zijn goedkeuring aan het voorliggend regionaal mobiliteitsplan, zij het onder de bindende voorwaarde dat de N416/N406 NIET wordt aangeduid als 'tijdelijke regionale weg'.**

Artikel 3: Het college van burgemeester en schepenen geeft een aantal bezwaarelementen/bijkomende acties - aangegeven t.a.v. het RMP dat in openbaar onderzoek ging – mee als '**opmerking**', met vraag om bij een herwerking van het regionaal mobiliteitsplan, deze bezwaarelementen mee te nemen in het wijzigingstraject:

Actieplan

- P. 9: "Het verder realiseren van de fietsnetwerken gebeurt aan de hand van de prioritering zoals vooropgesteld in de Visienota: (...)". Het CBS vraagt om de zinsnede met prioritering te schrappen. We moeten op al deze acties tegelijk inzetten, om de modal shift te faciliteren richting de fiets.

Actietabel

- Acties dienen SMART (Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realistisch, Tijdsgebonden) geformuleerd te worden. Nu is dit niet het geval....het zijn eerder vage doelstellingen. Deze SMART-formulering is belangrijk, omdat het daardoor mogelijk is om de acties nadien te gaan monitoren en evalueren (In welke mate is de actie al dan niet gerealiseerd? Is bijsturing nodig?). Zoniet zal bij de voorbereiding van de voortgangsrapportage (binnen 1,5 jaar) dit probleem tot uiting komen en ondergraft dit de stelling van dit plan dat het zal gemonitord worden.
- De aangegeven termijnen worden beter concreet gemaakt:
 - *Korte termijn: 0-3 jaar* wordt beter 2023-2025 (einde lopende MJP gemeenten)
 - *Middellange termijn: 3-6 jaar* wordt beter 2026-2031 (volgende periode MJP)
 - *Lange termijn: > 6 jaar* wordt beter Na 2031
- Thema veiligheid - 1.1 - Registreren en evalueren van verkeersongevallen
In 'Actietabel V6' wordt aangegeven '*Regionale informatiedeling en terugkoppeling naar de vervoerregioraad uitwerken*'. Dit is een uiterst vage actie. Er wordt gevraagd om in functie van actieve monitoring en analyse van verkeersongevallen aan te geven dat een GIS-systeem zal worden uitgerold waar op geuniformeerde en consequente wijze alle verkeersongevallen ingevoerd worden.
- Thema veiligheid - 1.4 – *De interlokale mazen autoluwder maken en doorgaand verkeer weren (acties op middellange termijn – 4-6 jaar):*
 - *Inrichten van het lokaal wegennet over gemeentegrenzen heen conform de wegcategorisering.*
 - *Toepassen van het STOP-principe en 'fix the mix', met focus op (deel)kernen.*
 - *Verkeersremmende maatregelen nemen op lokale wegen.*

Deze actie op middellange termijn (3-6 jaar) is zonder duidelijke keuzes omtrent op welke mazen, welke deelkernen en welke lokale wegen we focussen. Het is een onmogelijke actie om alle mazen te realiseren op middellange termijn (zie ook SMART). In de actietabel dienen er tussen de betrokken mobiliteitsactoren duidelijke keuzes gemaakt te worden voor welke interlokale mazen op korte termijn (2023-2025) en middellange termijn (2026-2031) gegaan gaat worden.
- Thema veiligheid - 1.8 - *Verbeteren van de handhaving in functie van verkeersveiligheid.*
 - *Politiecontroles naar onveilig en asociaal gedrag (snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag).*
 - *Ondersteuning vanuit VVR van politiezones m.b.t. ongevallencijfers en -locaties.*
 - *Afstemmen van handhaving tonnagebeperkingen én snelheidsbeperkingen over politiezones heen.*

Er wordt gevraagd dat VVR Aalst initiatief neemt om met de betrokken politiezones en andere betrokken actoren inzake het verkeershandhavingsbeleid in de Vervoerregio Aalst te komen tot concrete acties om op te nemen in de uit te werken actietabel.
- Thema Fiets - 2.1 - *Verder vervolledigen van het fietsnetwerk op het grondgebied van lokale besturen, volgens de prioritering zoals vooropgesteld in de visienota. (...)*

Het stadsbestuur Dendermonde vraagt om de modal shift te faciliteren richting de fiets. Daarom moet er prioritair én breed worden ingezet op tal van acties om de fietsinfrastructuur op korte termijn verder uit te bouwen/verkeersveiliger te maken. Daarom is het noodzakelijk om de zinsnede met prioretisering te schrappen. We moeten op al deze acties tegelijk inzetten.
- Thema Fiets - 2.2 - *Verder vervolledigen van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk op gewest-wegen.*

