

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan
(beleidsplan)

Gemeente Kluisbergen



Versie C

BE01102600511

**OPDRACHTGEVER**

Gemeente Kluisbergen
Parklaan 16
9690 Kluisbergen

T. +32 (0)55 23 16 10

F. +32 (0)55 23 16 54

**Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Kluisbergen
Fase 3: Beleidsplan****OPDRACHTNEMER**

ARCADIS Belgium

Kortrijksesteenweg 302

9000 Gent

Contactpersoon

Jo Van de Sype

Telefoon

+32 9 241 77 98

Telefax

+32 9 242 44 45

E-mail

j.vandesype@arcadisbelgium.be

Website

www.arcadisbelgium.be

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
A	Juni 2013	Voorontwerp t.b.v. de werkgroep		
B	Oktober 2013	GBC		
C	Juni 2014	Na openbaar onderzoek – nota voor de RMC		
Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Ruimte en Verkeer	Projectleider	Jo Van de Sype		
Ruimte en Verkeer	Projectingenieur	Pieter-Jan Kröhle		
Geverifieerd				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Ruimte en Verkeer	Projectleider	Jo Van de Sype		
Goedgekeurd door klant				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

Inhoudsopgave

Beleidsplan Kluisbergen	7
1 Inleiding	7
1.1 Algemeen.....	7
1.2 Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Kluisbergen	7
1.3 Uitkomst verkenningnota	8
1.4 Uitkomst uitwerkingsnota	8
1.5 Het mobiliteitsplan.....	9
1.6 De rol van de RMC.....	9
1.7 Opbouw van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC).....	9
1.8 Participatietraject.....	10
1.9 Overlegmomenten.....	10
1.10 Inhoud beleidsplan	11
DEEL 1 Informatief gedeelte	12
2 Situering	12
3 Planningscontext (relatie tot andere beleidsplannen).....	13
3.1 Ruimtelijke plannen en studies.....	13
3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	13
3.1.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen.....	14
3.1.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)	15
3.1.4 Het gewestplan	16
3.1.5 Bijzondere plannen van aanleg (BPA)	17
3.2 Verkeerplannen en studies.....	18
3.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen	18
3.2.2 Streefbeeld 60	19
3.2.3 Provinciaal fietsbeleid Oost-Vlaanderen	19
4 Kluisbergen vandaag.....	22
4.1 De bestaande ruimtelijke structuur	22
4.2 Bestaande verkeers- en vervoerstructuur.....	25
4.2.1 Autoverkeer	25
4.2.2 Openbaar vervoer.....	26
4.3 Fietsverkeer	27
4.4 Voetgangers.....	28
4.5 Ongevallenanalyse.....	28
4.6 Parkeeronderzoek Ruien en Berchem.....	29
5 Kansen en knelpunten	30
5.1 Kansen en knelpunten op basis van de bestaande ruimtelijke structuur.....	30
5.1.1 Nederzettingsstructuur	30
5.1.2 Economische structuur	30
5.1.3 Recreatieve structuur	30

5.2	Kansen en knelpunten op het bestaande netwerk gerangschikt per vervoerswijze.....	31
5.2.1	Wegennetwerk autoverkeer.....	31
5.2.2	Fietsnetwerk	31
5.2.3	Voetgangers	31
5.2.4	Openbaar vervoer.....	32
5.3	Samenvatting belangrijkste kansen en knelpunten in tabelvorm.....	32
DEEL 2	Richtinggevend gedeelte.....	33
6	Doelstellingen	33
6.1	Verzekeren van de veiligheid	33
6.1.1	Algemeen.....	33
6.1.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen	33
6.2	Vrijwaren bereikbaarheid.....	34
6.2.1	Algemeen.....	34
6.2.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen	34
6.3	Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.....	35
6.3.1	Algemeen.....	35
6.3.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen	35
6.4	Garanderen toegankelijkheid	35
6.4.1	Algemeen.....	35
6.4.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen	36
6.5	Milieu, terugdringen van de schade aan natuur en milieu.....	36
6.5.1	Algemeen.....	36
6.5.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen	36
7	Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid	37
7.1	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit	37
7.1.1	Nederzettingsstructuur	37
7.1.2	Economische structuur	39
7.1.3	Ecologische structuur	40
7.1.4	Recreatieve structuur	41
7.2	Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze.....	44
7.2.1	Auto- en vrachtverkeer	44
7.2.2	Openbaar vervoernetwerk	51
7.2.3	Fietsnetwerk	53
7.2.4	Voetgangersnetwerk.....	56
7.3	Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen	59
7.3.1	Parkeerbeleid.....	59
7.3.2	Laadpalen elektrische fietsen	59
7.3.3	Vervoersmanagement	59
7.3.4	Financiële maatregelen	60
7.3.5	Voorlichting, educatie, sensibilisatie.....	60
7.3.6	Handhaving.....	61

7.3.7	Interne organisatie, creëren van een overlegforum.....	61
8	Evaluatie relatieschema.....	63
9	Uitwerking van het actieprogramma.....	66
10	Evaluatie van het mobiliteitsplan.....	70
11	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of - documenten.....	71
12	Bronvermelding.....	72
13	Bijlagen.....	73
13.1	Verslag PAC Uitwerkingsnota.....	73
13.2	Verslag Gecoro (enkel het deel met betrekking tot het mobiliteitsplan is opgenomen) .	74

Beleidsplan Kluisbergen

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners in goede banen wil leiden. Kluisbergen kiest voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: **voorrang voor voetgangers** (Stappers), **fietsers** (Trappers) en **collectief vervoer** (Openbaar vervoer). Pas daarna komt de **auto** (Privévervoer). Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder.

Volgens het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij Decreet van 10-02-2012 moet voor elke gemeente een mobiliteitsplan worden opgesteld als kader voor het gewenste duurzame lokaal mobiliteitsbeleid. Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

Een goedgekeurd mobiliteitsbeleidsplan mag echter niet gezien worden als een eindpunt. Het is een startpunt waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten om zo te komen tot een kwaliteitsvol en duurzaam mobiliteits- en verkeersbeleid. De gemeente dient het initiatief te nemen in de uitwerking en opvolging van het beleid.

1.2 Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Kluisbergen

Het eerste mobiliteitsplan van Kluisbergen is conform verklaard op 17 februari 2003. Bij de uitvoering van de sneltoets (17/11/2008 PAC) werd gekozen voor spoor 2: Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

- In de verkenningsnota werden stap 1 tot en met stap 4 van het verbreden en verdiepen uitgewerkt. De nota werd conform verklaard op 22 februari 2010.
- Vervolgens werden stap 5 (uitvoering onderzoek) en 6 (aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario) uitgewerkt in de uitwerkingsnota. Deze nota werd conform verklaard op 18 juni 2012 en toegevoegd in bijlage.
- Voorliggende nota betreft de derde en laatste fase in het verbreding- en verdiepingproces, namelijk het mobiliteitsplan (beleidsplan). In het mobiliteitsplan worden de stappen 7 en 8 verder uitgewerkt, namelijk het formuleren van een nieuw beleidsplan en de uitwerking van het actieprogramma.

1.3 Uitkomst verkenningnota

De verkenningnota werd conform verklaard op 22 februari 2010. In de verkenningnota werden volgende thema's met hun ambities opgenomen om te verbreden en te verdiepen:

1. **Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk:** Te komen tot een performant fietsnetwerk.
2. **Categorisering bovenlokale wegen/ zwaar vervoer / verkeerscirculatie en voorrangregeling/ personen en goederen vervoer over het water:** Te komen tot een afstemming met de buurgemeenten inzake het mobiliteitsbeleid. Een duidelijke en op termijn ook fysisch leesbare wegencategorisering afgestemd op alle vervoersmodi waaronder ook het vervoer langs het water.
3. **Parkeerbeleid en parkeerplan:** Op termijn te komen tot een aangenamere publieke ruimte zonder de bereikbaarheid van de gemeente aan te tasten.

1.4 Uitkomst uitwerkingsnota

In deze uitwerkingsnota werden per geselecteerd thema volgende stappen doorlopen:

1. Formulering van de probleemstelling
2. Bespreking van de visie uit het beleidsplan 2003
3. Bespreking van de gewijzigde context
4. Bespreking van het uitgevoerde aanvullend onderzoek
5. Uitwerking van het duurzaam mobiliteitsbeleid voor het desbetreffende thema.

Na het doorlopen van deze stappen voor elk thema werd een duurzaam scenario voor Kluisbergen bekomen, waarbij alle netwerken (auto, openbaar vervoer, fiets) op elkaar werden afgestemd en elkaar versterken. De belangrijkste uitgangspunten hierbij zijn:

- Uitwerken van een duidelijke **wegencategorisering**
- Uitwerken van een afgestemd **snelheidsbeleid**
- Op hoger niveau een gecoördineerde aanpak van vrachvervoer en **vrachtroutes** in de regio uitwerken
- Een duidelijk gedifferentieerd **parkeerbeleid** met aandacht voor multifunctioneel gebruik (parkeerproblemen zijn beperkt)
- Uitwerken van een samenhangend **fietsnetwerk** op bovenlokaal en lokaal niveau met aandacht voor de knelpunten/aandachtspunten
- Aanvullende stimulerende **flankerende maatregelen** uitwerken in het beleidsplan (actualiseren werkdomein C in functie van de wijzigingen in werkdomein A en B)
- **Monitoring en evaluatie** van de maatregelen (na 5 jaar opnieuw sneltoets uitvoeren)

Deze nota werd eveneens door de PAC conform verklaard (op 18-06-2012).

1.5 Het mobiliteitsplan

In deze laatste fase van het verbredings- en verdiepingsproces wordt het mobiliteitsplan opgemaakt. Hierbij worden aan het bestaande mobiliteitsplan de verbredingsthema's toegevoegd en de verdiepingsthema's aangevuld en beschreven via de drie werkdomeinen A-B-C. Vervolgens wordt afgetoetst of de vooropgestelde taakstellingen uit de verkenningnota (uit stap 3) werden bereikt. In de laatste stap wordt een aangepaste actietabel opgemaakt.

1.6 De rol van de RMC

Het beleidsplan dient ter goedkeuring voorgelegd te worden aan RMC of Regionale Mobiliteitscommissie (vergelijkbaar met de vroegere PAC). Deze commissie bestaat uit verschillende deskundigen en fungeert als een kwaliteitsbewaker in het mobiliteitsconvenantenbeleid.

1.7 Opbouw van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)

Het opstellen van het mobiliteitsplan gebeurt in de gemeentelijke begeleidingscommissie.

De GBC is samengesteld als volgt:

Vaste leden:

1. de initiatiefnemer van het project, tenzij die al aanwezig is in een andere hoedanigheid die hieronder vermeld wordt
2. een vertegenwoordiging van de gemeente bestaande uit de burgemeester en 2 schepenen
3. een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken
4. een vertegenwoordiger van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn
5. een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder(s), als die niet een hoedanigheid heeft die vermeld is in punt 1 tot en met 3.

In toepassing van art. 4, §2 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid zijn volgende personen variabele leden van de GBC:

- een vertegenwoordiger van de departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
- een vertegenwoordiger van de provincie

In onderstaande gevallen zijn volgende personen ook variabel lid van de GBC:

- bij opmaak of herziening gemeentelijk mobiliteitsplan: vertegenwoordiger van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie
- als een stedenbouwkundige vergunning is vereist voor een project: vertegenwoordigers van de instanties die conform artikel 4.7.16, §1 of artikel 4.7.26, §4, eerste lid, 2° van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening stedenbouwkundig advies verlenen;
- bij openbare vervoerprojecten, bij de opmaak van doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer, bij projecten voor de herinrichting van stationsomgevingen, bij projecten in de nabijheid van spoorweginfrastructuur: vertegenwoordiger van de NMBS Holding, de Nationale maatschappij der Belgische Spoorwegen of Infrabel.

1.8 Participatietraject

Het beleidsplan zal ter advies aan de gecoro worden voorgelegd en er wordt ook een openbaar onderzoek georganiseerd.

Na de definitieve goedkeuring door de gemeenteraad zal het beleidsplan op de website geplaatst worden.

In de bijlage is het verslag van de gecoro opgenomen. De opmerkingen van de gecoro werden integraal meegenomen in de finale versie van het beleidsplan.

1.9 Overlegmomenten

Datum	agendapunten
03/09/2008	GBC sneltoets
17/11/2008	PAC sneltoets
25/11/2009	GBC Verkenningsnota
22/02/2010	PAC Verkenningsnota
16/05/2012	GBC Uitwerkingsnota
18/06/2012	PAC Uitwerkingsnota
3/10/2013	GBC Beleidsplan
17/03/2014- 17/04/2014	Openbaar onderzoek (Participatie)
12/05/2014	Gecoro (Participatie)
25/08/2014	RMC Beleidsplan

Tabel 1: overzicht van het planproces

1.10 Inhoud beleidsplan

In een eerste deel van deze nota worden de belangrijkste aspecten uit de eerste twee fases van het mobiliteitsplanproces in het kort hernomen. Na de situering van de gemeente Kluisbergen wordt ingegaan op de plannen die het mobiliteitsbeleid kunnen beïnvloeden, hoe de bestaande ruimtelijke structuur en de verkeersstructuur van deze gemeente in elkaar zit en worden de mobiliteitsproblemen in deze gemeente kort geschetst.

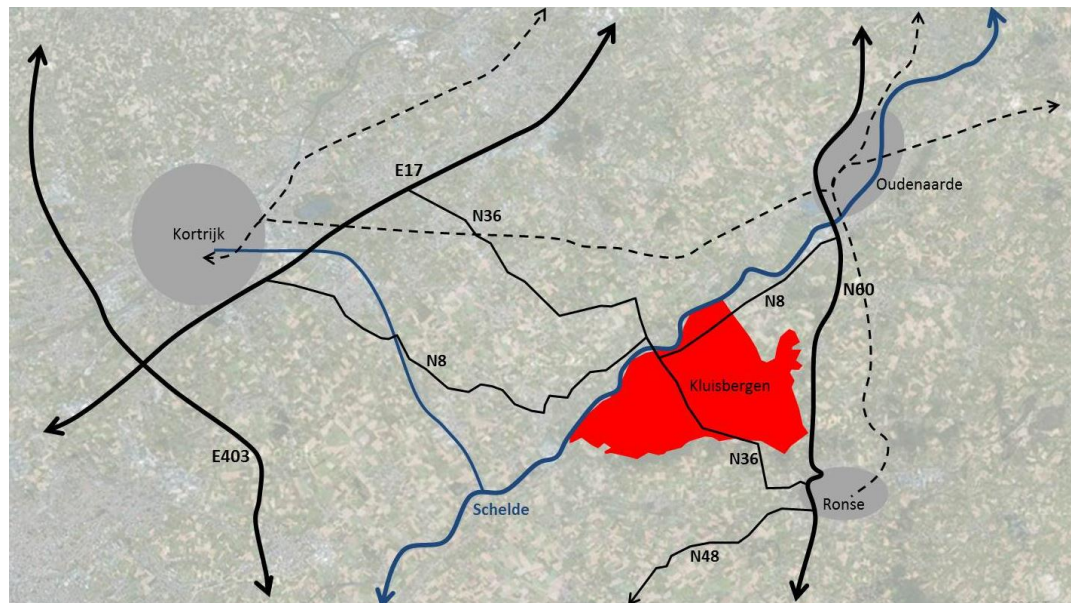
Dit gedeelte vormt het **informatief gedeelte** van het mobiliteitsplan.

In een tweede deel van deze nota wordt ingegaan op het beleidsplan. Er wordt in gegaan op de doelstellingen die de basis vormen van het mobiliteitsbeleid. Vervolgens wordt er een geactualiseerd, verbreed en verdiept duurzaam mobiliteitsscenario voorgesteld. Er is ook een terugkoppeling met de verkenningnota. Dit scenario resulteert in een actieprogramma. Hieraan wordt eveneens een financiële raming gekoppeld. Vervolgens worden richtlijnen opgesteld voor de opmaak van een evaluatiemethode en de verdere opvolging van het mobiliteitsplan.

Dit tweede deel vormt het **richtinggevend gedeelte**.

DEEL 1 Informatief gedeelte

2 Situering



Figuur 1: situering gemeente Kluisbergen

De gemeente Kluisbergen is de meest zuid-oostelijke gemeente van Oost-Vlaanderen en grenst aan Henegouwen en West-Vlaanderen. Kluisbergen ligt op de overgang van de Scheldevalei en de Vlaamse Ardennen. Voor de meeste voorzieningen is Kluisbergen aangewezen op Ronse, Oudenaarde, Kortrijk en Gent. Kluisbergen speelt geen rol op het gebied van bovenlokale voorzieningen behalve wat betreft de recreatie. De regio is in hoofdzaak ontsloten langs de hoofdweg E17 (Rijsel-Kortrijk-Gent) en de primaire weg N60 (Gent-Oudenaarde-Ronse). De hoofdontsluiting van de gemeente gebeurt in noordzuidrichting langs die N60 en langs de N8 (Kortrijk-Oudenaarde-Brussel). De gemeente is ontsloten in oost-westrichting via de secundaire weg N36. Deze weg sluit aan op de E17 via de afrit Deerlijk-Harelbeke en de N382 (aftakking van de N36) verzorgt de aansluiting via de afrit Waregem.

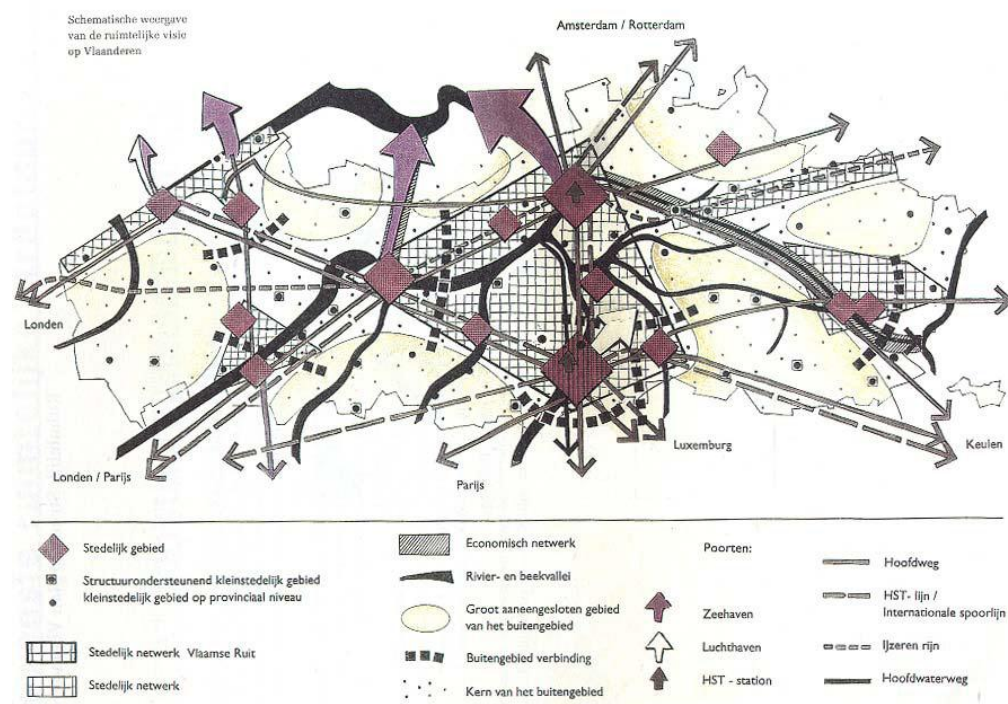
De spoorverbindingen van belang voor de regio zijn Gent-Oudenaarde-Ronse, Kortrijk-Oudenaarde-Brussel. De gemeente Kluisbergen is niet meer per spoor bereikbaar.

3 Planningscontext (relatie tot andere beleidsplannen)

3.1 Ruimtelijke plannen en studies

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Dit plan werd goedgekeurd in 1997. De laatste herziening dateert van 2011. Het RSV maakt een onderscheid tussen: stedelijke gebieden en stedelijke netwerken, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en lijninfrastructuren. In de inleiding van het RSV wordt de nood aan een kader voor de ruimtelijke ordening gebaseerd op duurzame ontwikkeling als centraal thema naar voor geschoven. Een duurzame omgang met de ruimte en een doordacht mobiliteitsbeleid zijn elkaar versterkende factoren. In die zin zijn ruimtelijke ordening en mobiliteit niet los van elkaar te zien.



Figuur 2: schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen (bron: RSV)

Stedelijke gebieden en buitengebieden

Uit de ‘Bindende bepalingen’ van het RSV blijkt dat Kluisbergen zich bevindt in het **buitengebied**. Het buitengebied is op het niveau van Vlaanderen het gebied waarin de open ruimte overweegt. Ten aanzien van het buitengebied worden verschillende doelstellingen gesteld:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken op het niveau van het buitengebied)
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied (wonen, verzorgende activiteiten)
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen
- het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied

- het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied

Gebieden voor economische activiteiten

Kluisbergen werd in het RSV geselecteerd als (bijzonder) economisch knooppunt

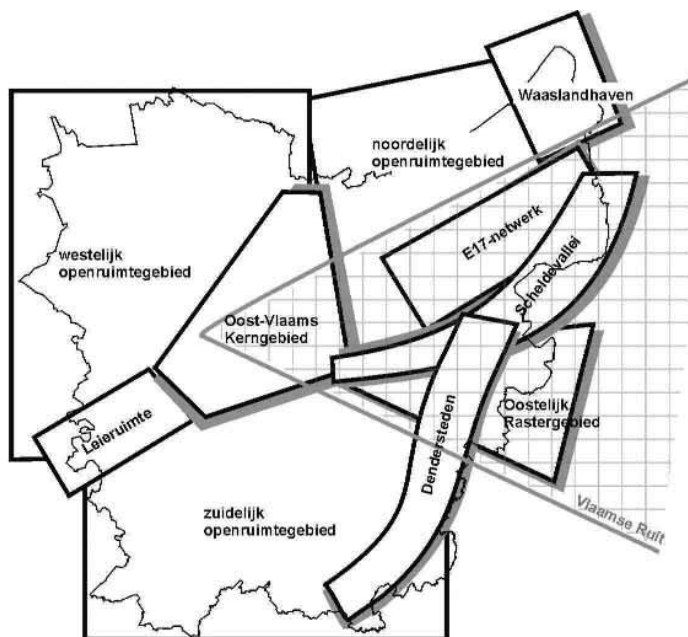
Lijninfrastructuur

In het RSV wordt er geopteerd voor een geïntegreerde benadering van ruimtelijk beleid, mobiliteit en infrastructuur. Er wordt namelijk geopteerd om de alternatieven voor het autoverkeer te versterken en de infrastructuren (weg, water, spoor en pijp- en hoogspanningsleidingen) te optimaliseren door een functionele categorisering. Daarnaast stelt men dat er nood is aan een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer. Concreet heeft men in het RSV een opdeling gemaakt (categorisering) van de wegen in dalende volgorde van belangrijkheid: hoofdwegen, primaire wegen type 1, primaire wegen type 2, secundaire wegen en lokale wegen.

Er lopen geen primaire wegen door Kluisbergen. Net ten oosten van Kluisbergen is de N60 Gent – Oudenaarde – Ronse geselecteerd als primaire weg type I.

3.1.2

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen



Figuur 3: deelruimten in de provincie Oost-Vlaanderen (bron: PRS Oost-Vlaanderen)

Kluisbergen maakt deel uit van de deelruimte **“Zuidelijk Openruimtegebied”**

Het is een onderdeel van wat in het Structuurplan Vlaanderen aangeduid wordt als een groot aaneengesloten open – ruimtegebied tussen de verstedelijkingszones Brussel, Charleroi/Bergen, Gent en Kortrijk/Lille.

De visie op de ruimtelijk ontwikkeling van het zuidelijk openruimtegebied wordt verwoord met de slagzin “Het zuidelijk openruimtegebied als **landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang**”.

Deze visie wordt vertaald in een 4-tal ruimtelijke concepten:

- Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos natuur en landbouw;
- Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen;
- De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio;
- Een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijk - economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied;

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen werd **Berchem** geselecteerd als **hoofddorp** en **Ruien** als **woonkern**.

Het **boscomplex** van **Kluisbos** – Heynsdale – Hotond – Muziekbos – Brakelbos – Hayesbos (Kluisbergen – Ronse – Maarkedal – Brakel) werd als boscomplex geselecteerd.

Kluisbergen behoort eveneens tot het **toeristisch recreatief netwerk** van de **Vlaamse Ardennen**. Het kluisbos wordt daarbinnen als belangrijk hoogdynamisch toeristisch-recreatief knooppunt onderscheiden.

Het recreatieoord **Kluisbos** wordt als dagrecreatief knooppunt geselecteerd waarbij een verdere uitbreiding mogelijk is zonder verder inname van bos.

Kluisbergen wordt in het PRS eerder gezien als een **economisch knooppunt** met een eerder beperkte omvang, voornamelijk omwille van de beperkte potenties naar ontsluiting.

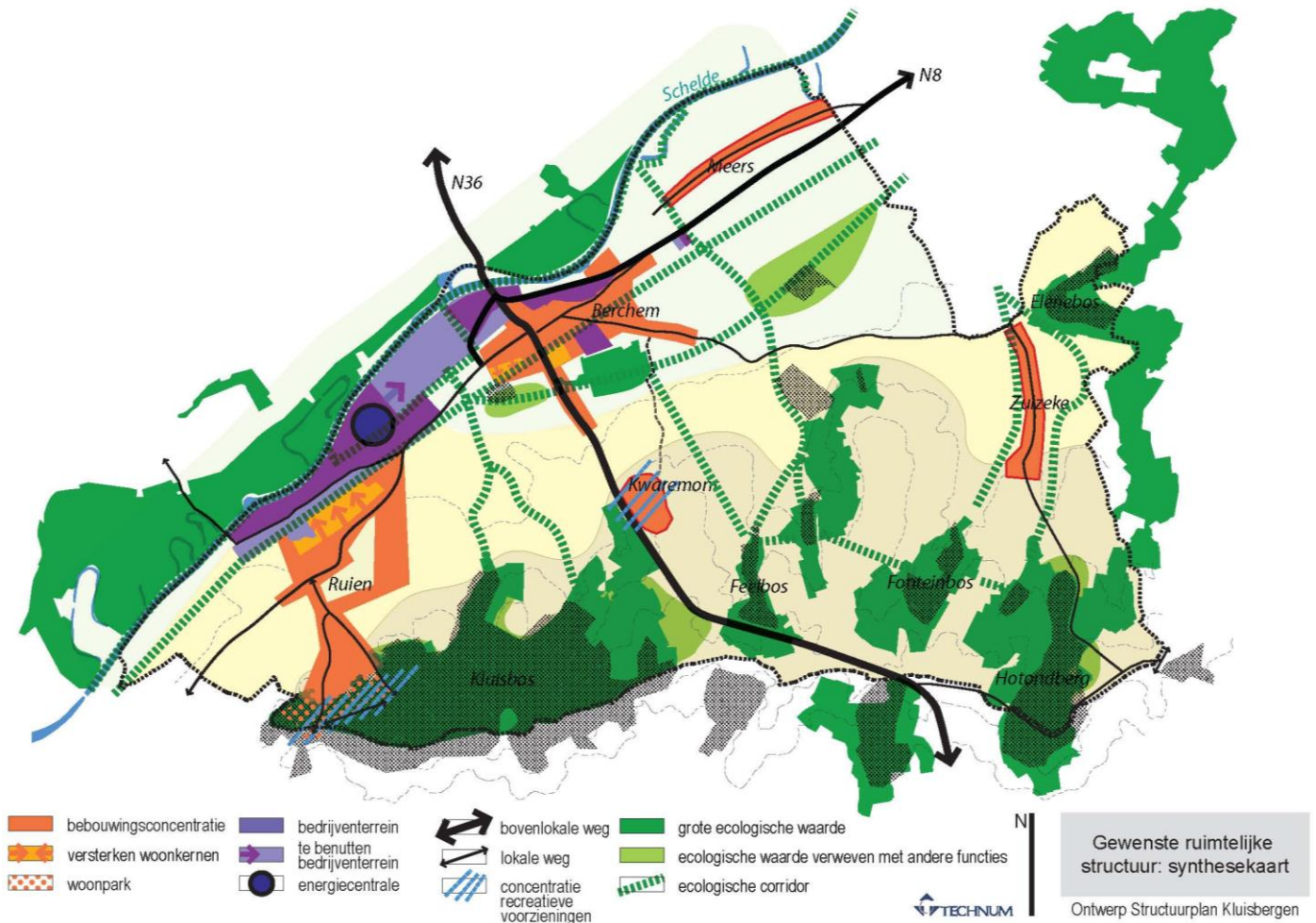
De **N36** (tussen Ronse en provinciegrens met West-Vlaanderen) en **N8** (tussen Berchem, aansluiting op N36, en de N60) worden geselecteerd als secundaire wegen type I.

3.1.3 **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)**

De gewenste ruimtelijke structuur van Kluisbergen versterkt enkele bestaande ruimtelijke structurerende kenmerken. In de Scheldevallei worden enerzijds de openheid en de natuurwaarden verder ontwikkeld, anderzijds wordt de bedrijvigheid gereorganiseerd en landschappelijk ingepast. De kernen worden versterkt door wooninbreiding en het inbrengen van publiek ruimte verbindingen die de verschillende lokale voorzieningen met elkaar verbinden. Ecologische corridors verbinden de Schelde via beekvalleien met de ecologisch waardevolle gebieden op de heuveltoppen.

In het heuvelend tussengebied wordt de afwisseling van bebouwing, beboste hellingen, beekvalleien met agrarische functies sterker beklemtoond. Ecologische corridors langs de beekoevers dragen hier in grote mate toe bij.

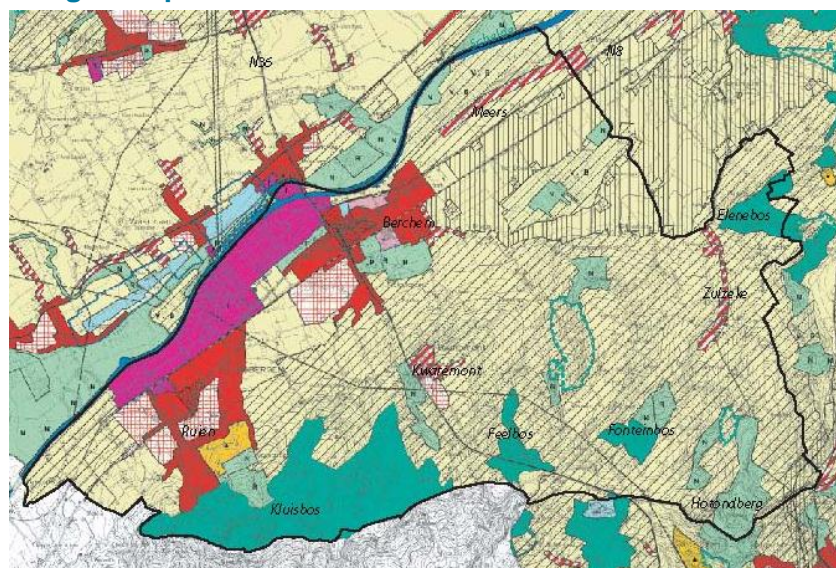
Op de heuveltop dringt een reorganisatie van de recreatieve voorzieningen op de top van de kluisberg (meerbepaald de ontsluiting ervan) zich op. In overleg met de provincie wordt hiervoor een oplossing gezocht. Het westelijk deel van de heuvelkam wordt ecologisch versterkt door de verschillende bossen met ecologische corridors met elkaar te verbinden.



Figuur 4: gewenste ruimtelijke structuur Kluisbergen (bron: GRS Kluisbergen)

3.1.4

Het gewestplan



Figuur 5: gewestplan (bron: www.agiv.be)

Het **gewestplan Oudenaarde** waar Kluisbergen deel van uitmaakt werd goedgekeurd bij K.B. van 24 februari 1977.

Het grootste deel van Kluisbergen is ingekleurd als landschappelijk waardevol agrarisch gebied, namelijk 53%. Alle agrarische gebieden samen bedekken 64% van het grondgebied. 11% is bestemd voor wonen, 5% voor industrie en 20% voor natuur.

De harde bestemmingen zijn gegroepeerd in het westen van Kluisbergen. Het gaat om het hoofddorp Berchem en de woonkern Ruien en het aansluitende industriegebied tussen de kernen en de Schelde. Ook het recreatiedomein van het Kluisbos sluit bij deze kern aan. De rest van Kluisbergen bestaat voornamelijk uit agrarische gebieden

3.1.5 **Bijzondere plannen van aanleg (BPA)**

3.1.5.1 **BPA's Rosalinde 1a en 1b (KB 17/04/81 en MB 01/06/1982)**

Dit BPA bepaalt de bestemmingen in het ganse centrum van de deelgemeente Ruien met aanpalende woon- en industriegebieden. Deze BPA's werden herzien in respectievelijk 2008 en 1999. Deze BPA's bepalen onder andere een uitbreiding van de scholen en kerkhof, een nieuwe groenen centroparking en groepswoonbouw in het binnengebied.

3.1.5.2 **BPA Den Ham (MB 22/05/1987)**

Dit BPA bestemd een zone van 3,71 ha tussen de N8 en de Schelde in Berchem tot KMO-zone, niet hinderlijk voor de omgeving qua geluid, geur, rook of stof.

3.1.5.3 **BPA De Grijve (MB 03/05/1993)**

Dit BPA bestemd een zone 15,10 ha in Berchem langs de N8, deel tot ambachtelijke zone, deels tot gebied met hoofdbestemming wonen.

3.1.5.4 **BPA zonevremde bedrijven (MB 18/03/04)**

Dit BPA zocht een oplossing voor de zonevremde bedrijven.

3.1.5.5 **BPA zonevremde recreatie (MB 07/06/05)**

Dit BPA zocht een oplossing voor de zonevremde recreatie

3.1.5.6 **RUP Lokaal bedrijventerrein Oudenaardebaan**

Een aandachtspunt is de aansluiting van dit bedrijventerrein op de N8. Dit RUP zal in de eerste plaats uitbreidingsmogelijkheden bieden aan de reeds bestaande aanwezige bedrijven.

Dit bedrijventerrein is in realisatie (1^{ste} fase).

3.1.5.7 **RUP ontsluitingsstructuur Berchem**

Het tracé voor de nieuwe ontsluitingsstructuur rond Berchem (tussen N 8 en Molenstraat) werd via dit RUP vastgelegd.

3.1.5.8

RUP Rosalinde

Dit is een beperkt RUP en maakt de bouw van een kinderdagverblijf mogelijk.

3.2

Verkeerplannen en studies

3.2.1

Mobiliteitsplan Vlaanderen

In het mobiliteitsplan worden vijf doelstellingen uitgewerkt:

1. Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen – **bereikbaarheid**.
2. Op een selectieve¹ manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven – **toegankelijkheid**.
3. De verkeersonveiligheid in Vlaanderen terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers – **verkeersveiligheid**.
4. Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren – **verkeersleefbaarheid**.
5. De schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit toe – **milieu**.

Deze doelstellingen vormen ook de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Kritische succesfactoren

Kritische succesfactoren zijn die factoren die essentieel worden geacht om de vijf doelstellingen ook effectief te kunnen realiseren.

Er worden er tien onderscheiden:

1. het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag
2. het structureel beheren van het vervoersaanbod
3. het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur
4. specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers
5. beperken van de emissies van het transportsysteem
6. het optimaal inpassen van verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving
7. het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren
8. het creëren van een maatschappelijk draagvlak
9. het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi
10. voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren

Dit plan is momenteel in herziening.

¹ In overeenstemming met enerzijds de wensen en noden van de gemeenschap als geheel en anderzijds de beschikbare middelen.

3.2.2

Streefbeeld 60

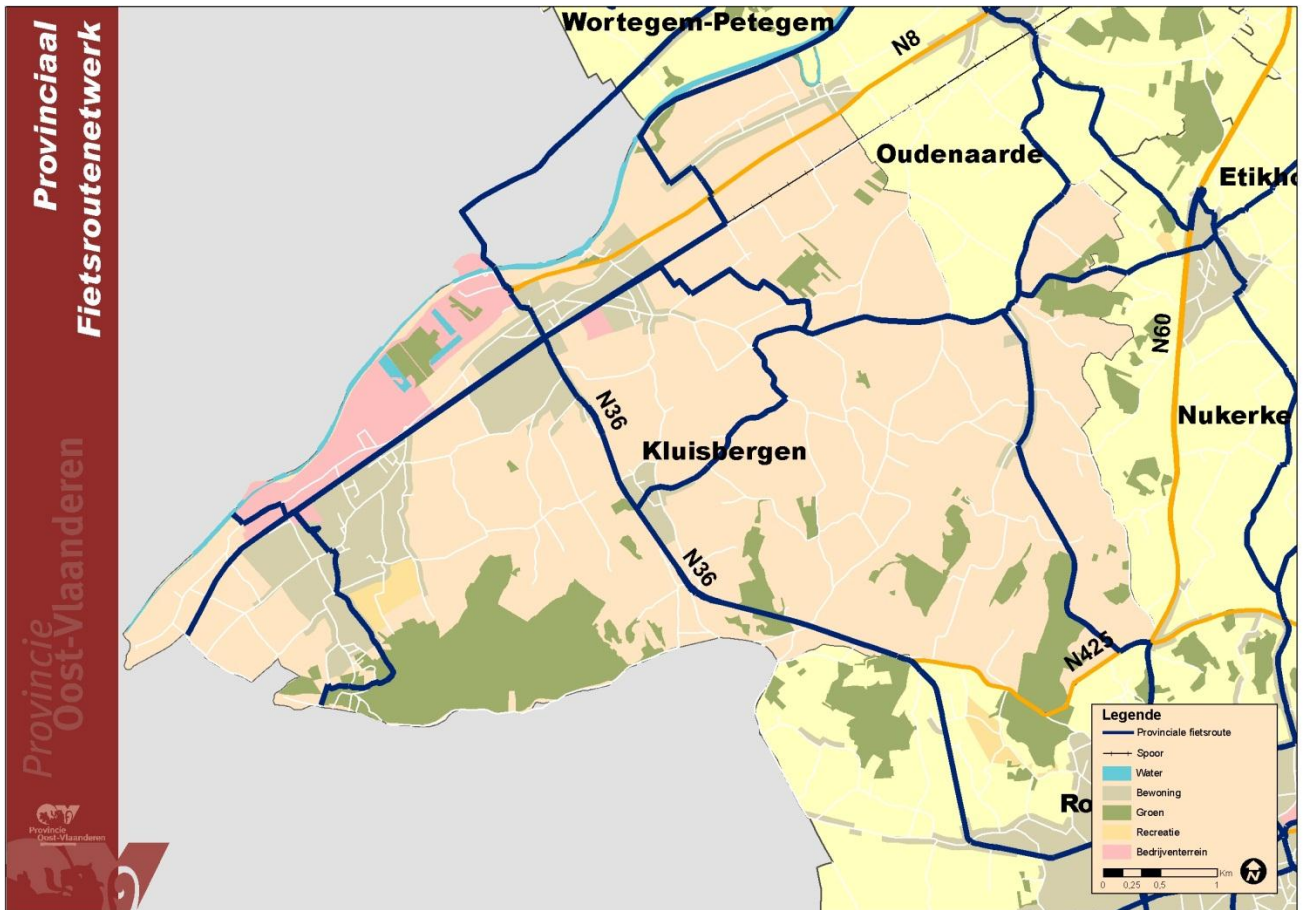
In opdracht van het Vlaamse Gewest is een streefbeeldstudie voor de N60 Gent-Valenciennes opgemaakt, meer bepaald voor het wegvak vanaf het aansluitingscomplex met de E17 te De Pinte tot de aansluiting met de geplande en bestaande N60 t.h.v. de provinciegrens te Ronse. Relevant voor Kluisbergen is het segment tussen Nukerke en Ronse, met het kruispunt met de N425 Kruisstraat/Ommeganckstraat, gelegen op de grens met Maarkedal en Ronse. Om de verkeersdruk in het centrum van Ronse te verlagen wordt een omleiding voorgesteld voor de N60. Het nieuwe tracé start tussen de Uitholstraat en Turkije te Maarkedal. Het tracé ligt westelijk van de huidige N60, gedeeltelijk op grondgebied van Kluisbergen. De N60 gaat met een brug over de Zeelstraat, en met een tunnel onder de N425, daarbij is geen uitwisseling meer mogelijk met de N60. Ter hoogte van Nukerke (centrum en N457), Leupegem (N8), Ronse (N36, N48a) is uitwisseling met onderliggend wegennet mogelijk.

3.2.3

Provinciaal fietsbeleid Oost-Vlaanderen

3.2.3.1

Provinciaal fietsroutenetwerk



Figuur 6: Provinciaal fietsroutenetwerk in Kluisbergen (bron: provincie Oost-Vlaanderen)

Dit netwerk is niet langer actief. De provincie zal i.p.v. deze regeling alle fietsinfrastructuur langs lokale functionele routes (waarin dit netwerk wordt geïntegreerd) subsidiëren.

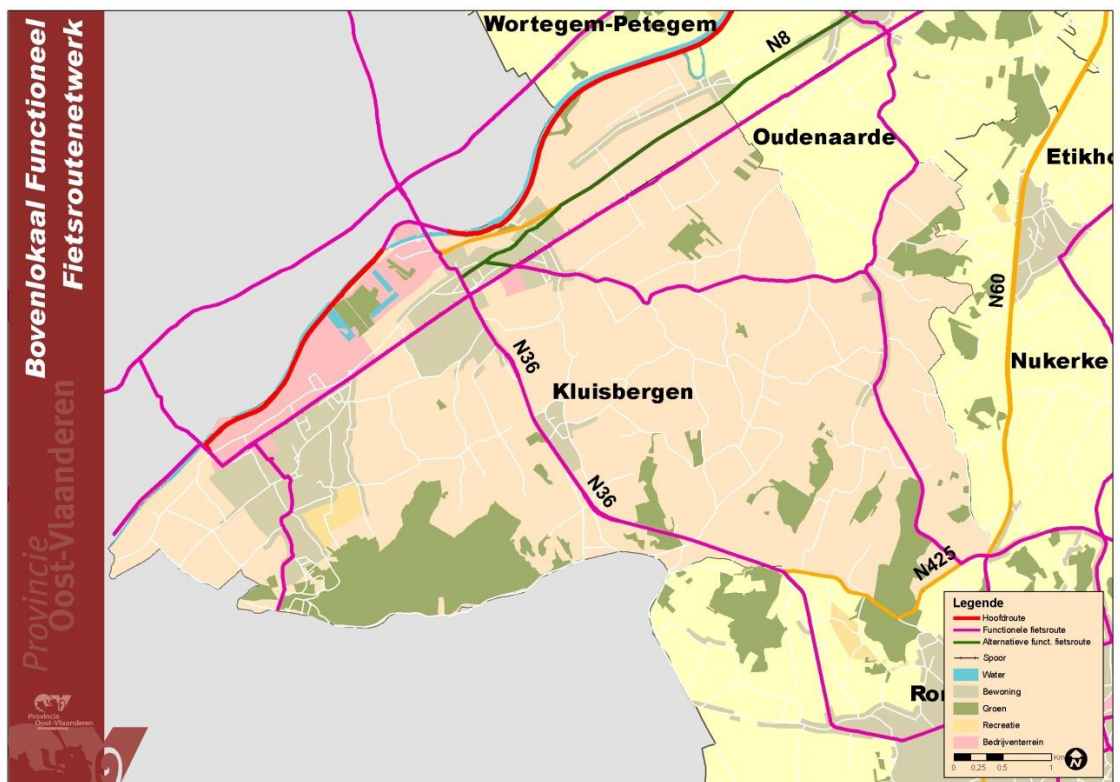
3.2.3.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Binnen een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse provincies, werd een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgebouwd. Dit netwerk vormt het kader waar het Vlaams Gewest en de provincies zich aan moeten houden en waarop het Vlaams Gewest zich baseert om een objectieve behoefteanalyse op te stellen met betrekking tot infrastructurele maatregelen naar fietsers toe.