In deze lijst ontbreken volgende BFF-netwerkdelen die moeten worden toegevoegd:

 - N416 vanaf rotonde Appels tot aan dorpskern Schoonaarde
 - N17 vanaf dorpskern Baasrode tot aan gemeentegrens met Buggenhout (Provinciale Baan)
- Thema Fiets - 2.7 - Ruimtelijk- en mobiliteitsgeïntegreerd alternatievenonderzoek van de knelpunten op het fietsnetwerk i.f.v. vervoerspotentieel en de huidige fietsintensiteiten, indien er door beperkte aanpassingen van de bestaande infrastructuur geen oplossing geboden kan worden:

In de actietabel dient als project op korte termijn de 'alternatieve fietslink N416 Zandstraat via site sporthal Appels' opgenomen te worden.
- Thema Groener en minder autoverkeer

In de actietabel worden diverse fiscale maatregelen als ‘aanbeveling’ aangegeven. Maar dit zijn bevoegdheden van hogere overheden die niet vertegenwoordigd zijn in deze vervoerregio. De vervoerregio heeft ook geen realisatie-impact op deze acties. Het is dan ook zinloos om deze acties op te nemen in actietabel. Daarom dienen deze acties geschrapt te worden.

- Thema vrachtverkeer en logistiek - 7.2 – uitbouw watergebonden bedrijvigheid:
 - *Gebied Oude Briel omvormen tot een watergebonden bedrijventerrein.*
 - *Bedrijventerrein Wijngaardveld in Aalst (vermarketing).*

Bij dit punt 7.3 dient ook de overslagkade aan bedrijf VPK (zie ook ‘artikel 11 – zone voor kade-infrastructuur’ in RUP ‘Hullenberg’ opgenomen te worden.

- Thema vrachtverkeer en logistiek - 7.7 - Opwaarderen van spoornetwerk in functie van goederenvervoer.
 - Spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen
 - Spoorlijn 50/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath

Als actie op korte termijn dient hier voor spoorlijn 53 opgenomen te worden ‘bouw van uitwijksporen langsheen spoorlijn 53 (tussen Winningstraat en Mandekensstraat)’

- Afstemming alle documenten
De opbouw van de mobiliteitsvisie is in verschillende delen gebeurd, vervolgens de kaarten wegencategorisering en vrachtroutenetwerk én als laatste de actietabel. Dit is stapsgewijs gebeurd met ‘validatiemomenten’, waarna deze onderdelen door de leiding van de vervoerregio werden beschouwd als zijnde afgewerkt. Er is geen tijd genomen om al deze elementen in interactie met elkaar te laten gaan en te komen tot een afgestemd plan. Hierdoor blijft het zeer onduidelijk/onzeker of de voorziene maatregelen en acties voldoende zullen zijn om de beoogde doelstellingen te behalen. Daarom dienen alle onderdelen op elkaar afgestemd te worden zodat doelstellingen, visie, kaarten wegencategorisering en vrachtroutenetwerk alsook actieplan/actietabel op elkaar afgestemd worden en één samenhangend geheel vormen.

Artikel 4: Het college van burgemeester en schepenen **machtigt - ter vervanging van schepen Marius Meremans - dhr. Rik Rousseau** om namens de stad Dendermonde te stemmen op het bestuurlijk vervoerregio-overleg dd. 25/01/2024.

Artikel 5: Het college van burgemeester en schepenen **vraagt met nadruk aan AWV/MOW dat bij de studie omtrent de doortrekking van de N41 ook volgende aspecten worden opgenomen**, aangezien deze studie zal vertrekken vanaf het kruispunt N41-N17:

- Op het kruispunt N41-N17 Mechelsesteenweg zullen drie regionale wegen (N47/N17, N41, N17) elkaar treffen. Dit is momenteel reeds een sterk congestief punt. Door de beoogde verkeersluwe mazen kan verwacht worden dat op de regionale/interlokale wegen nog meer verkeer zal worden geconcentreerd, met als gevolg nog meer congestie op dit kruispunt. In de studie dient onderzocht te worden hoe de verwerkingscapaciteit/doorstroming van dit kruispunt kan verbeterd worden in combinatie met een verkeersveilig kruispunt voor alle weggebruikers. Creatie van een ongelijkvloerse kruising op dit kruispunt dient zeker één van de te onderzoeken alternatieven te zijn.
- Onderzoek inzake creatie van bijkomende kruispunten op het wegdeel tussen kruispunt N41-N17 (Mechelsesteenweg) en kruispunt N41-N47 (Heirbaan) in Sint-Gillis. Dit i.f.v. realiseren van een verkeersleefbaarder en verkeersveiliger bebouwd weefsel Sint-Gillis.