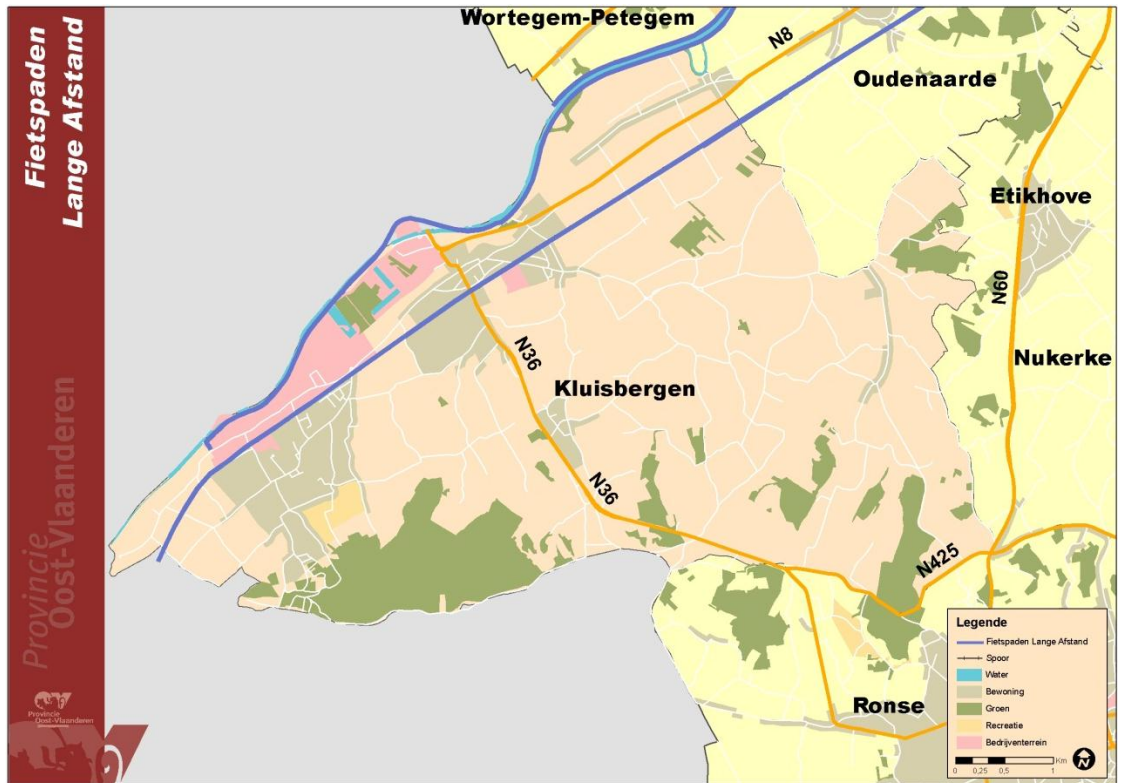
Mits grondige motivatie kan op basis van het overleg met de steden en gemeenten nog afgeweken worden van deze selectie. De wijzigingen moeten wel passen binnen de filosofie van het netwerk.

Het doel van het netwerk is de fiets een aantrekkelijker en veiliger vervoersmiddel te maken.

Aan dit netwerk werd een subsidieregeling gekoppeld. Er is de mogelijkheid tot het bekomen van **80 % subsidie** (40 % door de provincie en 40 % door het Vlaams Gewest).



Figuur 7: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Kluisbergen (bron: provincie Oost-Vlaanderen)



Figuur 8: fietspaden lange afstand Kluisbergen (bron: provincie Oost-Vlaanderen)

4 Kluisbergen vandaag

4.1 De bestaande ruimtelijke structuur²

Kaart 1 Bestaande ruimtelijke structuur Kluisbergen

De bestaande fysische structuur, de Scheldevallei, de heuveltoppen vormen de basis voor de ruimtelijke structuur.

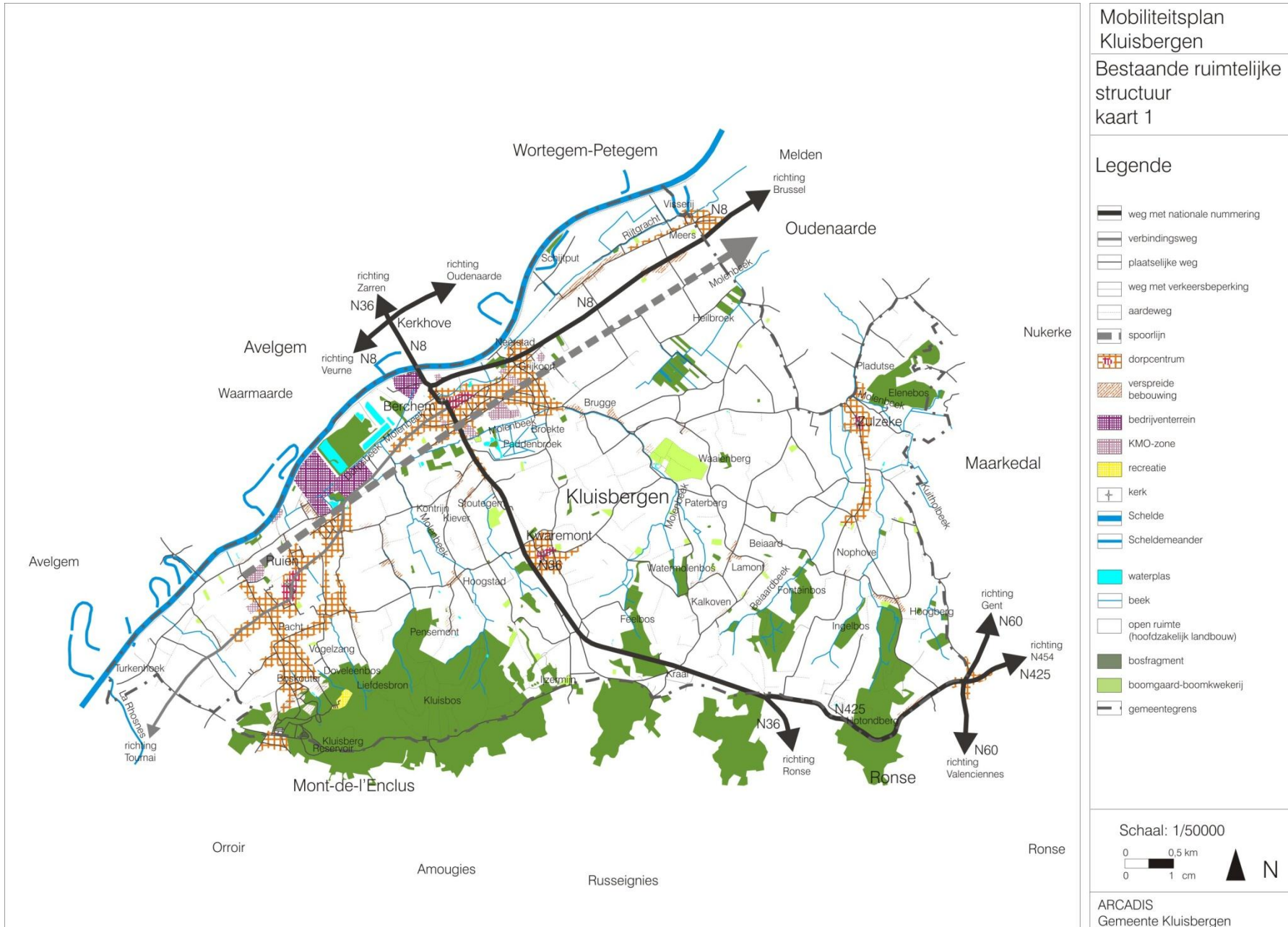
De Scheldevallei is gefragmenteerd: de open valleiruitmes worden onderbroken door de industrie langsheen de Schelde. Het hoofddorp Berchem en de woonkern Ruien zijn de belangrijkste nederzettingen in de vallei. Ze worden met elkaar verbonden door wegenis parallel aan de Schelde.

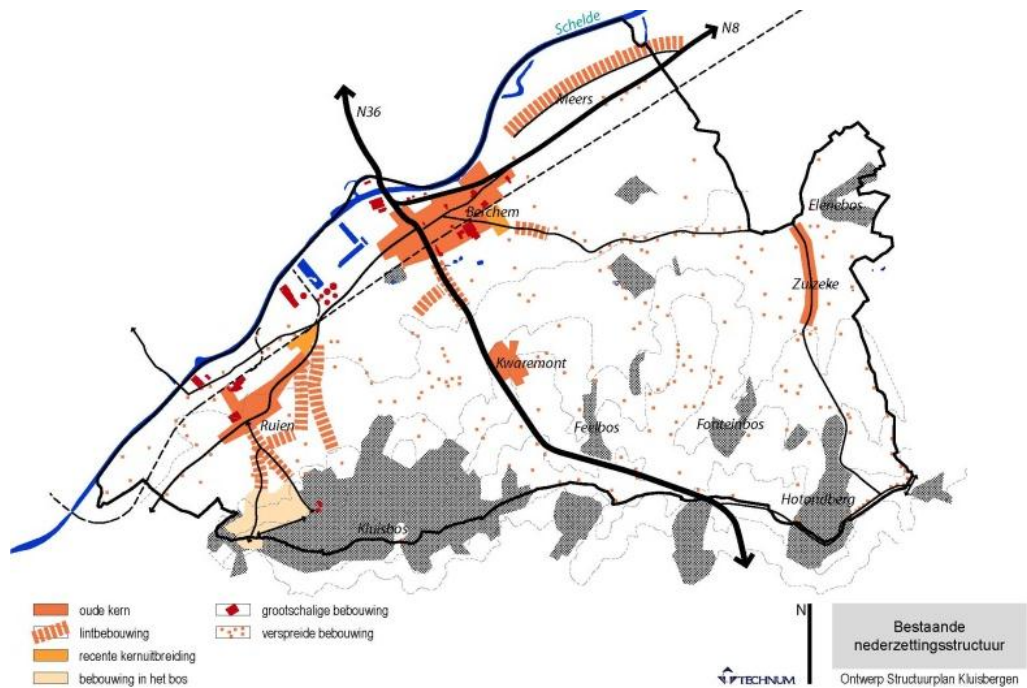
In het tussengebied is er een afwisseling van bebouwingsconcentraties, beboste hellingen en beekvalleien. De bebouwingsconcentraties variëren. Tussen de top van de Kluisberg en Ruien verbindt de Ruien morfologisch met de bebouwing op de top. Kwaremont en Zulzeke bevinden zich eveneens tussen de beekvalleien. Daarnaast zijn er ook concentraties van verspreide woningen, zoals Lamont, en tal van verspreide woningen.

De tussenliggende beekvalleien en bosfragmenten hebben vaak een ecologisch grote waarde. De N36 loopt haaks op het reliëf en verdeelt de gemeente in een westelijk en oostelijk deel.

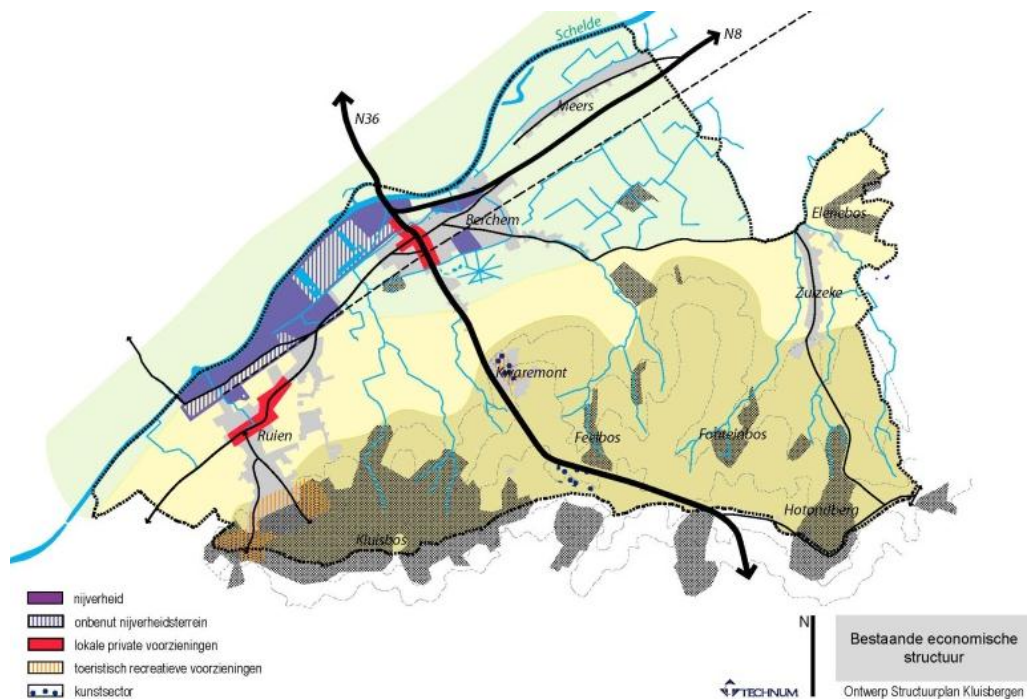
De heuveltoppen worden gekenmerkt door bosfragmenten met grote ecologische waarden. Morfologisch is er een onderscheid tussen het westelijk en oostelijk deel. Westelijk van de N36, bevindt zich een aaneengesloten boscomplex met ondermeer het kluisbos. Volledig westelijk daarvan ligt een recreatieve concentratie, met het recreatieoord, de villa Vogelzang en diverse private recreatieondersteunende voorzieningen zoals horeca. De ecologische aarde neemt er toe in oostelijke richting. De heuveltoppen aan de oostelijke zijde van de gemeente zijn fragmentarisch bebost. Het tracé van de N36 loopt hier gedeeltelijk parallel met de hoogtelijnen en zorgt voor een versnippering van het gebied. Er is verspreide bebouwing aanwezig.

² Bron: GRS Kluisbergen





Figuur 9: Bestaande nederzettingsstructuur Kluisbergen (bron: GRS Kluisbergen)



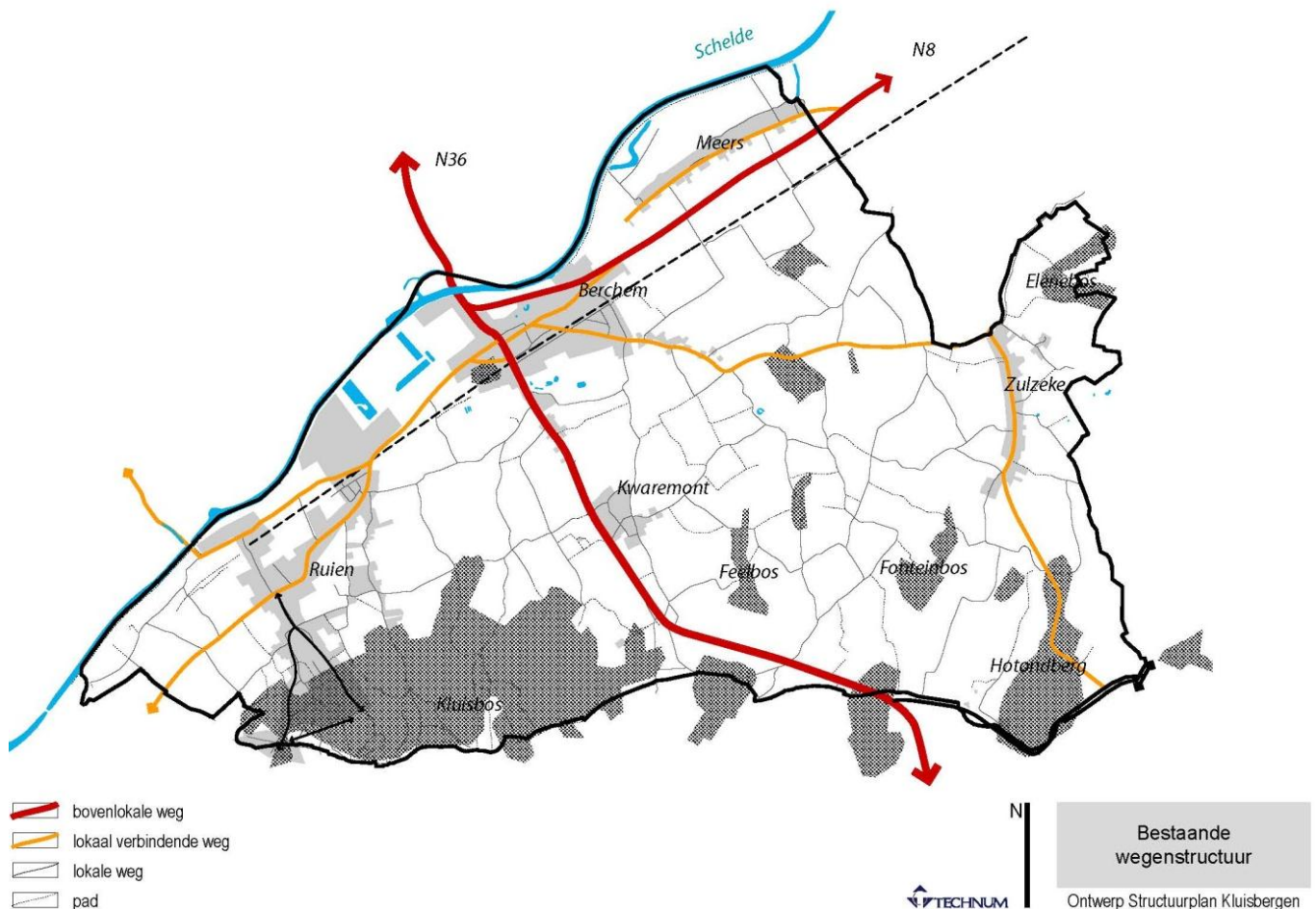
Figuur 10: Bestaande economische structuur Kluisbergen (bron: GRS Kluisbergen)

De belangrijkste woon- en werkzones, de grootste verkeersgenererende functies, bevinden zich geclusterd in Ruilen en Berchem voor wonen en tussen de Schelde en de woonkernen voor werken. Aanvullend kan ook de concentratie aan recreatie verbonden aan het Kluisbos als belangrijke verkeersattractiepool gezien worden.

De elektriciteitscentrale te Ruilen werd recent gesloten. Er wordt op dit ogenblik onderzocht hoe dit gebied in de toekomst verder ingevuld zal worden.

4.2 Bestaande verkeers- en vervoerstructuur

4.2.1 Autoverkeer



Figuur 11: Bestaande wegenstructuur (bron: GRS Kluisbergen)

De belangrijkste wegen in Kluisbergen zijn de N36 en de N8, beide secundaire wegen I. Deze wegen ontsluiten Kluisbergen naar het hoger wegennet, ten oosten en ten noorden met de N60 (primaire weg I) en ten westen met de E17 (hoofdweg).

De N425 – Zandstraat is een belangrijke aanvullende verbindingsweg tussen de N36 en de N60. Aanvullend zijn ook de Grote Herreweg en de Herpelgem – Avelgemstraat belangrijk voor de ontsluiting van Ruien en de verbinding met respectievelijk Wallonië en Avelgem. De Brugzavel – Bruggestraat – Driesstraat – Kwadestraat verzorgt de verbinding tussen Zulzeke en Berchem, de Zulzekestraat – Hoogbergstraat zorgt via de N425 voor een verbinding tussen Ronse en Zulzeke.

De Berchemstraat in het centrum van Berchem zorgt voor een alternatieve verbinding tussen de N8 en de N36.

Via de Wuipelstraat, Buissestraat-Bergstraat en Poletsestraat wordt de recreatie aan het Kluisbos ontsloten.

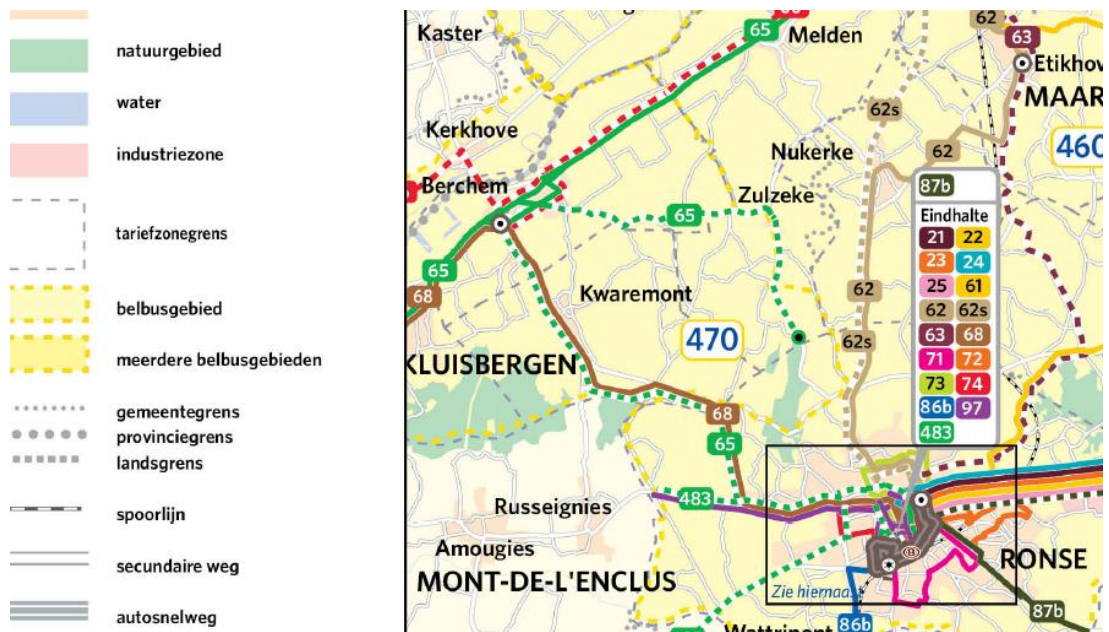
4.2.2

Openbaar vervoer

Treinverbindingen NMBS

Er lopen geen treinsporen meer door Kluisbergen, de laatste restanten van de spoorverbinding Leupegem (Oudenaarde) – Kluisbergen - Avelgem – Herseaux (grens met Frankrijk) werden opgebroken in 2006. Ondertussen werd dit oude tracé deels als fietsweg heraangelegd.

Busverbindingen

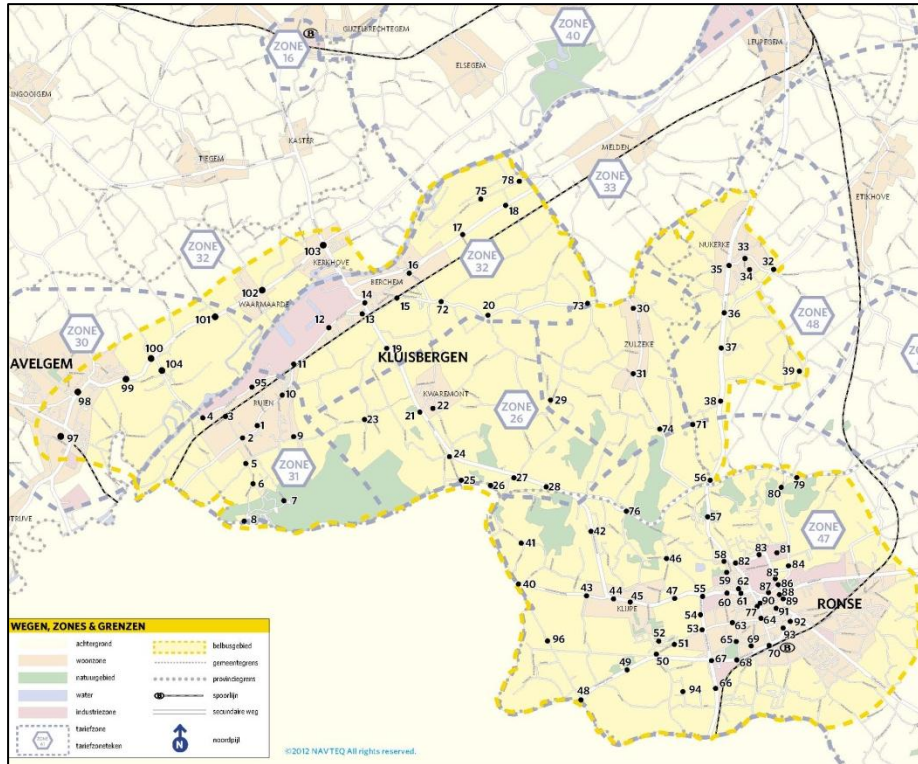


Figuur 12: Netplan Kluisbergen (bron De Lijn Oost-Vlaanderen)

De Lijn Oost-Vlaanderen bedient Kluisbergen met verschillende buslijnen:

- Buslijn 65: Oudenaarde – Avelgem, rijdt 21 x per werkdag tussen 5u30 en 21u, 2 bussen bedienen Zulzeke.
- Buslijn 66: Oudenaarde – Avelgem: rijdt slechts 2 x per werkdag, rijdt een verkorte route van buslijn 65.
- Buslijn 68: Ronse – Avelgem, rijdt slechts 3 of 4 keer per werkdag.

Belbus 470 bedient Kluisbergen. Op korte termijn zal de belbus Kluisbergen-Ronse fusioneren met de belbus Vlaamse Ardennen. Hierdoor zullen de inwoners van Kluisbergen nog meer verplaatsingsmogelijkheden krijgen met de belbus (nl. ook Maarkedal en Oudenaarde).



Figuur 13: belbus 470 Kluisbergen - Ronse (bron: De Lijn Oost-Vlaanderen)

4.3

Fietsverkeer

De bestaande fietspaden vandaag in Kluisbergen laten te wensen over. Langs de Avelgemstraat – Herpelgem – Molenstraat, de N8, N425 en de N36 zijn fietspaden aanwezig (meestal markering). Deze zijn echter niet conform het vademecum fietsvoorzieningen en bieden weinig comfort voor de fietser.

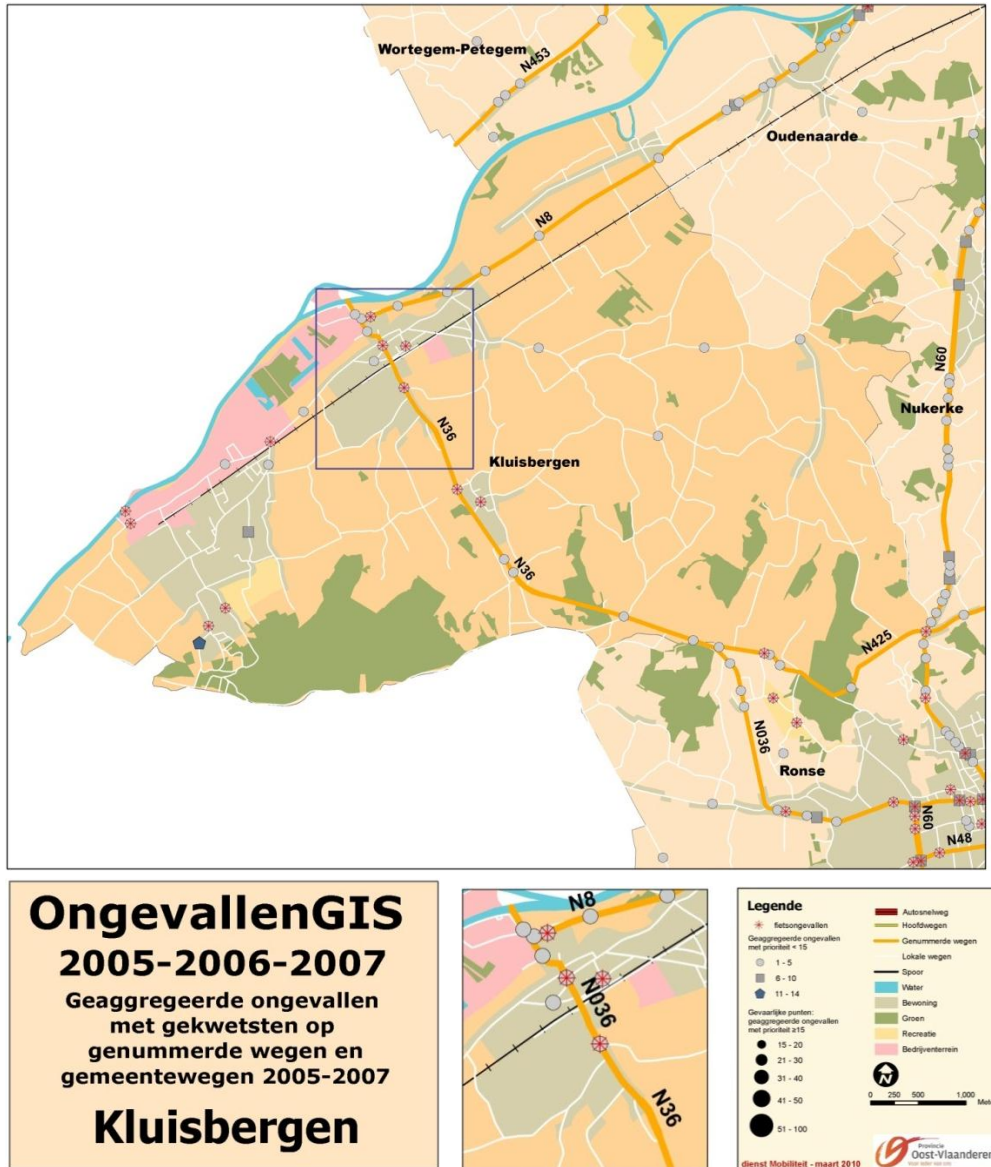
De belangrijkste barrières in het fietsnetwerk van Kluisbergen zijn de hoogteverschillen in het zuiden van de gemeente en de bundeling van Schelde, industrie en N8 in het noorden van de gemeente.

Het fietspad Leupegem – Ruien via de oude spoorwegbedding biedt een veilig en mooi routealternatief voor de N8. Deze is momenteel gerealiseerd van de Grote Herreweg in Ruien tot Onderbos in Leupegem. Eind 2011 werd een fietstunnel onder de N60 in Leupegem aan de Verenigde Natiënlaan gerealiseerd. Deze zorgt voor een verbetering van de verbinding met het centrum van Oudenaarde. Het streefbeeld van de N60 bepaalt echter dat ook ter hoogte van de kruising met de oude spoorwegbedding, een ongelijkvloerse overstek voor fietser wenselijk is.

4.4 Voetgangers

In principe maakt elke weg deel uit van het voetgangersnetwerk. De belangrijkste wegen voor voetgangers zijn natuurlijk deze in de bebouwde kommen van Kluisbergen, aangevuld met het recreatief wandelnetwerk tussen de verschillende kernen.

4.5 Ongevallenanalyse



Figuur 14: Ongevallengegevens 2005-2007 Kluisbergen (bron: provincie Oost-Vlaanderen)

De meeste ongevallen in Kluisbergen gebeuren op de gewestwegen N425, N36 en N8. Ook op de wegen van en naar het recreatiegebied Kluisbos gebeuren ongevallen (Grote Herreweg, Rijerstraat, Poletsestraat, Buissestraat en Bergstraat). In het vorige mobiliteitsplan werden voornamelijk de kruispunten N8xN36 en N8xPontstraat aangeduid als gevaarlijke punten. Aan het kruispunt N8xN36 blijken nog steeds veel ongevallen te gebeuren aan het kruispunt Pontstraat x N8 blijkt dit goed mee te vallen.

4.6 Parkeeronderzoek Ruien en Berchem

Er werd een parkeeronderzoek uitgevoerd in Ruien en Berchem.

Er is een parkeerdurmeting gebeurd op dinsdag 5 oktober 2010 in een aantal centrumstraten en parkings van Berchem en Ruien. Tussen 16.00u tot 18.00u is er om het kwartier geteld om een gedetailleerd inzicht te krijgen in de parkeerduur.

Uit deze telgegevens zijn de parkeerbezetting en de parkeerduurverdeling afgeleid.

De belangrijkste **conclusies** zijn als volgt:

*Algemeen kan men stellen dat er **geen grote parkeerproblemen** zijn in Kluisbergen. Wel zijn er enkele "lokale" problemen vast te stellen zoals in de parking aan de Molenstraat x Stationsstraat. Daar staan er meer auto's geparkeerd dan reglementair toegelaten zijn. Bovendien is er een overbezetting in de Kloosterstraat, de Dwarsstraat en de Grote Herreweg gedurende de tijdsperiode van 16u00 tot 16u45.*

Er is reeds een project lopende om hier bijkomende parking te voorzien.

Het gekozen tijdsinterval van het parkeeronderzoek heeft weinig parkeerconflicten aan het licht gebracht. Uit de bezettingsgraden blijkt dat vanaf 16u de parkeerdruk aan het afnemen is in Kluisbergen (meer bepaald Berchem en Ruien). Bovendien wordt er vastgesteld dat de parkeerduur op sommige wegsegmenten hoger ligt dan anderhalf uur. De parkeerplaatsen worden dan ook vooral gebruikt door middellange als lange parkeerders.

Met betrekking tot het **Kluisbos** is reeds een project lopende om de parking hier te optimaliseren (in uitvoering van het GRS en het vroegere mobiliteitsplan).



5 Kansen en knelpunten

5.1 Kansen en knelpunten op basis van de bestaande ruimtelijke structuur

5.1.1 Nederzettingsstructuur

De bebouwing in Kluisbergen is erg verspreid, dit zorgt ervoor dat duurzame mobiliteitskeuzes (fiets, openbaar vervoer) moeilijk te organiseren zijn. Anderzijds bevinden de meeste woningen zich gebundeld in Ruien en Berchem met aansluitend de vele recreatie tussen Ruien en Kluisbos. In deze kernen wordt sterk ingezet op versterking en inbreiding van de woongebieden. Verdere verspreiding van bebouwing wordt tegengegaan.

5.1.2 Economische structuur

De bedrijventerreinen bundelen zich tussen de Schelde en de Avelgemstraat – Herpelgem – Molenstraat. Er is nog veel ruimte beschikbaar. Een optimalisatie van de huidige laad- en losplaats kan de hinder verminderen en de oriëntatie op de Schelde versterken.

Het is onduidelijk welke activiteiten in de toekomst plaats zullen in de centrale te Ruien.

5.1.3 Recreatieve structuur

Kluisbergen beschikt over recreatie op regionaal niveau en op lokaal niveau. Het Kluisbos en het recreatieoord met het open luchtwembad zijn publiekstrekkingen voor de ruime regio. Andere voorzieningen zoals voetbalvelden zijn van belang voor de gemeente. Op een piekdag zijn er meer mensen op de Kluisberg dan er in heel Kluisbergen wonen. Dit brengt de nodige parkeeroverlast en leefbaarheidsproblemen in de straten naar het Kluisbos mee. Er is een project lopende om dit parkeergebeuren beter te organiseren.

Kluisbergen heeft reeds een uitgebreid en goed fiets- en wandelrouten netwerk. Toch zijn er in dit netwerk nog een aantal belangrijke missing links.

De bestaande voet- en fietsverbindingen (kerkwegels) zijn onvoldoende herkenbaar en niet altijd in een goede staat. Ze zouden nochtans nuttig kunnen zijn als veilige schoolroutes. Tussen het Kluisbos en de Schelde kunnen ze deel uitmaken van een alternatieve langzame verkeersverbinding tussen het Kluisbos en de Schelde.

5.2 Kansen en knelpunten op het bestaande netwerk gerangschikt per vervoerswijze

5.2.1 Wegennetwerk autoverkeer

Op de relatie Kortrijk/Waregem – Ronse is de doortocht van de N36 door Berchem een essentiële schakel voor het gemotoriseerd vervoer. Ook de verbindingsweg naar Ruien sluit aan op deze N36 in het centrum van Berchem. Dit betekent dat al het verkeer dat de gemeente Kluisbergen binnen wil of door moet, het woonweefsel van Berchem doorkruist. De doorgaande route via de Kerkstraat-Stationsstraat conflicteert met de leefbaarheid van het centrum. Door een te smal profiel, te druk verkeer en zwaar vervoer is er tijdens de spitsuren geen vlot verkeer mogelijk in Berchem.

Door het grote aantal toeristen en recreanten op de topdagen, die zich voornamelijk met de wagen naar het Kluisbos verplaatsen, is er eveneens een grote verkeersdruk in de dorpskern Ruien. Ook is er tijdens toeristische topdagen een te hoge parkeerdruk op de flanken van de Kluisberg.

In de Kloosterstraat, de Dwarsstraat en de Grote Herreweg zijn op bepaalde momenten parkeerproblemen vast te stellen. In de Molenstraat en Stationsstraat staan op verschillende momenten meer auto's geparkeerd dan reglementair toegelaten.

5.2.2 Fietsnetwerk

De bestaande fietspaden vandaag in Kluisbergen laten te wensen over. Langs de Avelgemstraat – Herpelgem – Molenstraat, de N8, N 425 en de N36 zijn fietspaden aanwezig (meestal markeringen). Deze zijn echter niet conform het vademecum fietsvoorzieningen en bieden weinig comfort voor de fietser.

Langs de Schelde werd een fietsroute geselecteerd als hoofdroute in het bovenlokaal fietsroutenetwerk én als lange afstandsfietsroute. Deze kruisen ter hoogte van Berchem 2x het water op plaatsen waar vandaag geen oversteekmogelijkheden zijn. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere realisatie van dit netwerk.

Belangrijke barrières in het fietsnetwerk van Kluisbergen zijn de hoogteverschillen in het zuiden van de gemeente, de Schelde, N8 en industrie in het noorden van de gemeente (de oude spoorweg loopt hier parallel mee). Hier wordt dan ook rekening mee gehouden in de keuze van het netwerk.

Recent werd een fietsverbinding gerealiseerd via de oude spoorweg tussen Ruien en Oudenaarde.

5.2.3 Voetgangers

Er zijn nog meerdere oude kerkwegels aanwezig, die in het woonweefsel een functie als langzaam verkeersverbinding vervullen. De kerkwegels hebben een specifiek voorkomen en dragen bij tot de identiteit van de gemeente. Ze kunnen een aanzet vormen voor een functioneel langzaam verkeersnetwerk.

De gemeente biedt een goed uitgebouwd aanbod voor de wandel- of fietsrecreatie op de Kluisberg en in het Kluisbos.

5.2.4 Openbaar vervoer

Door de verspreide bebouwing is het onmogelijk een voldoende rendement te halen om alle woningen te ontsluiten. Dit werd opgelost door het belbus-systeem van De Lijn. Het openbaar vervoer focust zich op de grotere kernen Ruien en Berchem en verbindt deze met Ronse maar voornamelijk Oudenaarde enerzijds en Avelgem anderzijds.

5.3 Samenvatting belangrijkste kansen en knelpunten in tabelvorm

	Knelpunten	Kansen
Ruimtelijk	<ul style="list-style-type: none"> • Verspreide bebouwing • Gescheiden regionale en lokale recreatievoorzieningen • Hoge verkeersattractie naar Kluisbos via woonstraten. • Onduidelijk welke bedrijvigheid er komt ipv de centrale te Ruien 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebundelde woon- en werkkernen Ruien, Berchem en de bedrijven aan de Schelde. • Inbreiding en versterking Kernen Ruien en Berchem. • Mogelijkheid goederenvervoer via het water
Verkeerskundig	<ul style="list-style-type: none"> • Doorgaand verkeer op N36 en verbindingsweg naar Ruien via centrum Berchem. • Leefbaarheid centrum in gedrang tijdens de spitsmomenten. • Hoge parkeer en verkeersdruk in Ruien op topdagen voor recreatie in Kluisbos. • De fietspaden laten te wensen over. • Het busvervoer in Kluisbergen is voornamelijk gericht op de kernen Ruien en Berchem, wat gezien de verspreide bebouwing logisch is. 	<ul style="list-style-type: none"> • Context wegencategorisering is sterk veranderd en dient herbekeken te worden. • Er zijn mogelijkheden om de parkeermogelijkheden in Berchem-centrum te verbeteren. • Realisatie van fietspaden die deel uit maken van de bovenlokale fietsroutes kunnen het netwerk sterk verbeteren. • Opwaardering en bekendmaking van de kerkwegels bieden hoge potenties voor het functioneel voetgangersverkeer.

DEEL 2 Richtinggevend gedeelte

6 Doelstellingen

Er wordt gewerkt rond 5 doelstellingen. Deze doelstellingen zijn terug te vinden in het mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze komen grotendeels overeen met de doelstellingen van het oorspronkelijke mobiliteitsplan. Door de keuze van deze 5 doelstellingen voor alle gemeentelijke mobiliteitsplannen kunnen alle gemeenten duidelijk bijdragen tot de realisatie hiervan. De aanpak van het mobiliteitsprobleem is immers een zaak van alle steden en gemeenten, provincies, gewesten, ... samen.

Dit komt ook een (globale) latere evaluatie van het mobiliteitsbeleid ten goede.

De uitgangspunten voor een duurzamer mobiliteitsbeleid zijn de volgende:

- verzekeren van de **veiligheid**
- vrijwaren **bereikbaarheid**
- verbeteren van de verkeers**leefbaarheid**
- garanderen **toegankelijkheid**
- **milieu**, terugdringen van de schade aan milieu en natuur

6.1 Verzekeren van de veiligheid

6.1.1 Algemeen

De verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan gemaakt wordt, blijkt niet altijd even veilig te zijn als maatschappelijk gewenst. Als zodanig stelt de onveiligheidsproblematiek een samenlevingsprobleem. Gelukkig daalt de verkeersonveiligheid sinds het begin van de jaren zeventig. Toch blijft het aantal slachtoffers hoog, zeker bij een vergelijking met andere Europese lidstaten. De bestrijding van de objectieve en subjectieve onveiligheid is en blijft dan ook een belangrijke maatschappelijke prioriteit. Streefdoel op lange termijn hierbij is een slachtoffervrij verkeerssysteem, vaak ook het "vision zero" genoemd.

6.1.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen

De gemeente wenst het aantal verkeersongevallen ook op zijn grondgebied verder terug te dringen. Dit in de eerste plaats door een meer veilige verkeersinfrastructuur (fietspaden waar nodig, snelheidsremmers, goed uitgeruste wegen, ...).

Daarnaast wenst de gemeente ook werk te maken van een doordacht snelheidsbeleid wat de handhaving hiervan eenvoudiger maakt.

Speciale aandacht dient uit te gaan naar de fietsinfrastructuur langs de belangrijke fietsassen waaronder de N8, N36 en Zandstraat. Ook de nieuwe verbinding tussen de Molenstraat en de N8-Oudenaardebaan samen met een vrachtwagenverbod op de N36 zijn van belang om de verkeersveiligheid in het centrum van Berchem te verbeteren.

6.2 Vrijwaren bereikbaarheid

6.2.1 Algemeen

Deze doelstelling streeft ernaar om de vlotheid waarmee economische knooppunten en poorten kunnen bereikt worden te verbeteren. Oorzaak van de problematiek rond bereikbaarheid is het grote aantal verplaatsingen dat ook in de toekomst zal blijven groeien. Deze verplaatsingen vinden grotendeels plaats tijdens specifieke periodes van de dag (de ochtend- en de avondspits). Bovendien gebeurt het grootste aandeel van de verplaatsingen over de weg. De auto en de vrachtwagen zijn respectievelijk de populairste vervoersmodi voor het personen- en het goederenvervoer. Dit alles leidt tot knelpunten op de verschillende verkeersnetwerken, op de eerste plaats op het wegennet maar ook bij het bus- en treinvervoer. Ook het waterwegennet kent haar specifieke knelpunten. Het ambitieniveau, binnen het streven naar een duurzame ontwikkeling, is om de huidige bereikbaarheidskwaliteit minstens vast te houden of te verbeteren. Een beter ruimtelijk evenwicht en een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd is hierbij van doorslaggevend belang. De benutting van de verkeersnetwerken wordt opgedreven. Enkel waar het strikt noodzakelijk is, zal er nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Voor het verwezenlijken van deze doelstelling zal over het beleidsdomein “mobiliteit” moeten gekeken worden.

6.2.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen

Een doordachte wegencategorisering gecombineerd met een adequaat fietsroutenetwerk en openbaar vervoer dient voldoende garanties te bieden om de bereikbaarheid in, naar en van de gemeente te waarborgen. Een nieuwe infrastructuur tussen de Molenstraat en de N8 is te verantwoorden vanuit het standpunt van bereikbaarheid voor het economisch knooppunt in Kluisbergen én de verkeersleefbaarheid en veiligheid van Berchem centrum. De belangrijkste ontsluitingswegen van Kluisbergen N8 en N36 dienen hun verkeersfunctie te behouden met respect voor de aanwezige verblijfsfuncties.

De gemeente wordt gekenmerkt door heel wat verspreide bebouwing. Dit betekent dat er continu een evenwicht gezocht dient te worden tussen een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid en – leefbaarheid.

Een realisatie van de fietspadenprojecten verbetert sterk de bereikbaarheid van Kluisbergen voor de fietser.

Gezien de verspreide bebouwing en de kleine kernen is uitgebreid openbaar vervoernetwerk niet realistisch. Er wordt dan ook voornamelijk op vervoer voor ouderen en jongeren ingezet, dit aan de hand van bussen gericht op schooluren en belbussen.

6.3 Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

6.3.1 Algemeen

Zowel de verkeersinfrastructuur als het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen zetten de kwaliteit van het verblijven onder druk. Luchtverontreiniging en gezondheidseffecten, geluid en trillingen, geurhinder en gebrekkige belevingswaarde komen in gans Vlaanderen voor, maar in veel hogere mate in gebieden met grote bevolkingsdichtheid en grote verkeersdichtheid zoals de grootstedelijke gebieden en de Vlaamse Ruit.