Artikel 6: Het college van burgemeester en schepenen vraagt aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse overheid – los van het regionaal mobiliteitsplan – om voor een aantal wegvakken op haar grondgebied op korte termijn actie te ondernemen i.f.v. verhogen verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor fietsers:

- Wegdeel Zeelsebaan Fase 2 (N47-Kleinzand tot gemeentegrens Zele) in interactie met vraag van de gemeente Zele op haar grondgebied;
- Wegdeel Mechelsesteenweg (N17) tussen N47 en N41 (regionale winkelcluster);

LEEFMILIEU

38. FANC – CLD-0305536

Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle

Oprichtings- en exploitatievergunning voor een inrichting van klasse III

FANC – CLD-0305536

Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle

Oprichtings- en exploitatievergunning voor een inrichting van klasse III

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de beslissing van 22 december 2023 van het FANC waarbij aan MDV Tandartsen (KBO 0775724836) vergunning wordt verleend voor de exploitatiezetel gelegen Groenweg 8B te 9200 Dendermonde voor het in bezit hebben en het uitbaten van 4 vaste intra-oraal toestellen en 1 vast panoramisch toestel.

De toelating wordt verleend tot uitbating van deze ingedeelde inrichting van klasse III van 3 januari 2024 tot en met 2 januari 2039, in de zin van het Koninklijk Besluit van 20 juli 2001 houdende Algemeen reglement op de bescherming van de bevolking, van de werknemers en het leefmilieu tegen het gevaar van ioniserende stralingen.

Tegen deze beslissing kan een beroep ingesteld worden overeenkomstig de bepalingen van het bovenvermeld KB van 20 juli 2001 bij de Minister van Binnenlandse Zaken.

Het college besluit, op voorstel van de dienst leefmilieu, om geen beroep tegen de beslissing aan te tekenen.

FINANCIËN

42. Belasting op reclaimedrukwerk - vaststelling aantal brievenbussen 2024

Overeenkomstig artikel 3 van het belastingreglement op de verspreiding van niet-geadresseerd drukwerk en van gelijkgestelde producten, goedgekeurd door de gemeenteraad op 11 december 2019, en op basis van de e-mail van 5 januari 2024 van B-Post, Distripost Media Mail, Muntcentrum, 1000 Brussel, stelt het college het aantal brievenbussen voor 2024 als volgt vast:

Per deelgemeente	Totaal aantal brievenbussen waar reclame is toegelaten
Dendermonde – Centrum	4.247
Appels	1.252
Sint-Gillis	5.308
Grembergen	2.848
Baasrode	2.785
Oudegem	1.701
Mespelare	217
Schoonaarde	1.095

Over gans het grondgebied van Dendermonde	Totaal aantal brievenbussen waar reclame is toegelaten
Totaal	19.453

Deze aantallen zullen als basis dienen voor de berekening van de belasting voor het aanslagjaar 2024.

INFRASTRUCTUUR - WEGEN EN WATERLOPEN

47. Schriftelijke vraag - raadslid Laurens Hofman - gescheiden riolering

Het college neemt kennis van de schriftelijke vraag van raadslid Laurens Hofman met de vraag om een overzicht te bekomen van de straten in Dendermonde waar nog geen gescheiden stelsel is aangelegd

Het college gaat akkoord met het overmaken van bijgevoegde lijst aan raadslid Laurens Hofman.

INFRASTRUCTUUR - MOBILITEIT EN VERKEER

50. Aanvraag voor toelating van uitzonderlijk transport over gewestwegen en gemeentewegen voor de doorvoer van een grote silo

Het college neemt kennis van het verslag van de sectie Ruimtelijke planning en verkeer over een aanvraag van Marcotrans bv - Grote Herreweg 199 - 9690 Kluisbergen, ten behoeve van de aanvoer van een grote silo naar Brouwerij Duvel Moortgat te Puurs.