Infrastructuur en gebruik van vervoersmiddelen zetten ook de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau onder druk. De verkeersonveiligheid, de onoversteekbaarheid, de barrièrewerking, de parkeeroverlast en het gebrek aan ruimte voor voetgangers komen in min of meerdere mate over het grondgebied gespreid voor. Het ruimtebeslag door verkeer speelt vooral een rol in stedelijke gebieden en de kernen van gemeenten. De onoversteekbaarheid is een typisch probleem voor secundaire wegen. Verkeersonleefbaarheid is tenslotte een belangrijke factor bij het kiezen van een woonplaats. Duur en weinig hinder en goedkoop en veel hinder gaan vaak samen, zodat verkeersonleefbaarheid bijdraagt aan sociale en ruimtelijke segregatie. Om de hoger geformuleerde doelstelling te halen zijn dan ook concrete acties in de toekomst nodig.

6.3.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen

De gemeente wenst hierbij maximale inspanningen te leveren om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Leefbaarheid valt moeilijk in absolute cijfers uit te drukken. Er dient desalniettemin voldoende aandacht aan te worden besteed bij de herinrichting van het openbaar domein. Voor elk project dient de verbetering van de verkeersleefbaarheid één van de uitgangspunten te zijn. De geplande fietspadenprojecten en de mogelijke aanpassingen aan de snelheidsregimes vormen alvast belangrijke stappen in het verbeteren van de verkeersleefbaarheid binnen de gemeente. Ook het weren van vrachtvervoer op de N36 en de nieuwe verbindingsweg zullen de verkeersleefbaarheid in Berchem verbeteren. Een belangrijk aandachtspunt is de verkeersleefbaarheid van de woonstraten die het Kluisbos en de bijhorende recreatie ontsluiten. Deze straten staan voornamelijk op mooie zomerdagen onder een hoge parkeerdruk en hebben grote verkeersstromen te verduren.

6.4 Garanderen toegankelijkheid

6.4.1 Algemeen

Streefdoel hierbij is een zo groot mogelijke "toegang" tot de mobiliteit. Hiermee bedoelen we zowel de "toegang" tot het vervoerssysteem in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoersmiddelen op zich. Omdat mobiliteit zich in de toekomst niet uitsluitend laat vertalen in fysieke verplaatsingen wordt ook de toegang tot de informatie- en communicatienetwerken als belangrijke component meegenomen in het streven naar een vanuit sociaal oogpunt duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

Momenteel is deze toegang tot de mobiliteit erg ongelijkmatig verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dan ook een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks meer bestaat (of

tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht. Voorwaarde hierbij is wel dat de tijdsdruk niet verder toeneemt, zeker voor deze groepen die nu reeds met tijdsdruk problemen te kampen hebben. Ook de realisatie van deze doelstelling overstijgt de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest maar ook deze van het transportbeleid op zich.

6.4.2 **Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen**

Bij heraanleg van het openbaar domein zal de gemeente steeds oog hebben voor de toegankelijkheid hiervan. Voorbeelden hiervan zijn voldoende brede voetpaden, toegankelijkheid van bushaltes, parkeerplaatsen voor andersvaliden, ...

Anderszijds stelt de gemeente zich tot doel om de alternatieven voor de auto verder te ondersteunen. Daarnaast wenst de gemeente de mogelijkheden die beschikbaar zijn vanuit het Vlaamse niveau (b.v. goedkoper internet, openbaar vervoer, ...) maximaal te ontsluiten naar de bevolking.

6.5 **Milieu, terugdringen van de schade aan natuur en milieu**

6.5.1 **Algemeen**

Het proces van een al maar groeiende vraag naar mobiliteit moet gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu ('milieuduurzaam') en zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen. In zijn huidige context is het transportsysteem niet milieuduurzaam. Zo wordt het draagvermogen van het milieu voor de emissies overschreden, is het verbruik van uitputbare fossiele brandstoffen nog altijd te hoog en wordt door de lokale en regionale impact van het transportnetwerk de algemene biodiversiteit van de ecosystemen ernstig bedreigd.

Lange tijd werd er vanuit gegaan dat het afbakenen en beschermen van een aantal gebieden en ecosystemen een voldoende beschermingsmaatregel was om de biodiversiteit te vrijwaren. Naarmate meer en meer soorten uitstierven - zelfs ook in de beschermde reservaten en nationale parken - werd duidelijk dat de problematiek zich op een veel hoger niveau afspeelt dan het louter verlies aan natuurhabitat. De effecten van emissies van schadelijke stoffen doen zich over relatief grote afstanden voelen. Natuurgebieden blijken vaak te klein om leefbare populaties te herbergen en zijn dikwijls te geïsoleerd van elkaar om (genetische) uitwisseling binnen een metapopulatie mogelijk te maken. Verwacht wordt dat de transportinfrastructuur in de komende jaren evenals een andere reeks activiteiten, een betekenisvolle factor zal blijven in de ernstige bedreiging van de kwaliteit van de leefomgeving.

6.5.2 **Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Kluisbergen**

De gemeente houdt in het kader van zijn milieubeleid ook rekening met de insteek mobiliteit. De open landelijke gebieden en de natuurgebieden worden in de mate van het mogelijke gevrijwaard van doorgaand autoverkeer. Bij het tracé van de nieuwe verbindingsweg tussen de Molenstraat en de N8-Oudenaardebaan wordt versnippering van natuur en de impact op het milieu zo min mogelijk gehouden.

7 Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

7.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (grs) komt dit werkdomein uiteraard beter aan bod. In dit hoofdstuk wordt hoofdzakelijk stil gestaan bij de ruimtelijke ontwikkelingen die een impact hebben op mobiliteit.

Naar aanleiding van ruimtelijke ontwikkelingen dient steeds rekening gehouden te worden met de mobiliteitsimpact. Het richtlijnenboek rond mobiliteitsstudies opgemaakt door het Agentschap Wegen en Verkeer vormt hierin een belangrijke leidraad.

7.1.1 Nederzettingsstructuur

In het richtinggevend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt gesteld dat het woonbeleid kerngericht moet zijn. Dat houdt in dat aandacht moet gaan naar bebouwing van de percelen met een bouwtitel, renovatie van panden en hernieuwbouw passend in het straatbeeld. Kleinschalige inbreidingen en het verdichten geven hiervoor garantie voor de toekomst. Kleinschalige projecten waar tevens aandacht geschonken wordt aan specifieke woonvormen zijn eveneens aangewezen om differentiatie te verwezenlijken.

Door een aanpak van het openbaar domein, een goede ontsluiting van de straten en een verbetering van de verkeersleefbaarheid kan gestreefd worden naar een kwalitatieve woonomgeving.

Binnengebieden of wooninbreidingsgebieden zijn woongebieden die al geheel of gedeeltelijk omgeven zijn door bebouwing. In Kluisbergen zijn er negen potentiële wooninbreidingsgebieden: 5 gebieden in de deelgemeente Berchem, 4 in Ruien. Twee gebieden worden als prioritair te ontwikkelen aangeduid omwille van hun strategische ligging: het binnengebied tussen Molenstraat en spoorweg en het binnengebied tussen de kerk van Ruien en de spoorweg. Bij de ontwikkelingen van deze gebieden dient voldoende aandacht geschonken te worden aan ruimtelijke kwaliteit en diversiteit en verkeersveilige ontsluitingen.

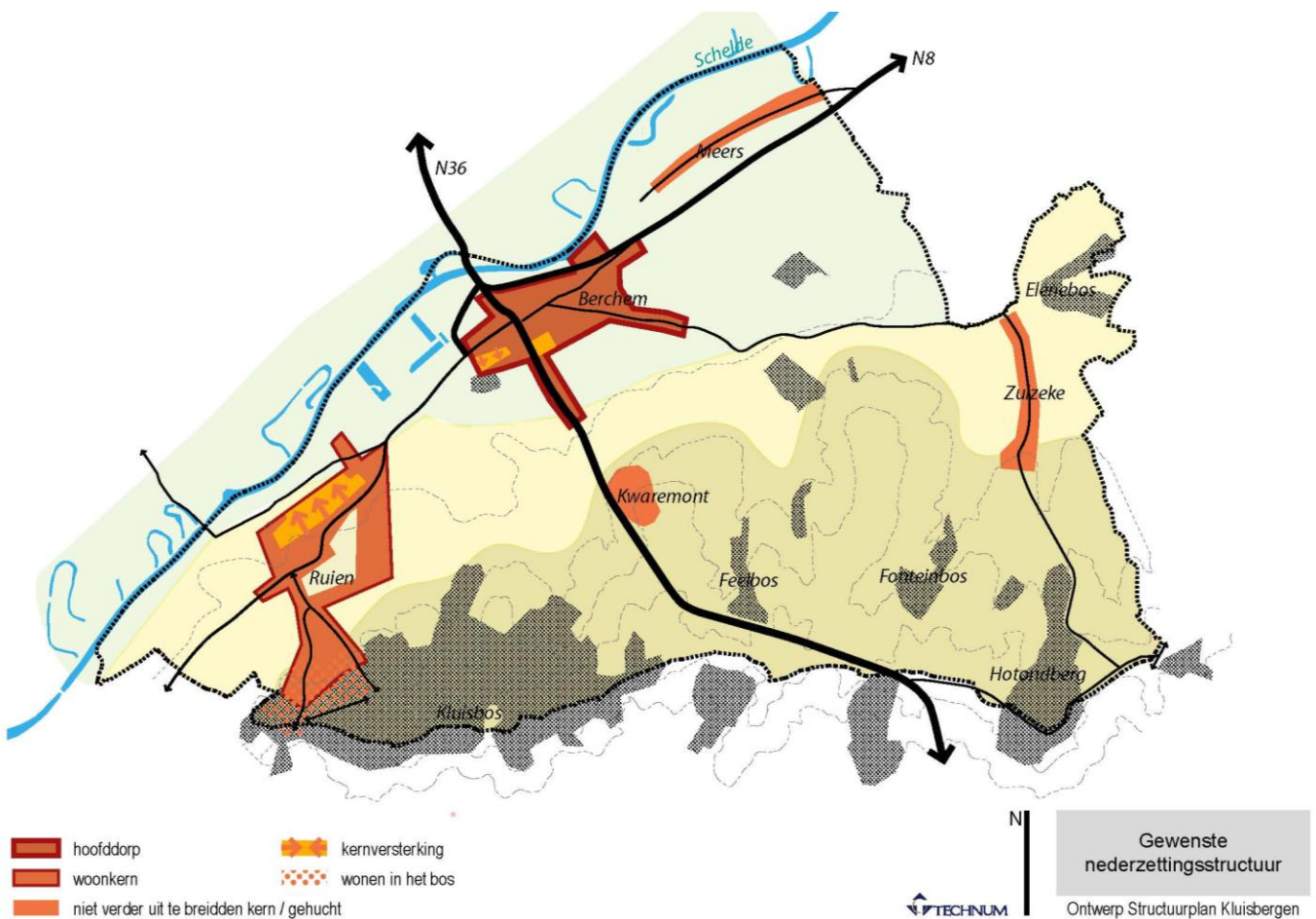
In het informatief gedeelte blijkt uit de confrontatie van de woningbehoefte en de reeds gerealiseerde woongelegenheden dat het aanbod aan bouw mogelijkheden de provinciale taakstelling ruimschoots overschrijdt. In de huidige planperiode worden dan ook geen woonuitbreidingsgebieden aangesneden voor de realisatie van woonontwikkelingen.

Kluisbergen telt 5 woonuitbreidingsgebieden. Uit de woningbehoeftestudie kan geen nood tot aansnijden van een woonuitbreidingsgebied worden afgeleid. Indien deze behoefte tijdens latere planperiodes zou ontstaan, dan wordt het woonuitbreidingsgebied De Pacht als prioritair aan te snijden naar voor geschoven omwille van de centrale ligging van dit ingesloten gebied in de woonkern Ruien. In dit woonuitbreidingsgebied dient eveneens ruimte gereserveerd te worden voor de uitbreiding van de school, bijkomende speelruimte voor de jeugdbeweging, kinderopvang... .

In Berchem kunnen de instelling vzw Ter Wilgen voor volwassenen met een handicap en de lagere school herstructureren en uitbreiden in het aangrenzende binnengebied. Daarbij worden volgende ruimtelijke principes vooropgesteld:

- Maximale verweving met het woonweefsel
- Maximale toegankelijkheid vanuit de kern
- Onderdeel van de publieke ruimtering
- Beperken van restruimtes
- De ruimtelijke inrichting moet bestudeerd worden voor het volledige gebied gelegen tussen de Kerkstraat – Kloosterstraat en Oudenaardebaan.

Met betrekking tot mobiliteit is het concentreren van wonen in de kernen Ruien en Berchem woonkernen een positief gegeven. Er is meer mogelijkheid tot gebruik van de fiets of openbaar vervoer dan buiten deze kernen.



Figuur 15 Gewenste nederzettingsstructuur (bron: GRS Kluisbergen)

7.1.2 Economische structuur

De nijverheid in de gemeente mag de andere functies niet in het gedrang brengen. Nieuwe bovenlokale en hinderlijke bedrijven worden geconcentreerd in het bedrijventerrein tussen de Schelde en het woonweefsel van Ruien en Berchem. De druk en de hinder van dit regionale bedrijventerrein in relatie tot het wonen, dit inzake verkeersgeneratie en buffering, moet worden beperkt door aangepaste ruimtelijke ingrepen.

Kleinschalige, niet-hinderlijke bedrijven, met een beperkte vervoersstroom dienen verweven te worden in het woonweefsel. Nieuwe bedrijven in de openruimte worden niet meer toegelaten.

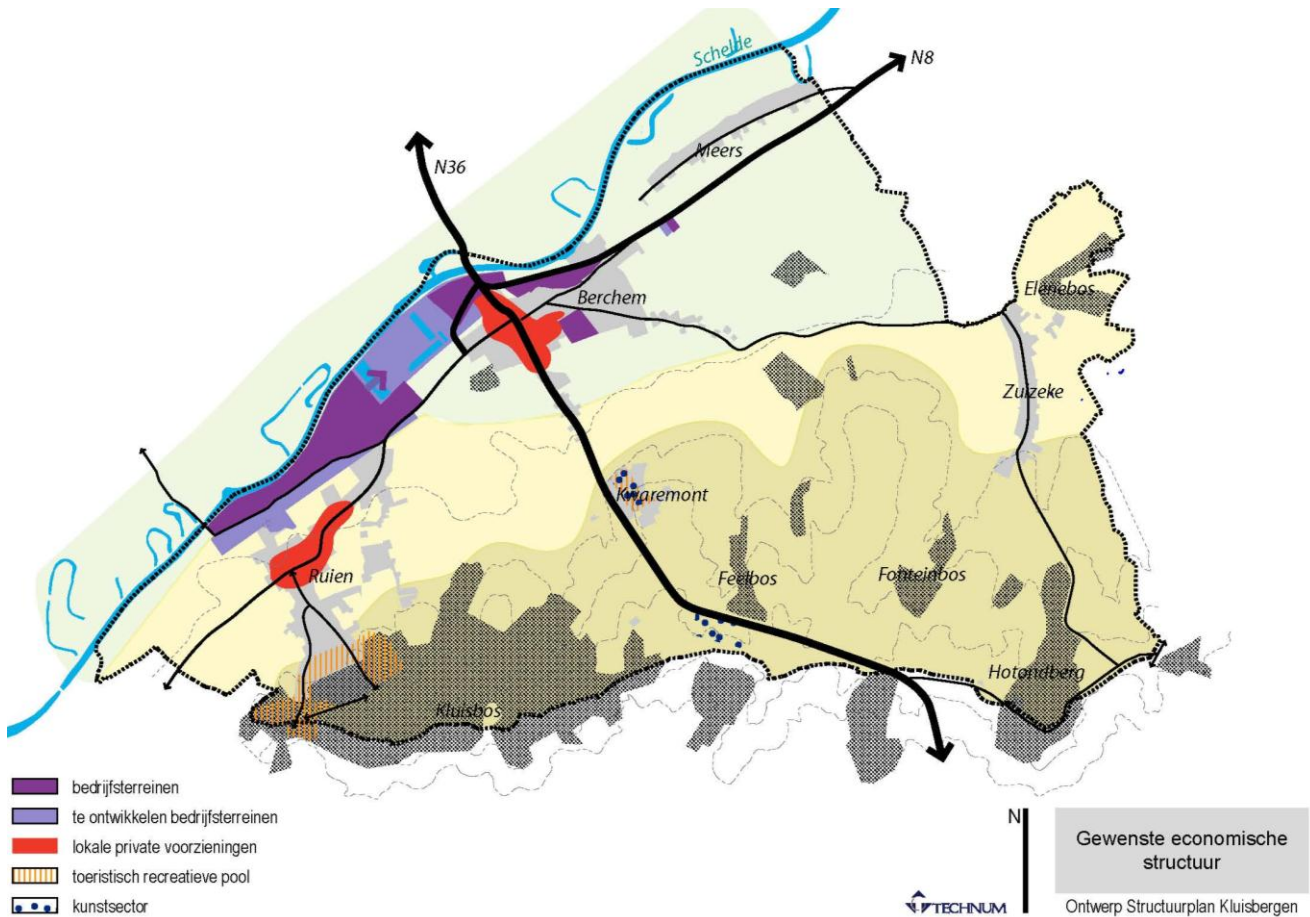
De agrarische sector moet mogelijkheden geboden worden voor het verbreden van hun activiteiten. Zo moet hoevertoerisme in ruimere mate mogelijk worden dan wat nu mogelijk is. Ook thuisverkoop, beheerslandbouw, kinderboerderij, ... zijn activiteiten die aansluiten bij de identiteit van een toeristische gemeente met waardevolle ecologische elementen.

De lokale voorzieningen in de kernen moeten behouden en indien mogelijk versterkt worden. De gemeente kan deze ondersteunen door een kwalitatieve inrichting van de omgeving, die winkelen e.d. aangenaam maakt. De toeristisch-recreatieve sector dient eveneens versterkt te worden. Ook hier kan de gemeente deze ondersteunen door het kwalitatief inrichten van de publieke ruimte. De kunstsector blijft beperkt tot de kern Kwaremont met zijn verschillende galerijen en kunstenaarsateliers en de bestaande galerijen in de Ronde van Vlaanderenstraat.

Er wordt onderzocht hoe de KMO-zone te Ruien optimaal ontwikkeld kan worden en welke acties nodig zijn om tot een effectieve ontwikkeling over te gaan.

De ambachtelijke zone langs de Parklaan te Berchem, dient op lange termijn te evolueren naar verweven lokale activiteiten met het woongebied. De ligging en oppervlakte, 5 ha tussen woon- en parkgebied, laat geen bedrijven toe die hinderlijk zijn, of een te sterke verkeersstroom genereren. Een grootschalige detailhandel met regionaal publiek is bvb niet wenselijk omwille van de grote verkeersgeneratie. Er werd op deze terreinen een brownfieldproject opgestart. Met dit project zal het huidige bedrijfsterrein herverdeeld worden zodanig dat dit kan aangewend worden voor lokale ambachtelijke bedrijvigheid. Hierbij zal ook voorzien worden in een sterke buffering tov het aanpalende natuurgebied en het aanpalende recreatiegebied.

Mogelijks wordt door de sluiting van de centrale het bedrijventerrein te Berchem sneller ontwikkeld. Dit kan ervoor zorgen dat alsnog de nieuwe ontsluitingsstructuur tussen de Molenstraat en de N8 wordt ontwikkeld. Voorlopig is dit nog onduidelijk. De provincie werkt hiervoor op dit ogenblik een strategisch project uit. De intentie om deze ontsluitingsweg te ontwikkelen blijft ook na de sluiting van de centrale actueel. Rekening houdende met de smalle doorgang van de N 36 in de dorpskern en het residentiële karakter van de Molenstraat binnen de dorpskern.



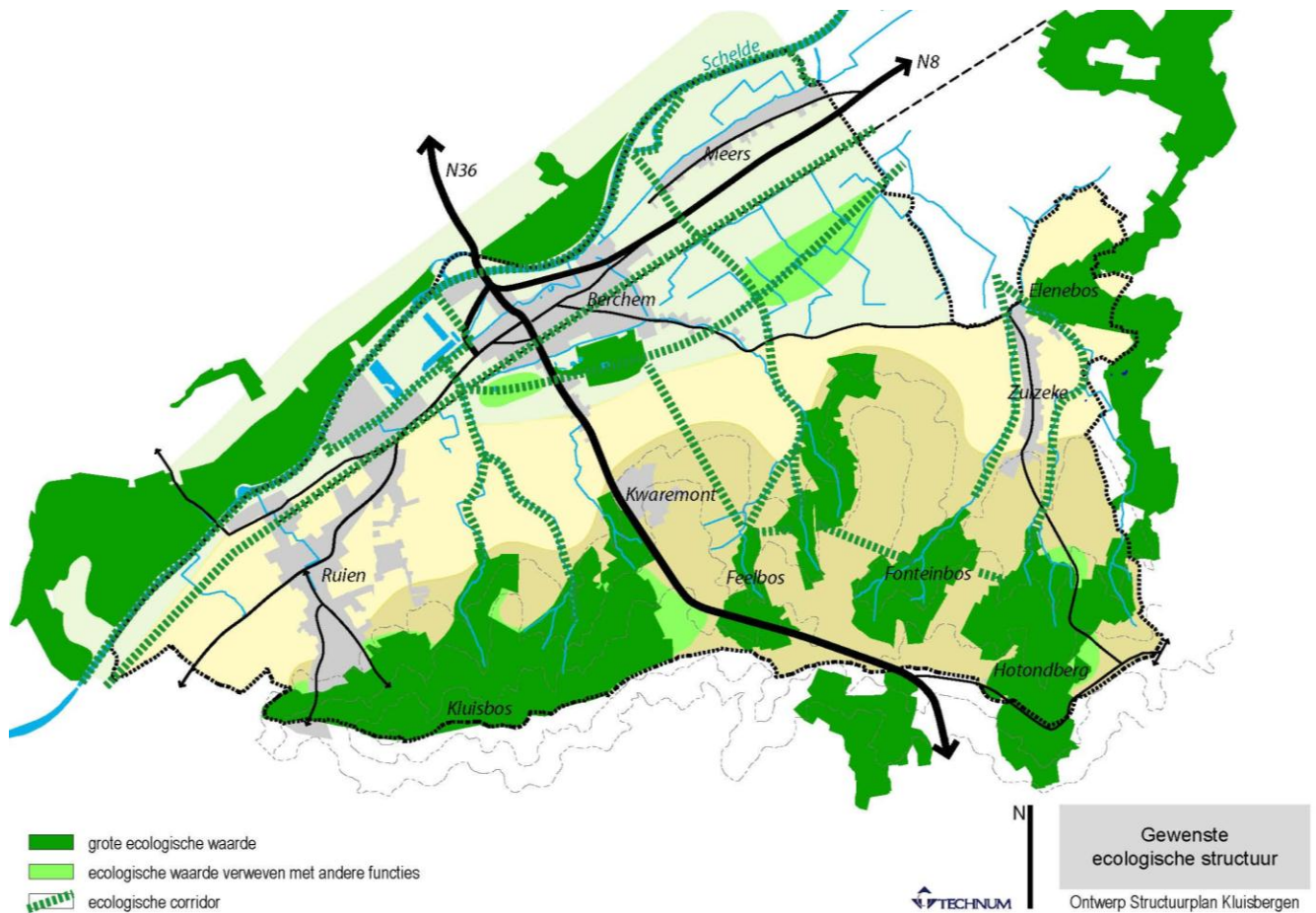
Figuur 16 Gewenste economische structuur (bron: GRS Kluisbergen)

7.1.3 Ecologische structuur

De fysische structuur wordt als drager van de natuurlijke structuur zoveel mogelijk bewaard. Het reliëf, de bodemkenmerken en het natuurlijk afwateringssysteem zijn bepalend voor de soortenrijkdom en worden behouden en indien nodig in hun natuurlijke staat hersteld.

De agrarische en de ecologische functie zijn de hoofdbestemmingen in de open ruimte. Deze beide functies komen sterk met elkaar verweven voor. Om deze functies optimaal te laten samengaan, moeten er voor ieder gebied duidelijke prioriteiten gesteld worden.

Medegebruik van de open ruimte dient zoveel mogelijk gestimuleerd te worden, maar moet afgestemd zijn op de draagkracht van de omgeving. Recreatie en wonen zijn dus nevenfuncties in de open ruimte.



Figuur 17 Gewenste ecologische structuur

7.1.4 Recreatieve structuur

Er worden drie recreatieve polen onderscheiden, namelijk:

- Op de top van de Kluisberg met de kleinschalige voorzieningen zoals horeca, de minigolf, ...
- Rondom het recreatieoord met aansluitend de villa Vogelzang
- In de kern van Kwaremont, gericht op de kunstsector

Op lokaal niveau worden te Berchem een publieke ruimte ring voorzien rondom het woonweefsel, en een publieke ruimte strip te Ruien die de verbinding maakt tussen de Kluisberg en de woonkern.

Het spoorwegfietspad is structurerend voor de recreatieve fietsverbindingen, en wordt aangevuld met verschillende routes.

De zichten van op de heuvelruggen vormen hierbij een belangrijk aandachtspunt. Het trage wegennetwerk vervolledigt de gewenste recreatieve structuur.

Recreatie in Kluisbergen zal verder versterkt worden dit op 3 manieren:

Intensiveren/profileren

Het recreatief toerisme is en blijft een enorme troef voor de gemeente, niet alleen naar inkomsten toe, maar ook naar woonkwaliteit toe. Een stimulerend beleid op het gebied van recreatie is dan ook opportuun. Er wordt onder andere nagegaan om de bestaande recreatieve activiteiten voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

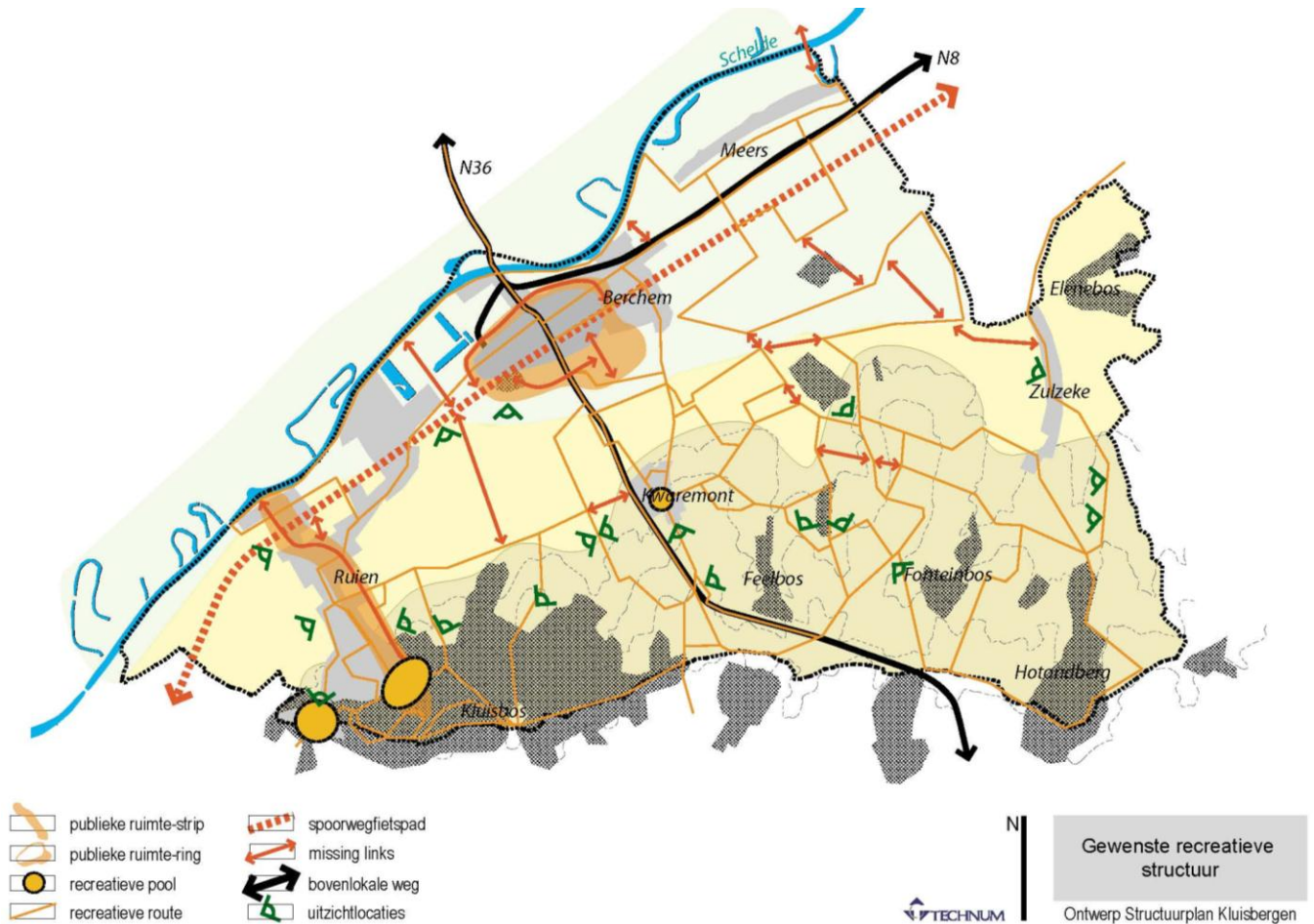
Daarnaast wordt aan landbouwbedrijven die ophouden te bestaan de mogelijkheden gegeven om een recreatieve functie op te nemen, conform de toegelaten functiewijzigingen op het Vlaams niveau. Het gaat hierbij niet alleen om hoevetoerisme.

Structureren

Er dient een raakvlak te worden gezocht tussen het lokale recreatienetwerk en het netwerk dat op het hoger niveau functioneert, zodat er synergie tussen beide kan ontstaan. Op die manier wordt de sterke concentratie enigszins genivelleerd, worden alle potenties die er in de gemeente zijn op het vlak van recreatie uitgebuit en kan er een meerwaarde gecreëerd worden voor de gemeente. De aanwezige potentiële publieke ruimte en routerecreatie zijn hierbij belangrijke elementen.

Interfereren

Interferentie tussen de recreatie en de andere functies wordt nagestreefd. Dit betekent dat de verbindingen tussen deze gebieden moeten worden gefaciliteerd door middel van publiek ruimtenetwerk.



Figuur 18 Gewenste recreatieve structuur (bron: GRS)

Samenvatting werkdomein A: enkele krachtlijnen

Nederzettingsstructuur

- Inbreiding van de woonkernen Berchem en Ruien
- Geen verdere uit of inbreiding van de kernen Kwaremont, Zulzeke en Meers
- Voorzieningen binnen de kernen krijgen kansen tot uitbreiden

Economische structuur

- Nijverheid mag andere functies niet in gedrang brengen
- Nieuwe bovenlokale en hinderlijke bedrijven worden geconcentreerd in het bedrijventerrein tussen de Schelde en het woonweefsel van Ruien en Berchem.
- Kleine, niet-hinderlijke bedrijven dienen verweven te worden in het woonweefsel
- Verbreden van de landbouwactiviteiten naar o.a. hoevetoerisme wordt gestimuleerd.

Ecologische structuur

- Zoveel mogelijk bewaren
- Recreatie als nevenfunctie, mag open ruimte niet in gedrang brengen.

Recreatiestructuur

- Spoorwegfietspad, structurerend voor het recreatief fietsnetwerk
- Landbouwbedrijven die ophouden te bestaan krijgen de mogelijkheid een recreatieve functie op te nemen
- Lokale en regionale recreatie dienen gelinkt te worden
- Interferentie tussen recreatie en andere functies wordt nagestreefd

7.2 Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze

Het tweede werkdomein dat wordt ingezet ten behoeve van het duurzame mobiliteitsbeleid in deze gemeente is het sturen van de ontwikkelingen van de verschillende vervoersnetwerken.

Voor de verschillende verplaatsingswijzen wordt nagegaan welke ontwikkelingen voor het netwerk worden nagestreefd. Het gaat om:

- **auto- en vrachtverkeer** (incl. categorisering van de wegen)
- **openbaar vervoer**
- **fietsverkeer**
- **voetgangersverkeer**

Voor elk van deze netwerken wordt het volgende beschreven:

Rol van het netwerk in het gemeentelijke verkeer- en vervoersysteem

In eerste instantie wordt bestudeerd welke rol de desbetreffende vervoerswijze in het totale netwerk dient te vervullen. Het gaat om aspecten zoals verplaatsingsafstanden waar het netwerk zich moet op richten, verplaatsingsmotieven, comforteisen, e.d.

Eisen aan het netwerk

Op basis van de rol van het netwerk worden functionele eisen geformuleerd voor het netwerk. Indien mogelijk worden deze eisen gekwantificeerd.

Wensbeeld

De volgende stap is om deze eisen hun concrete vertaling te geven binnen de lokale verkeers- en vervoersnetwerken. Binnen elk netwerk wordt steeds een hiërarchie aangehouden. Elke hiërarchie heeft zijn eigen kenmerken en eisen. Deze wordt steeds aangegeven.

7.2.1 Auto- en vrachtverkeer

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen het auto- en het vrachtverkeer in de uitwerking van het netwerk. Dit wil niet zeggen dat doorgaand vrachtverkeer op bepaalde assen niet ontraden wordt. Langs de N36 wordt doorgaand vrachtverkeer geweerd. De N60 en N8 hebben de voorkeur voor het vrachtroutenetwerk. Doorgaand vrachtverkeer langs de lokale wegen dient zoveel mogelijk ontmoedigd te worden.

7.2.1.1 Rol van het autonetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem

Wat is het doel van het autonetwerk?

- het netwerk richt zich niet op korte verplaatsingen, dergelijke verplaatsingen dienen zelfs ontmoedigd te worden (b.v. omrijfactor met de auto groter dan met de fiets, beperken snelheid, ...)
- het gemeentelijk netwerk moet vlot aansluiting vinden op de hogere wegennetten (hoofdwegennet, primaire wegen en secundaire wegen)

Belangrijke randvoorwaarden zijn:

- de verkeersveiligheid: de verplaatsingen dienen op een veilige manier te gebeuren niet alleen voor de automobilist, maar nog meer voor de andere (zwakkere) weggebruikers
- de verkeersleefbaarheid: het autonetwerk mag niet van die aard zijn dat deze de leefomgeving fundamenteel aantast.

7.2.1.2 Eisen van het gemeentelijk autonetwerk

Binnen de bebouwde kom worden de principes gehanteerd die beschreven zijn in de publicatie "Vademecum voor verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving"³

Het realiseren van de rol van het autonetwerk is niet zozeer een probleem. Het autonetwerk in Kluisbergen is reeds goed uitgebouwd en sluit vlot aan op het hogere wegennet N8, N60, N36 en E17. Het probleem zit in het uitvoeren van deze taak binnen de randvoorwaarden die aan dit netwerk gesteld worden.

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid

Het autoverkeer is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de verkeersonveiligheid. Veiligheid vormt dan ook één van de belangrijkste uitgangspunten bij het ontwerpen van het autonetwerk. De opbouw van een overzichtelijk en leesbaar autonetwerk vormt hierin de belangrijkste troef. Hierdoor wordt het voor de automobilist eenvoudiger om zijn rijgedrag beter af te stemmen op de ruimtelijke context waarin hij zich beweegt. Een onoverzichtelijk netwerk gekoppeld aan een te hoge snelheid van de auto is de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. Voor deze problematiek dient de gemeente veel efficiënter gebruik te maken van infrastructurele maatregelen (duidelijke afbakening bebouwde kom, waar nodig verkeersremmers aanleggen, zone 30, ...).

Ook het beperken van het aantal dwarsbewegingen hoort hierin thuis. De wegeninfrastructuur in Kluisbergen (veel lintbebouwing en verspreide bebouwing) laat het niet toe om hoge snelheden langs deze wegen toe te laten. De gemeentelijke wegen hebben vooral een aanvoerfunctie richting het hogere wegennet - langs waar hogere snelheden kunnen gerealiseerd worden of een zuivere erffunctie langs waar de intensiteiten en de snelheid van het autoverkeer laag kunnen worden gehouden. De afwikkelingssnelheid mag nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

³ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Vademecum Verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving, 1997

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersleefbaarheid

Het dominante karakter van de auto in de verschillende dorpskernen moet worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau.

Verblijfsgebieden en verkeersgebieden dienen zoveel mogelijk gescheiden te worden of in evenwicht met elkaar te worden gebracht. Troeven hiervoor zijn b.v. doortochtprojecten, dorpsvernieuwingen, herinrichtingen van de schoolomgevingen, ...

7.2.1.3

Wensbeeld autonetwerk

7.2.1.3.1

Categorisering van de wegen

Kaart 2 Categorisering van de wegen

Aan elk type weg worden bepaalde inrichtingsprincipes gekoppeld, die de weggebruiker éénduidige informatie geven inzake snelheidsregime, voorrangsregeling, gevaarlijke punten,... De wegen worden ondergebracht in drie grote categorieën: het hoofdnet, het secundair net en het lokaal wegennet.

Hoofdnet

Dit zijn de hoofdwegen, de primaire wegen I en de primaire wegen II. Ze vervullen verbindende en verzamelende functies op internationaal en Vlaams niveau. Deze wegen werden vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Op het grondgebied van Kluisbergen zijn er geen hoofdwegen of primaire wegen. Net te oosten van Kluisbergen is de N60, een primaire weg type I gelegen, ten noordwesten is de E17, een hoofdweg gelegen.

Secundair net

De secundaire wegen zijn wegen die op provinciaal niveau zorgen voor de ontsluiting van gebieden. De categorisering van de secundaire wegen gebeurt voor Kluisbergen door de provincie Oost-Vlaanderen. Op het grondgebied van Kluisbergen zijn de **N36** (tussen Ronse en provinciegrens met West-Vlaanderen) en **N8** (tussen Berchem, aansluiting op N36, en de N60) geselecteerd als secundaire wegen type I.

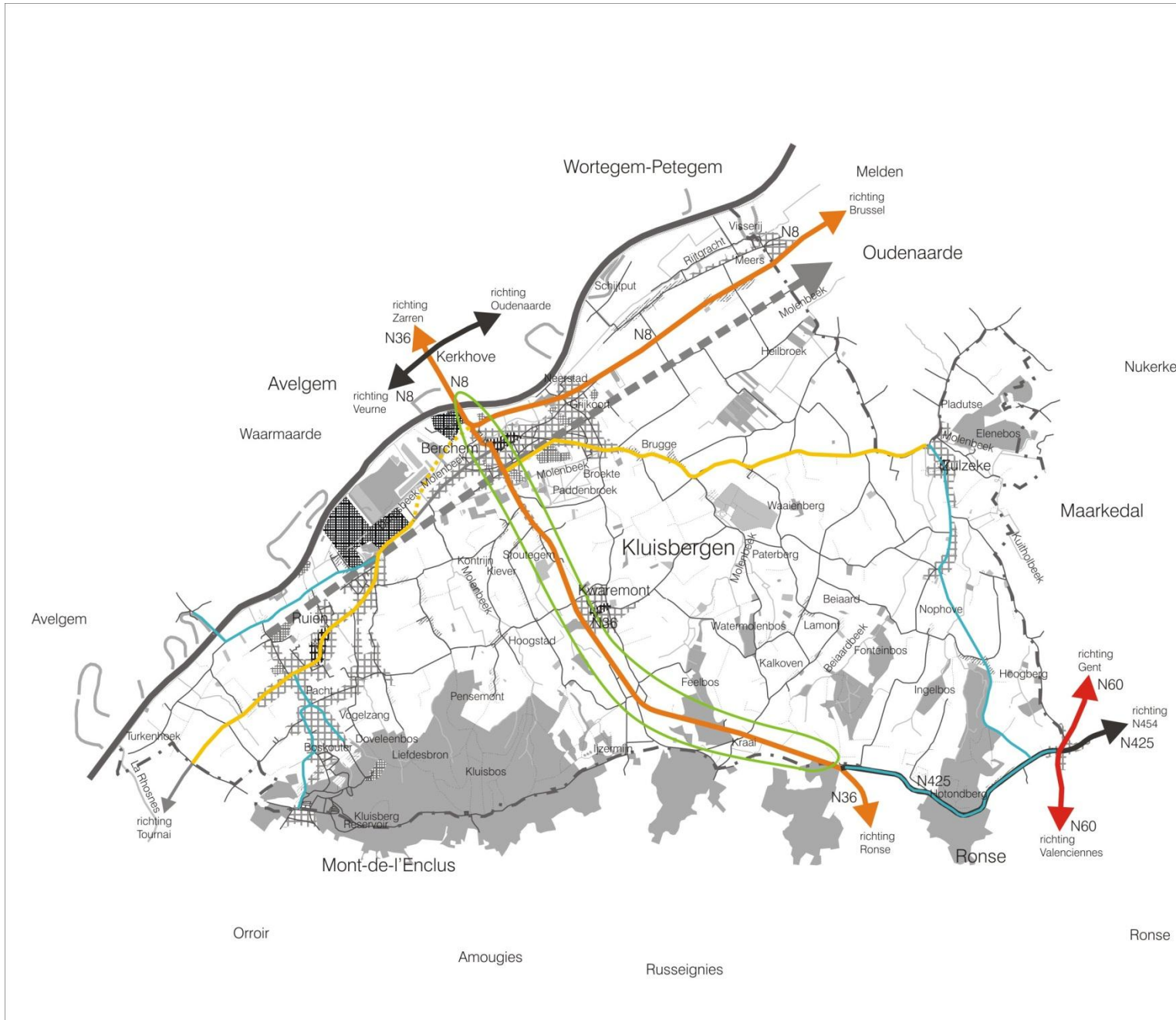
De mogelijkheid voor een lokale omleiding te Berchem werd opgenomen.

Mobiliteitsplan
Kluisbergen

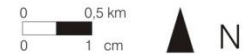
Categorisering van
de wegen

Legende

-  primaire weg type I
-  secundaire weg type I
-  lokale verbindingsweg type I
-  geplande lokale verbindingsweg type I
-  lokale ontsluitingsweg type II
-  landelijke wegen en woonstraten lokale weg type III
-  ontmoeting zwaar verkeer



Schaal: 1/50000



Lokaal wegennet

De lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie grote categorieën: lokale verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

lokale verbindingswegen (lokale wegen type I)

De lokale verbindingswegen zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen, ze geven echter geen verbinding op Vlaams of provinciaal niveau. De hoofdfunctie is verbinden en/of verzamelen op (inter)lokaal niveau. De erffunctie is beperkt. Voor nadere selectiecriteria voor lokale verbindingswegen verwijzen we naar de aanvullende beleidsteksten-categorisering lokale wegen, terug te vinden op www.mobielvlaanderen.be.

Onderstaande wegen werden in Kluisbergen als lokale verbindingswegen geselecteerd:

- Grote Herreweg – Molenstraat – (nieuwe verbindingweg Molenstraat – N8)
- Parklaan – Brugzavel – Bruggestraat – Driesstraat

Zolang de nieuwe ontsluitingsstructuur niet gerealiseerd is, blijft de volledige Molenstraat opgenomen als lokale verbindingsweg.

Voorlopig is het onduidelijk omwille van de sluiting van de centrale op welke termijn de nieuwe ontsluitingsweg zal ontwikkeld worden.

lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)

De lokale gebiedsontsluitingswegen geven ontsluiting van woonwijken, kernen, ... Ze hebben als hoofdfunctie het verzamelen van verkeer van verschillende lokale wegen richting een secundaire weg of een lokale verbindingsweg. Er wordt naar gestreefd om de verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen. Er wordt een verder onderscheid gemaakt met lokale wijkontsluitingswegen, deze wegen hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van (woon-)wijken of kleine kernen. Voor nadere selectiecriteria voor lokale gebiedsontsluitingswegen verwijzen we eveneens naar de aanvullende beleidsteksten-categorisering lokale wegen terug te vinden op www.mobielvlaanderen.be.

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale ontsluitingswegen:

- Zulzekestraat – Hoogbergstraat
- N425-Zandstraat
- Wuipeelstraat – Poletsestraat
- Buissestraat – Bergstraat
- Avelgemstraat – Herpelgem

Erftoegangswegen (lokale wegen type III)

De erftoegangswegen hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van woningen en landbouwgronden, als aanvullende functie kunnen zij een verbindingsweg vormen voor het fietsverkeer en het lokaal autoverkeer. Ze hebben een zeer laag percentage aan doorgaand verkeer. De toegangsfunctie primeert.

Er kan een onderscheid gemaakt worden in erftoegangswegen naargelang ze zich in verblijfsgebied bevinden of niet.

7.2.1.3.2 Afbakening snelheidsregimes

Kaart 3 Snelheidsregimes

In functie van de hierboven besproken categorisering van de wegen werd het wegepatroon in wenselijke snelheden gecategoriseerd.