Het college beslist het uitzonderlijk vervoer toe te staan, mits het toepassen van onderstaande voorwaarden:

- Artikel 1 Conform de voorwaarden voor uitvoering van uitzonderlijk vervoer met een afwijking op het normale routenetwerk, vastgelegd in collegezitting van 6 april 2020.
- Artikel 2 Dit uitzonderlijk vervoer voor aanlevering van een silo toe te staan in de nacht van 24 januari op 25 januari 2024 en dit volgens het aangegeven traject, namelijk:
- Eegene en Bevrijdingslaan (N416)
 - Ooiebrug, Gentsesteenweg en Noordlaan (N406)
 - Leopoldlaan, Sint-Gillislaan en Heirbaan (N47)
 - Rijksweg (N41)
 - gemeentewegen Vlassenhout, Hoogveld en Mandekensstraat
 - Provincialebaan (N17)
- Artikel 3 Dit uitzonderlijk transport toe te staan mits het in acht nemen van de voorwaarden voor uitzonderlijk vervoer en mits het toepassen van de door Politie opgelegde voorwaarden, zijnde:
- Aangezien het gaat om een uitzonderlijk transport van categorie 4 dient het convooi te worden voorzien van 3 begeleidingsvoertuigen.
 - Er dient vooraf nog te worden nagegaan of de recent geplaatste verlichte oversteekplaatsen voor voetgangers op het kruispunt Schoonaardebaan - Moleneinde en op de Bevrijdingslaan (N416) hoog genoeg zijn om het transport te laten passeren (+5,60m).
 - Het parkeerverbod dat wordt geplaatst langs de Leopoldlaan dient tijdig op voorhand te worden geplaatst (bij voorkeur op maandag 22/01/2024 en moet als tijdsblok "van 24/01 tot 25/01 - van 22u tot 04u" vermelden. Het parkeerverbod moet duidelijk zichtbaar en herhalend worden geplaatst.
 - Vóór de passage aan het "rond punt" Leopoldlaan - Sint-Gillislaan (N47) moeten rijplaten worden geplaatst zodat er geen weginfrastructuur of verkeersborden dienen weggenomen te worden en de wegbedekking het minste kans maakt om beschadigd te worden. De oprijplaten dienen onmiddellijk na de passage terug te worden verwijderd.
 - Na de passage aan het kruispunt Sint-Gillislaan (N47) met de Frans Van Schoorstraat dient het voetgangerslicht, dat zal gedemonteerd worden, onmiddellijk terug te worden gemonteerd.
 - Bij de passage op de N41 dient rekening te worden gehouden met wegenwerken die doorgaan van 22/01/24 tot 30/01/2024 en waarbij één

- rijstrook (deze richting N17) deels wordt afgesloten omwille van herstelling wegdek. Dit doet zich voor tussen km. paal 12.5 en 12.6. Men dient hierbij op te letten voor de zachte berm om te voorkomen dat het transport zich zou vastrijden.
- Bij het afdraaien van Vlassenhout naar Hoogveld dient men rekening te houden met de aanwezige weginfrastructuur op het kruispunt.
- Artikel 4 Een voorafgaande melding aan de verkeersdienst van de Lokale Politie Dendermonde kort voor het betreden van het Dendermondse Grondgebied zodat tijdens de passage van het uitzonderlijk transport vanaf Schoonaarde tot grondgebied Puurs door de Politie bijstand kan worden geleverd.
- Artikel 5 Dit uitzonderlijk transport toe te staan mits de transporteur (of diens onderaannemer) de benodigde parkeerverboden voorziet langsheen het traject waar dit nodig is en deze onmiddellijk na het transport laten verwijderen en dit conform de opgelegde gegevens van de Politie.
- Artikel 6 Dit uitzonderlijk transport toe te staan mits het zelfstandig verwijderen (of diens onderaannemer) van de verkeerssignalisatie voorafgaand aan het transport en het terugplaatsen na de passage van het transport. De verwijdering en terugplaatsing dient zo kort mogelijk vóór het transport te gebeuren en de terugplaatsing zo snel mogelijk na het transport.
- Artikel 7 De verkeerssignalisatie dient na het transport door de transporteur (of diens onderaannemer) teruggeplaatst te worden in hulzen (ingestort in het beton) op de locaties waar er vóór het transport nog geen hulzen aanwezig waren. Deze hulzen kunnen worden opgehaald bij de technische uitvoeringsdienst.
- Artikel 8 Na terugplaatsing van de signalisatie dient de transporteur te staven, a.d.h.v. foto's, dat deze signalisatie conform het verkeersreglement werd teruggeplaatst en hersteld in oorspronkelijke staat (betonverhardingen) en dat de signalisatie werd geplaatst in de aangeleverde hulzen. Indien dit niet conform oorspronkelijke staat werd teruggeplaatst en hersteld is de stad gemachtigd de terugplaatsing te herdoen en deze, "conform de voorwaarden voor uitzonderlijk vervoer door Dendermonde" te verrekenen aan materiaal en regie-uren.
- Artikel 9 M.b.t. de passage ter hoogte van het rondpunt "Brusselese Poort" richting Sint-Gillislaan (viaduct spoorweg) zal eventuele schade en herstel ervan, eveneens in materiaal en regie-uren worden verhaald op de transporteur indien blijkt dat de rijplaten onvoldoende bescherming geboden hebben bij de passage over deze strook.