Volgende waarden werden hierbij gehanteerd:

- voor secundaire wegen: 70-50 km/u, in functie van de erffuncties
- voor lokale wegen: zie onderstaande tabel:

Snelheidsregimes lokale wegen

	20 km/u	30 km/u	50 km/u	70 km/u	90 km/u
Verbindingsweg	-	Zone 30	BIBEKO ⁴ verblijfsfuncties	BUBEKO ⁵	-
Gebiedsontsluitingsweg of wijkontsluitingsweg	-	Zone 30	BIBEKO verblijfsfuncties	BUBEKO	-
erftoegangsweg	Woonerf	Zone 30	BIBEKO BUBEKO	-	-

Tabel 2: overzicht snelheidsregimes op lokale wegen

Aan de categorisering van de wegen werden naast snelheidsregimes bepaalde inrichtingseisen gekoppeld. Het snelheidsregime dient in relatie te staan met de (ruimtelijke) inrichting van de weg.

Het gewenste snelheidsplan houdt in dat er op de primaire wegen maximaal 90 km/u en voor een beperkt deel 70 km/u mag gereden worden, op alle secundaire en lokale wegen type I geldt er een snelheidsbeperking van 70 km/u geldt. Wanneer deze wegen door een bebouwde kom lopen, mag hier slechts maximaal 50 km/u of 30 km/u gereden worden. Op de lokale wegen type II geldt over het algemeen een snelheidsbeperking van 50 km/u, enkel wanneer de weg buiten de bebouwde kom ligt en er weinig of geen bebouwing aanwezig is, mag er ook 70 km/u gereden worden. Op alle lokale wegen type III (landelijke wegen) geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u, tenzij men zich in een schoolomgeving bevindt (zone 30 km/u).

Op de lokale wegen III geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u.

In de Kloosterstraat en de Berchemstraat (tussen de Stationsstraat en de Dwarsstraat) is er een woonerf.

⁴ BIBEKO = binnen de bebouwde kom

⁵ BUBEKO = buiten de bebouwde kom

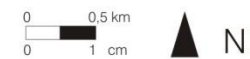
Mobiliteitsplan
Kluisbergen
Snelheidsregimes

Legende

- 70 km/u
- verblijfsgebied (50 km/u)
- 50 50 km/u
- 30 km/u



Schaal: 1/50000



Bovenstaande snelheidsregimes worden als principe gehanteerd. Zolang er geen problemen qua snelheid vastgesteld worden op de landbouwwegen in Kluisbergen, worden geen snelheidsborden geplaatst. Indien wegen heraangelegd worden of er zich aanpassingen aandringen zal met dit principe rekening gehouden worden.

7.2.1.3.3 Afbakening verblijfsgebieden

De verblijfsgebieden zijn gerelateerd aan de categorisering van de wegen en de hieraan verbonden snelheidsregimes. Binnen verblijfsgebieden werd telkens maximaal een snelheid van 50 km/u (of 30 km/u) vooropgesteld. Poorten begeleiden de overgang tussen de verschillende snelheidsregimes.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie overgangen:

- buitenpoort: overgang tussen 70 en 50 km/u langs lokale verbindingswegen, lokale gebiedsontsluitingswegen (b.v. via middengeleiders, verkeersplateaus, vernauwingen, e.d.)
- binnenpoort: overgang tussen 50 en 30 km/u (b.v. via middengeleiders, verkeersplateaus, vernauwingen, e.d.)

7.2.2 Openbaar vervoernetwerk

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol bij het realiseren van duurzame mobiliteit. Op de langere afstanden is het openbaar vervoer het alternatief bij uitstek voor de auto. Het uitwerken van het openbaar vervoernetwerk dient op bovengemeentelijk niveau te worden besproken. Door De Lijn Oost-Vlaanderen werd hieromtrent reeds heel wat denkwerk verricht. Het mobiliteitsplan Kluisbergen sluit zich aan bij de visie van De Lijn.

7.2.2.1 Rol van het openbaar vervoernetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem

Openbaar vervoer kan concurreren met de auto op afstanden langer dan 10 km. Op gemeentelijk niveau komen verplaatsingen met een dergelijke afstand nauwelijks voor. De rol van het openbaar vervoer in de intragemeentelijke verplaatsingen is dan ook beperkt. De belangrijkste rol voor het openbaar vervoer in de gemeente ligt in het verzorgen van de aansluitingen op het provinciale en Vlaamse openbaar vervoernetwerk. Voor Kluisbergen betekent dit voornamelijk een goede aansluiting op de stations van Oudenaarde en Ronse.

7.2.2.2 Rol van het openbaar vervoer bij het aanpakken van vervoersarmoede

Openbaar vervoer vervult echter ook een belangrijke taak in het bestrijden van vervoersarmoede die zich voordoet onder bepaalde delen van de bevolking – zoals ouderen, jongeren onder de 18 jaar, ... Via basismobiliteit zal getracht worden om hier een antwoord op te bieden. Aldus kan ook het openbaar vervoer een beperkte rol spelen in de intragemeentelijke verplaatsingen.

7.2.2.3 Eisen aan het openbaar vervoernetwerk

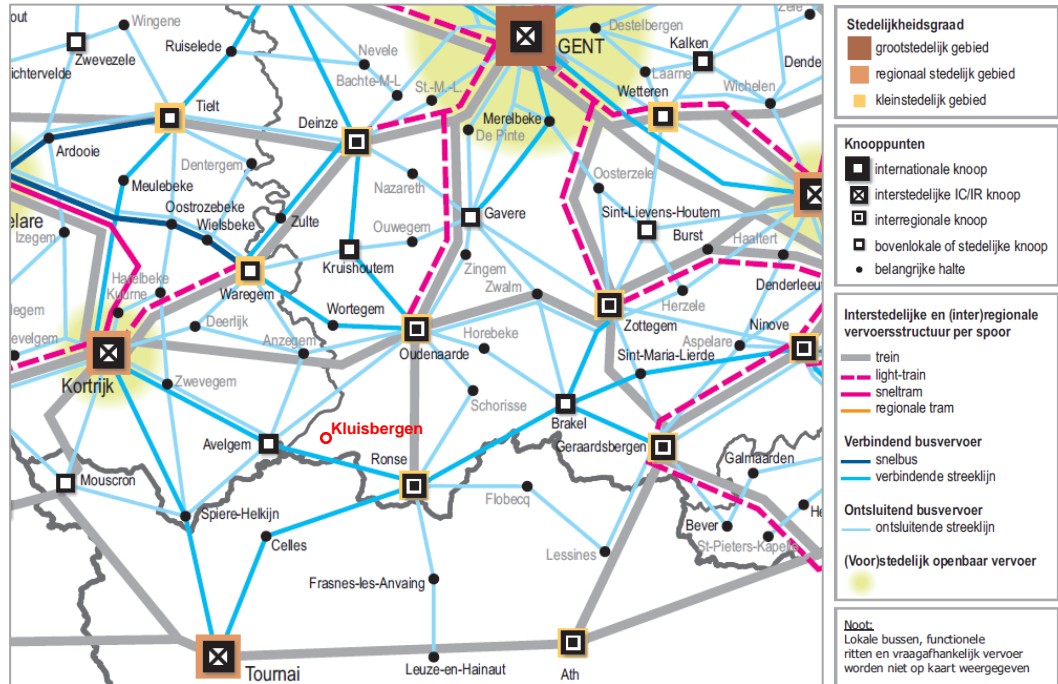
Voor de technische eisen gesteld aan het openbaar vervoernetwerk wordt verwezen naar www.mobielvlaanderen.be.

7.2.2.4

Wensbeeld voor het gemeentelijk openbaar vervoer

Wensbeeld van De Lijn Oost-Vlaanderen

De lijn heeft in haar Visie 2020 Kluisbergen niet geselecteerd als belangrijke halteplaats. Avelgem werd geselecteerd als bovenlokale knoop en Oudenaarde en Ronse als interregionale knoop. Tussen Ronse en Avelgem loopt over het grondgebied van Kluisbergen een verbindende streeklijn. Tussen Avelgem en Oudenaarde loopt een ontsluitende streeklijn. Via deze lijnen zal Kluisbergen met Oudenaarde, Ronse en Avelgem verbonden worden. Dit is reeds vandaag het geval.



Figuur 19 provinciaal openbaar-vervoersstructuur Vlaanderen, focus op Kluisbergen (bron: www.delijn.be, mobiliteitsvisie 2020, juni 2010)

7.2.3 Fietsnetwerk

Kaart 4 Fietsnetwerk

In het duurzaam scenario is voor de fiets een belangrijke rol weggelegd. De fiets vormt het alternatief voor de auto voor korte verplaatsingen (<10 km).

7.2.3.1 Rol van het fietsnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem

De fiets moet op korte afstanden beter kunnen concurreren met de auto. Dit betekent dat de reistijd per fiets op verplaatsingen binnen de bebouwde kom moet vergelijkbaar zijn met die van de auto.

Vooral in de woonschoolverplaatsingen kan de fiets een belangrijke rol vervullen, de aandacht dient dan ook uit te gaan naar veilige schoolroutes en –omgevingen.

De fiets is tevens een belangrijke modi in het voor- en natransport van het openbaar vervoer dat zich richt naar verplaatsingen over grotere afstanden.

Het fietsnetwerk richt zich naast deze functionele verplaatsingen eveneens op recreatieve verplaatsingen.

De gemeentelijke fietsroutes worden gekaderd binnen het bovenlokaal fietsroutenetwerk (en het provinciaal fietsroutenetwerk) – zie boven.

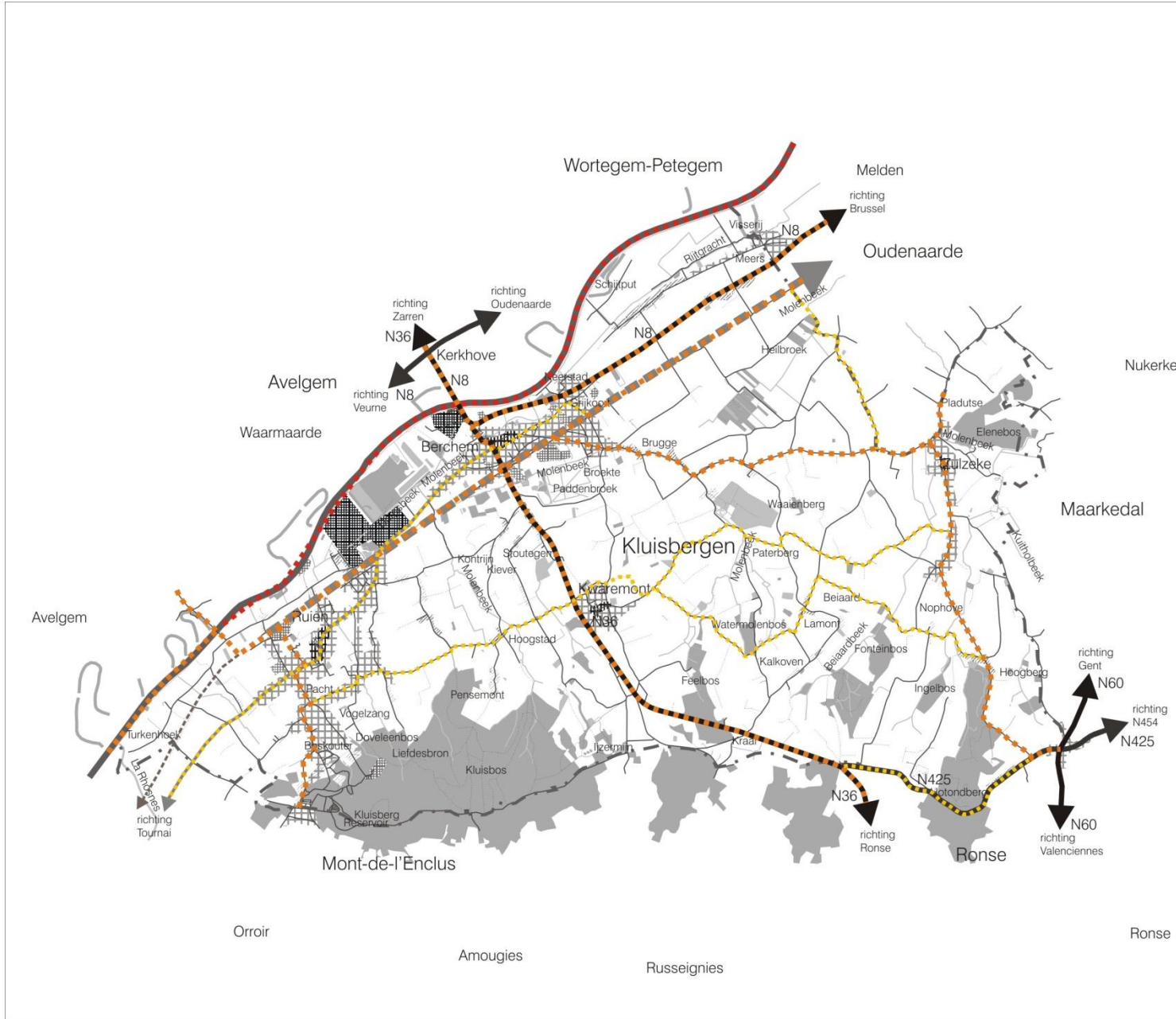
7.2.3.2 Eisen aan het fietsnetwerk

Het fietsnetwerk dient te voldoen aan verschillende eisen.

Hiervoor verwijzen we naar het vademecum fietsvoorzieningen en www.mobielvlaanderen.be.

Ter hoogte van belangrijke verkeersattractiepolen dienen fietsenstallingen voorzien te worden zodat een veilige stalling van de fiets aan de bestemming kan gegarandeerd worden.

W&Z pleit ervoor om lokaal, ter hoogte van bedrijventerreinen omliegingen te voorzien voor fietsers, zodat er geen interferentie mogelijk is tussen fietsers en overslag tussen schip en wal. De huidige oplossing, het voorzien van betonnen kokers ter hoogte van de centrale, wordt immers slechts toegepast indien er absoluut geen andere mogelijkheden zijn.



Mobiliteitsplan
Kluisbergen

Fietsnetwerk

Legende

- - - hoofdroute
- - - bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- - - lokaal functioneel fietsroutenetwerk
- - - te onderzoeken fietsverbinding

Schaal: 1/50000



7.2.3.3

Wensbeeld voor het fietsnetwerk

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- Bovenlokale fietsroutes (deze vallen samen met het netwerk voorgesteld door de provincie Oost-Vlaanderen)
- Lokale fietsroutes

BOVENLOKALE FIETSRoutes

Deze routes worden geselecteerd door de provincie Oost-Vlaanderen in opdracht van het Vlaams Gewest.

Deze routes vormen ook de basis voor het fietsfonds, waarin subsidiemogelijkheden voor gemeenten vervat zijn voor de realisatie van fietspaden langs gemeentewegen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen lange afstandsroutes en bovenlokale functionele fietsroutes.

LOKALE FIETSRoutes

Naast de bovenlokale fietsroutes zijn er ook verschillende trajecten die voor de eerder lokale fietser van belang zijn.

Deze routes vormen een aanvulling op het bovenlokale netwerk.

Deze vormen het lokaal functioneel fietsroutenetwerk.

AFSTEMMING MET DE WEGENCATEGORISERING

Het fietsnetwerk wordt geconfronteerd met de wegencategorisering (zie boven). Op deze manier wordt zo het uitrustingsniveau van de verschillende schakels in het fietsnetwerk bepaald.

Uiteraard zijn infrastructuurwerken onvoldoende om een sterke verschuiving van de autoverplaatsingen naar de fiets te realiseren. Dit kan enkel mits er voldoende begeleidende maatregelen worden genomen voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor het fietsverkeer. Voor deze ondersteunende en flankerende maatregelen wordt verwezen naar werkdomein C.

Naast het voorzien van enkele nieuwe fietsvoorzieningen dient er voldoende aandacht besteed te worden aan het onderhoud van de bestaande fietspaden.

Bij realisatie van het fietsroutenetwerk gelden volgende aandachtspunten:

- Veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers met speciale aandacht voor de N 8. Mogelijke oversteken die gerealiseerd kunnen worden zijn de volgende, hiervoor zal verder overleg gevoerd worden met het Vlaams Gewest:
 - T.h.v. kruispunt met de Kasteelstraat
 - T.h.v. kruispunt met de Pontstraat en Neerstad (hier wordt eveneens voorgesteld om deze aansluiting voor het lokale verkeer in globo te verbeteren, hiervoor is een pcv-dossier lopende)
 - T.h.v. de toegangsweg vrije school Berchem

- Nog niet bestaande verbindingen in het netwerk, kunnen een valse indruk van een goed netwerk opwekken. Hier moeten dus de belangrijkste verbindingen bewaakt worden en de wegen dienen afgestemd te worden (de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats)
- Verbeteren fietspaden langsheen drukke wegen: N8, N36 en Zandstraat
- Aanleggen fietspaden langs wegen met snelheidsregime van 70 km/u: Brugzavel – Bruggestraat – Driesstraat, Hoogbergstraat en Grote Herreweg

7.2.4 Voetgangersnetwerk

Samen met het fietsverkeer speelt ook het voetgangersverkeer een belangrijke rol in het duurzaam scenario.

7.2.4.1 Rol van het voetgangersnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem

Verplaatsingen tot ongeveer 1 km worden voor een groot gedeelte te voet afgelegd. Dit betreft vooral verplaatsingen in de verschillende dorpskernen. De belangrijkste verplaatsingsmotieven zijn meestal: woon-school en woon-winkel.

Het voetgangersverkeer vervult eveneens een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Er moet dan ook voldoende aandacht zijn voor de ontsluiting van openbaar vervoerhaltes door voetgangersinfrastructuur.

7.2.4.2 Eisen van het voetgangersnetwerk

Iedere straat maakt deel uit van het netwerk. Aandachtspunten zijn:

Samenhang

Elke schakel in het voetgangersnetwerk is van belang, een goede oversteekbaarheid is cruciaal.

Directheid

Kortere doorsteken door bouwblokken en langs voetwegen kunnen het voetgangersverkeer interessanter maken ten opzichte van de andere verplaatsingsmodi.

Aantrekkelijkheid

Ruimtelijke kwaliteit speelt hierin een belangrijke rol. De inrichting van het openbaar domein moet op maat van de voetganger zijn. Sociale veiligheid speelt hier - nog meer dan bij het fietsnetwerk - een grote rol.

Veiligheid

De veiligheid van de voetganger moet voldoende gewaarborgd zijn.

Comfort

De voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft b.v. betrekking op de aanwezigheid van degelijke verhardingen, de breedte van de voetpaden, verlichting e.d.

Hiervoor kunnen we o.a. verwijzen naar de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer vastgesteld door de Vlaamse regering d.d. 29 april 1997.

7.2.4.3

Wensbeeld voor het voetgangersnetwerk

De zone 50- en 30-gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Het volledige wegennet maakt deel uit van het voetgangersnetwerk. Elke link is even belangrijk. De voetgangersinfrastructuur wordt afgestemd op de functie die het desbetreffende netwerkdeel uitoefent in de netwerken van de andere vervoersmodi.

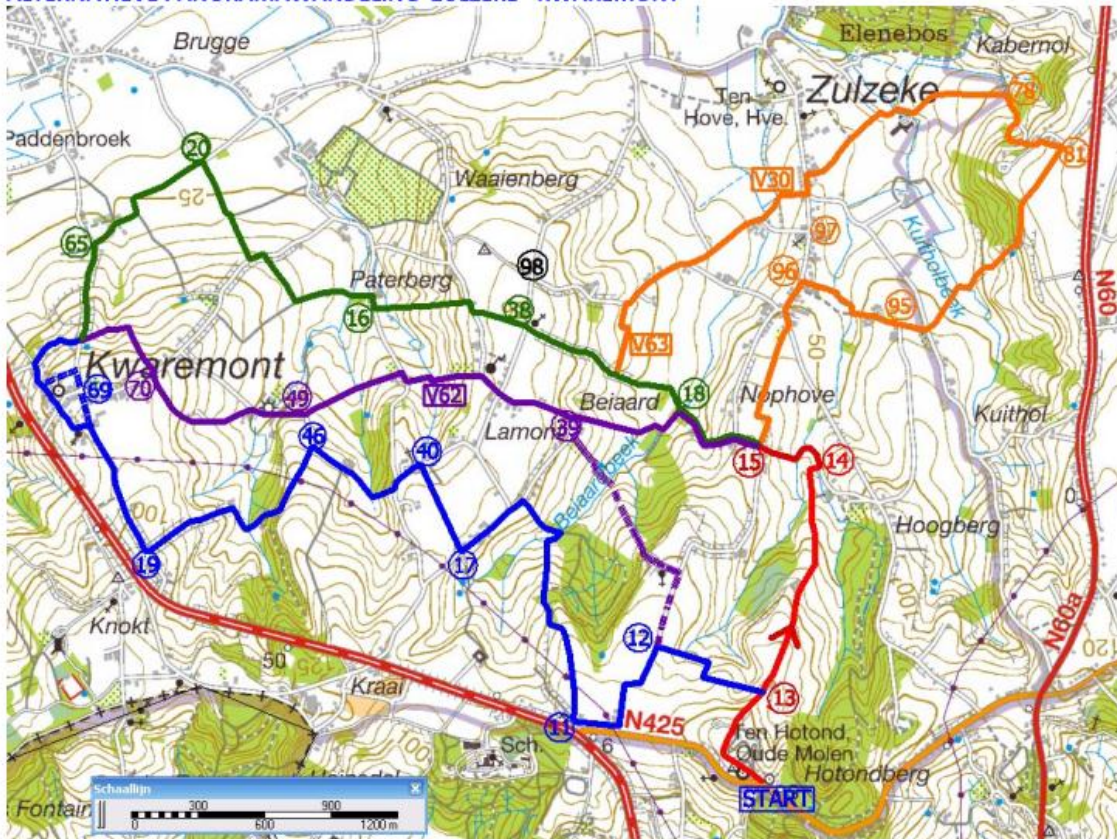
De keuze om langs alle lokale wegen III te opteren voor een maximale snelheid van 50 km/u vormt hierin een belangrijke actie.

In de uitwerking van het voetgangersnetwerk moet voldoende rekening worden gehouden met de eisen van andersvaliden. Er dient jaarlijks een vast bedrag te gaan naar de verbetering van de voetgangersinfrastructuur in de verschillende verblijfsgebieden.