GROENBELEID EN LANDBOUW

55. Vlaams kampioenschap tegelwippen 2024

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de nota van de dienst groenbeleid en landbouw betreffende de deelname aan het Vlaams kampioenschap tegelwippen 2024.

Het college gaat akkoord met de deelname aan het Vlaams kampioenschap tegelwippen 2024. Dit met als doel het onthardings- en vergroeningsverhaal op een ludieke manier tot bij burgers, bedrijven en verenigingen te brengen en hen aan te zetten tot actie.

Dit door andere steden en gemeenten uit te dagen, hiervoor zoeken we nog een uitdager.

Daarnaast door een actieve communicatiecampagne om burgers zo actief mogelijk te betrekken.

57. Aanvragen van een afwijking van het verbod op pesticiden op sportvelden 2024-2025

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de nota van de dienst groenbeleid en landbouw betreffende het aanvragen van een afwijking van het pesticidenverbod voor sportvelden voor de onderhoudsjaren 2024 en 2025.

Het college van burgemeester en schepenen gaat akkoord om voor de onderhoudsjaren 2024 en 2025 een nieuwe aanvraag in te dienen bij de Vlaamse Milieu Maatschappij voor het toepassen van pesticiden op de sportvelden volgens procedure P5.

BURGERZAKEN

65. Lijst jubilea februari 2024

Het college neemt kennis van de lijst van de jubilea voor de maand februari 2024.

MIDDENSTAND

68. Goedkeuring convenant kansspelen klasse IV - wedkantoor

Op 22 november 2023 diende Betcenter Group NV, Leopoldplein 16 bus 2, 3500 Hasselt, met bestuurder Seydi Tekin een aanvraag in bij stad Dendermonde om het advies van de burgemeester te geven en een convenant af te sluiten voor een wedkantoor te 9200 (STG) Dendermonde, Burgemeester Potiaulaan 1 tot het bekomen van F2-vergunning van de kansspelcommissie. Men dient over een convenant te beschikken op grond van de artikelen 43/4, §1 en 43/5, 6° van de Kansspelwet.

De gemeenteraad van Stad Dendermonde besloot op 14 maart 2023 om de bevoegdheid voor het afsluiten van dergelijke convenanten te delegeren aan het college van burgemeester en schepenen. Het afsluiten van dergelijk convenant zal ter kennisgeving geagendeerd worden op de eerstvolgende raadscommissie algemeen beleid en financiën.

Besluit:

Enig artikel:

Het college van burgemeester en schepenen keurt het bijgevoegde convenant goed met Betcenter Group NV, Leopoldplein 16 bus 2, 3500 Hasselt, met bestuurder Seydi Tekin voor een wedkantoor gelegen te Potiaulaan 1, 9200 (STG) Dendermonde.

COMMUNICATIEDIENST

69. Kennisgeving burgerbudget 2024

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de stand van zaken van de projecten burgerbudget 2020, 2021 en 2022; de lancering van burgerbudget 2024 en de update in verband met het jongerenbudget.

FINANCIËN

74. Antwoord op schriftelijke vraag Tom Bogman i.v.m. Lambroekkapel - goedkeuring model van antwoord

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het bijgevoegd ontwerp van antwoord op de schriftelijke vraag van raadslid Tom Bogman in verband met het dossier van de Lambroekkapel, en keurt dit goed zonder opmerkingen.

GEMEENTERAAD

77. Bijgevoegde agenda gemeenteraad 16 januari 2024 - kennisname

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de bijgevoegde agenda van de gemeenteraad van 16 januari 2024:

BP 1. Punt aangevraagd door Laurens Hofman, raadslid
"Uitfasering wegen in platenbeton"
Verklarende nota, als bijlage

De voorzitter sluit de vergadering om 17:45 uur.

De algemeen directeur,

Wouter Van der Vurst

De burgemeester,

Leen Dierick