Er is reeds een werkgroep trage wegen te Kluisbergen actief. Er worden regelmatig wandelroutes uitgestippeld langs de trage wegen;

Een recent voorbeeld is de alternatieve panoramawandeling Zulzeke-Kwaremont die door deze werkgroep werd uitgewerkt.

ALTERNATIEVE PANORAMAWANDELING ZULZEKE - KWAREMONT



Fragment topografische kaart NGI 29/7-8, schaal 1:18000.

Alternatieve panoramawandeling Kwaremont - Zulzeke

Werkgroep Trage Wegen Kluisbergen

Verdere blijvende aandachtspunten zijn:

- Zone 30 in de schoolomgevingen
- Verdere inventarisatie trage wegen

Samenvatting werkdomein B: enkele krachtlijnen

- Vrachtverkeer wordt voornamelijk via N60 en N8 geleid en geweerd op de N3
- Een nieuwe verbindingsweg Molenstraat – N8 moet het vrachtverkeer van de bedrijven langs de Schelde uit het centrum van Berchem houden.
- Categorisering, verblijfsgebieden en snelheden werden consequent op elkaar afgestemd.
- De weginfrastructuur dient aangepast te worden aan de categorisering en snelheidsregimes.
- Voorzien van fietspaden en fietswegels ter vervollediging van het fietsroutenetwerk
- Veilig oversteekplaatsen voor fietsers voorzien.

7.3 **Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen**

Werkdomeinen A en B betreffen een aantal planologische en verkeerstechnische maatregelen. Deze zijn op zich onvoldoende om het duurzame scenario te realiseren. Bijkomende ondersteunende maatregelen zijn nodig.

7.3.1 **Parkeerbeleid**

Parkeerbeleid is een efficiënt middel om te sturen aan het gebruik van de auto en op die manier de leefbaarheid van centra en verblijfsgebieden te versterken en de (auto)bereikbaarheid te garanderen.

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat er zich geen grote parkeerproblemen voordoen in Kluisbergen. Wel zijn enkele lokale problemen vast te stellen zoals in de parking aan de Molenstraat x Stationsstraat. Daar staan er meer auto's geparkeerd dan reglementair toegelaten zijn. Bovendien is er een overbezetting in de Kloosterstraat, de Dwarsstraat en de Grote Herreweg gedurende de tijdsperiode van 16u tot 16u45.

Parkeren in centrum Berchem en Ruien

Op spitsmomenten 's avonds zijn er onvoldoende parkeerplaatsen in het centrum van Berchem. Er is een project lopende om bijkomend parkeerplaatsen te voorzien.

Er kan geopteerd worden om binnen deze kern een gedifferentieerd parkeerbeleid in voeren.

Binnen Ruien is de parkeerproblematiek eveneens beperkt. Er kan ook geopteerd worden om een gedifferentieerd parkeerbeleid in te voeren.

Parkeren aan Kluisbos

Op topdagen voor het Kluisbos en bijhorende recreatiemogelijkheden ontstaat een hoge parkeerdruk die ook zijn weerslag vindt op de woonstraten in Ruien. Er is reeds een project lopende om de parking hier te optimaliseren.

Bij de aanleg van nieuwe parkings dient aandacht te gaan naar groeninrichting van de parkings, bij voorkeur worden waterdoorlatende materialen gebruikt.

7.3.2 **Laadpalen elektrische fietsen**

Rekening houdende met het heuvelachtige landschap en de toename van elektrische fietsen worden een aantal laadpalen hiervoor voorzien.

7.3.3 **Vervoersmanagement**

Vervoersmanagement betreft de inzet van bedrijven en openbare instellingen om bij de werknemers het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren.

Voor bedrijven die zich in deze gemeente wensen te vestigen kan er een gelijkaardige gemeentelijke verplichting worden opgelegd (voor de lokale bedrijventerreinen).

Het gemeentebestuur kan zelf als werkgever het voortouw nemen en haar personeel inlichten en stimuleren om te carpoolen of om met de fiets of bus naar het werk te komen. Stimuli hiervoor zijn carpoolparkings vlakbij het gemeentehuis, fietsvergoedingen en een

terugbetaling van het openbaar vervoersabonnement (zie verder). Verder kan het gemeentebestuur inspanningen leveren om carpooling bij de bedrijven, maar ook bij haar inwoners meer ter sprake te brengen.

Ook scholen dienen gestimuleerd te worden om maatregelen te nemen die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer aanmoedigen. Middelen hiertoe zijn b.v. het organiseren van fietspooling, inleggen van schoolbussen in samenspraak met De Lijn en de overige scholen, ... (zie verder).

Vrije kavels voor industrie aan de Schelde worden bij voorkeur voor bedrijven gereserveerd die gebruik maken van de Schelde voor toevoer of afvoer van grondstoffen en/of producten.

7.3.4 Financiële maatregelen

Fietsvergoeding

Het gemeentepersoneel en personeel van het OCMW worden vergoed wanneer zij met de fiets (of te voet) naar het werk komt. Hierdoor vervult de gemeente een voorbeeldfunctie naar de bewoners toe.

7.3.5 Voorlichting, educatie, sensibilisatie

Het verbeteren van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer zijn op zich vaak niet genoeg om het autogebruik te ontmoedigen. De meeste mensen kiezen immers meestal niet op basis van een rationele afweging voor de auto, maar veelal uit gewoonte of attitude. Het doorbreken van dit gedrag vraagt meer dan enkel het verbeteren van het aanbod en de kwaliteit van de alternatieven voor de auto.

Daar zijn andere middelen voor nodig zoals voorlichting over de alternatieven (onbekend is immers onbemind) of educatie over de voor- en nadelen van de verschillende verplaatsingsmodi (de meeste mensen beseffen b.v. niet wat een autokilometer eigenlijk kost).

Sensibilisering

Er zal elk jaar werk gemaakt worden van een sensibiliseringsactie rond het beheersen van de snelheid. Bij verdere invoering van 50 km/u langs de lokale III dient hier ook een communicatiecampagne gekoppeld te worden.

Openbaar vervoer

Informatie over het openbaar vervoer dient een vlottere doorstroming naar de bevolking te krijgen. Er wordt een folder opgemaakt over het netwerk waarin getracht wordt om op alle mogelijke vragen een antwoord te bieden (prijs busrit, afstemming op de treinverbindingen in de nabij gelegen stations, wachtvoorzieningen, ...). Deze folder dient regelmatig gepubliceerd te worden in het gemeenteblad en moet bovendien gemakkelijk verkrijgbaar zijn op de verschillende openbare diensten zoals het gemeentehuis, het OCMW, de bibliotheek, de sporthal, ...

Ook het belbus-systeem wordt uit de doeken gedaan in deze folders.

Speciale busaanbiedingen naar aanleiding van evenementen e.d. verdienen eveneens ruimschoots de aandacht. Ter hoogte van de openbaar vervoerhalten en – knopen dienen duidelijke informatieborden aanwezig te zijn.

Fiets

In samenwerking met de scholen zullen er verschillende activiteiten georganiseerd worden ten einde de fiets in het dagelijkse woonschoolverkeer meer onder de aandacht te brengen.

Autoverkeer

Er moet voldoende aandacht uitgaan naar een verandering in het rijgedrag van verschillende autobestuurders. Naast de nationale campagnes (Bobcampagne, carpooling, graag traag, ...) zal deze problematiek ook aandacht krijgen in de gemeente via folders, gemeentebblad (publiceren jaarlijkse ongevalanalyse, snelheidsovertredingen, ...), spreekavonden, lezingen in de verschillende scholen, ...

Recreatie

In samenwerking met de toeristische dienst van de provincie Oost-Vlaanderen en De Lijn moet het openbaar vervoer gepromoot worden voor de recreatieve verplaatsingen-opnamen mogelijkheden openbaar vervoer in toeristische folders, dagtrips, ...

Mobiliteitspakket

Aan de nieuwe bewoners wordt een mobiliteitspakket bezorgd (folders openbaar vervoer, verkeersveiligheid, fietsroutes, e.d.)

Website

Versterken website als informatiekanaal voor verkeer en mobiliteit.

Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan zal naar de bevolking toe geïnformeerd worden via de website van de gemeente.

De website zal ook fungeren als meldpunt voor mobiliteits- en verkeersproblemen.

7.3.6

Handhaving

Regelmatige controles in de buurt van de scholen en langs de primaire, secundaire en lokale verbindings- en gebiedsontsluitingswegen moeten naast ingrepen in de inrichting van deze wegen de snelheid beheersbaar maken.

Ook naar parkeren toe moeten de nodige controles worden uitgevoerd om 'wild parkeren' te vermijden.

7.3.7

Interne organisatie, creëren van een overlegforum

Het mobiliteitsplan eindigt nooit. Een constante evaluatie en overleg blijven nodig.

De gemeente blijft het overleg met de verschillende actoren zoals De Lijn, het Gewest, de provincie, ... voeren. Dit betekent dat de begeleidingscommissie wordt behouden.

De begeleidingscommissie dient zich eveneens in te schakelen in een overleg op regionaal niveau en gesprekken te voeren met de verschillende omliggende gemeenten zodat het mobiliteitsbeleid verder op elkaar kan afgestemd worden.

Voor intergemeentelijke projecten kan steeds een Intergemeentelijke GBC samengesteld worden.

Om de 6 jaar wordt de sneltoets uitgevoerd.

Belangrijke projecten met een impact op mobiliteit worden na realisatie geevalueerd.

Samenvatting werkdomein C: enkele krachtlijnen

- opstellen van een signalisatieplan in overeenstemming met de wegcategorisering (ook in functie van het langzaam verkeer)
- organiseren van activiteiten in de scholen ter promotie van de fiets, openbaar vervoer e.d.
- met belgerinkel naar de winkel
- versterken website als informatiekanaal voor verkeer en mobiliteit
- handhaving: meer controle op snelheid en “wildparkeren”
- laadpalen elektrische fietsen
- behoud gemeentelijke begeleidingscommissie
- evaluatie mobiliteitsplan: sneltoets om de 6 jaar

8 Evaluatie relatieschema

In stap 3 van het verbredings- en verdiepingsproces (zie verkenningsnota) zijn middels het relatieschema taakstellingen geformuleerd. Na de formulering van het mobiliteitsplan dienen deze te worden geëvalueerd. Dit om o.a. na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang is bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met een ander thema	Taakstellingen	Evaluatie
Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk	Categorisering van de wegen	<ul style="list-style-type: none"> Afstemmen uitrustingsniveau fietspaden op categorisering en snelheidsregimes. 	Ja
		<ul style="list-style-type: none"> Aandacht voor het kruisen van de fietsroutes met het hogere wegennet. 	Ja
	Fietsroutes langs aantrekkingspolen	<ul style="list-style-type: none"> Veilige en comfortabele fietsverbindingen naar de belangrijkste verkeersaantrekkende functies. 	Ja
		<ul style="list-style-type: none"> Voorzien van fietsenstallingen en bewegwijzering 	Ja
	Corridorfunctie langs lange afstandsfietspaden	<ul style="list-style-type: none"> Een aangename verbinding draagt bij tot het comfort en biedt een meerwaarde op milieuvlak. 	Ja
	Toegankelijkheid/onderhoud fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> Het vademecum fietsvoorzieningen en toegankelijk publiek domein vormen het kader. 	Ja
		<ul style="list-style-type: none"> De fietspaden dienen voldoende onderhouden te worden. 	Ja
	Promoten fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> Ondersteunen van de maatregelen, sensibiliseren 	Ja
Categorisering bovenlokale wegen/zwaar vervoer/verkeerscirculatie en voorrangregeling/personen en goederenvervoer over het water	Ruimtelijke ordening	<ul style="list-style-type: none"> Zoeken naar een evenwicht tussen de verblijfsfunctie en verkeersfunctie 	Ja
		<ul style="list-style-type: none"> Beperken doorgaand zwaar vervoer in de bebouwde omgevingen en Berchem in het bijzonder. 	Ja
		<ul style="list-style-type: none"> Aandacht voor watergebonden bedrijven langsheen de Schelde 	Ja
	Afstemming categorisering met snelheid, openbaar vervoer, fietsnetwerk en inrichtingsprincipes.	<ul style="list-style-type: none"> De categorisering dient in directe relatie te staan met alle vervoersmodi en omgekeerd 	Ja
		<ul style="list-style-type: none"> Zwaar vervoer dient in zone 30 zoveel mogelijk vermeden te worden. 	
		<ul style="list-style-type: none"> Op wegen met een hogere sectie dan een lokale weg type III dienen bij een snelheidsregime hoger dan 70 km/u vrijliggende fietspaden voorzien te worden. 	Ja Ja

	Communicatie	<ul style="list-style-type: none"> • Gerichte campagnes moeten ervoor zorgen dat mensen de categorisering van de wegen respecteren en woonomgevingen gevrijwaard worden van doorgaand verkeer • Organiseren bovengemeentelijk overleg 	Ja Ja
	Parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> • Auto's vlot naar (rand-)parkings leiden, zoekverkeer vermijden, voeren van een gedifferentieerd parkeerbeleid. 	Ja
	Promoten vervoer over het water	<ul style="list-style-type: none"> • Aandacht voor watergebonden bedrijven langs het water • Aandacht voor multimodale aanpak 	Ja Ja
	Handhaving en sensibilisering	<ul style="list-style-type: none"> • Gerichte aanpak van overtredingen inzake tonnagebepalingen, snelheid, voorrangregeling en circulatie 	Ja
	Aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, de geplande ruimtelijk ontwikkelingen en de handels- en horecazaken in de dorpskernen	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerbeleid dient er op voorzien te zijn om ook het economisch beleid optimaal te ondersteunen, maar mag ook geen autogenererend effect hebben. 	Ja
Parkeerbeleid en parkeerplan	Aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, de geplande ruimtelijk ontwikkelingen en de handel- en horecazaken in de dorpskernen	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerbeleid dient er op voorzien te zijn om ook het economisch beleid optimaal te ondersteunen, maar mag ook geen autogenererend effect hebben. 	Ja
	Inpassen parkeren in de omgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Aandacht voor groeninrichting bij aanleg van de parkings en materiaal gebruik(bij voorkeur waterdoorlatende materialen) 	Ja
	Koppelen parkeernormen aan ruimtelijk e ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende parkeermogelijkheden op privéterrein ontlast parkeren op straat. 	Ja
	Afstemmen wegencategorisering en snelheidsregimes, globale	<ul style="list-style-type: none"> • De wegencategorisering bepaalt welke soort, en of er parkeergelegenheden kunnen aangelegd worden. Dit hangt af van de snelheid, 	Ja

	openbaar vervoersnetwerk en fiets- en voet	<p>intensiteiten van het verkeer en functies gelegen langs deze weg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ook de relatie t.o.v. het langzaam verkeer en het openbaar vervoer is een aandachtspunt. Afstemmen uitrustingsniveau fietspaden op categorisering en snelheidsregimes. • Aandacht voor het kruisen van de fietsroutes en trage wegen met het hogere wegennet. 	<p>Ja</p> <p>Ja</p>
	Toegankelijkheid van de parking	<ul style="list-style-type: none"> • Het vademecum toegankelijk openbaar domein vormt hierin een belangrijke vertrekbasis. 	Ja
	Bewegwijzering parkings	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerroute uitstippelen en signaleren 	Ja
	Gedifferentieerd parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> • Een onderscheid tussen kort- en langparkeerders eventueel gekoppeld aan bewonersparkeren 	Ja

9 Uitwerking van het actieprogramma

Het beleidsplan vertaalt zich in verschillende acties

Werkdomein	Korte termijn (komende 3 jaar)	Middellange termijn (3 tot 5 jaar)	Lange termijn (5 tot 10 jaar)	Initiatiefnemers	Samenwerkings-Overeenkomst (SO) / fietsfonds	Raming in EURO
A ruimtelijke ontwikkelingen	Uitvoeren ruimtelijk structuurplan	Uitvoeren ruimtelijk structuurplan	Uitvoeren ruimtelijk structuurplan	Gem. + prov. + gew.		Voorzien in een apart budget
			Herziening ruimtelijks structuurplan met o.a. aanpassingen verkeers- en vervoersstructuur	Gem. + prov. + gew.		Voorzien in een apart budget
	Een vrijliggende groene langzame verbinding tussen de Berchemstraat en de Stationsstraat via de site Ter Wilgen wordt onderzocht. (actie GRS)			Gem.		Voorzien in een apart budget
	Een langzame verkeersdoorgang langs de bibliotheek en feestzaal wordt gerealiseerd. (actie GRS)			Gem.		Voorzien in een apart budget

)		Een langzame verkeersverbinding aan de achterzijde van de tuinen in de Molenstraat wordt onderzocht samen met de parkeermogelijkheden (actie GRS)	Gem.		Voorzien in een apart budget
	De omleidingsweg N8-Molenstraat in wordt herbekeken in functie van de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein t.h.v. de centrale			Gem. + AWV + betrokken bedrijven + provincie Oost-Vlaanderen		2.000.000
	Herinrichting van de toegangswegen tot het Kluisbos: Wuipelstraat, Poletsestraat, Buissestraat en Bergstraat			Gem. + prov.		600.000
			Herinrichting van Berchem centrum (N36)	AWV + gem.		Zie verder
B Auto en vrachtverkeer						
	Nieuwe ontsluitingsweg Berchem			AWV + gem + externe partners	SO 7 (module 14)	Zie boven
			N36: heraanleg Kerkstraat en Stationsstraat tussen N8 en Parklaan met betere faciliteiten voor voetgangers en fietsers; invoering van de nieuwe verkeerscirculatie	AWV. + gem.	SO 1	Budget nog te bepalen
			N36: Andere maatregelen om de veiligheid op de N36 te verhogen	AWV + gem.		Budget nog te bepalen
	Plaatsen verbodsborden voor vrachtwagens op N36 (m.u.v. plaatselijk verkeer)			AWV + gem.		2000
	Onderzoeken verbeteren oversteek voor de fietser langs de N 8					Budget nog te bepalen in functie van de uiteindelijke mogelijkheden (reeds één dossier als pcv-dossier opgestart)
B Openbaar vervoersnetwerk			Veilig maken oversteek halte Kwaremont op lijn 68	Gem. + De Lijn		1000
B	Grote Herreweg: verbeteren					500.000

Fietsnetwerk	fietspaden					
		N425-Zandstraat: aanleg vrijliggende fietspaden		Gem. + Maarkedal + Ronse + prov. + AWV	SO 6 (module 13)	500.000
	Fietsenstallingen voorzien aan openbare gebouwen	Fietsenstallingen voorzien aan openbare gebouwen	Fietsenstallingen voorzien aan openbare gebouwen	Gem.		5.000/jaar
	Fietsrekken voorzien aan bushaltes (Fietsrekken voorzien aan bushaltes	Fietsrekken voorzien aan bushaltes	Gem.+ De Lijn		2.000/jaar
	Er worden laadpalen voor elektrische fietsen geïnstalleerd aan grote fietsattractiepolen					5000
B Voetgangersnetwerk						
	Onderhouden van voetpaden en van de rijbaan in woonstraten	Onderhouden van voetpaden en van de rijbaan in woonstraten	Onderhouden van voetpaden en van de rijbaan in woonstraten	Gem.		10.000/jaar
	Landelijke wegen: regelmatig onderhoud	Landelijke wegen: regelmatig onderhoud	Landelijke wegen: regelmatig onderhoud	Gem.		10.000/jaar
	Aanpak trage wegen	Aanpak trage wegen	Aanpak trage wegen	Gem.		Op te nemen in een apart budget
C Voorlichting, educatie, sensibilisatie	Organiseren veiligheids en mobiliteitscampagnes met speciale aandacht voor snelheidsproblematiek			Gem. + prov.		2000/jaar
	Een mobiliteitspakket wordt aan nieuwe bewoners bezorgd.					500/jaar
C Handhaving	Opmaak en uitvoering van het handhavingsbeleid door de politie			Politie		
C Interne organisatie, creëren van een overlegforum	Verderzetting GBC om het mobiliteitsplan te realiseren	Verderzetting GBC om het mobiliteitsplan te realiseren	Verderzetting GBC om het mobiliteitsplan te realiseren	Gem. + AWV + prov. + De Lijn +		
C Financiële maatregelen	Voorzien fietsvergoeding voor personeel gemeente en OCMW					1000/ jaar
	Er wordt onderzoek verricht naar de					5000

	haalbaarheid van het betalend maken van parkeren in het Kluisbos in het toeristisch seizoen. Met de inkomsten kunnen lijnbussen ingelegd worden.					
--	--	--	--	--	--	--

10 Evaluatie van het mobiliteitsplan

Het realiseren van het mobiliteitsplan is geen eenvoudige opdracht. Dit wordt in de eerste plaats veroorzaakt door de talrijke investeringen die aan dit plan gekoppeld zijn. Daarbovenop is de mobiliteitsproblematiek geen statisch gegeven. Het is dan ook van belang het mobiliteitsplan voldoende te evalueren en eventueel bij te sturen.

Om de 6 jaar wordt als evaluatie een sneltoets opgemaakt.

Naar aanleiding van projecten die een impact hebben op mobiliteit, wordt ook een evaluatie van deze projecten uitgevoerd.

11

Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of - documenten

Het bindend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan bepaalt dat de categorisering in 2 fasen moet beschouwd worden. Een huidige fase en een toekomstige fase waarin een verbindingsweg tussen de Rozenlaan en de N8 gerealiseerd wordt. De Parklaan – Rozenlaan – Nieuwe verbindingsweg worden als secundaire II beschouwd. Aan de provincie wordt dan ook gevraagd bij herziening de N36 door het centrum van Berchem niet meer als secundaire II te beschouwen maar de toekomstige omleidingsweg daarvoor te kiezen.

In het mobiliteitsplan wordt echter geconcludeerd toch de N36 als secundaire II te behouden en geen omleidingsroute langs de Rozenlaan – Parklaan te voorzien. Een doortocht herinrichting in Berchem centrum is wel wenselijk. Bij herziening van het ruimtelijk structuurplan van Kluisbergen en Oost-Vlaanderen dient met deze gewijzigde context rekening gehouden te worden.

CROW, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, 2004

Gemeente Kluisbergen en Studiebureau Arcadis, verkennende nota, 2010

Gemeente Kluisbergen en Studiebureau Arcadis, uitwerkingsnota, 2012

Gemeente Kluisbergen en Studiebureau Trafficoncult, beleidsplan, 2002

Gemeente Kluisbergen en Studiebureau Technum, Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan,

www.google.com

www.agiv.be

www.gisoost.be

www.delijn.be

www.b-rail.be

www.kluisbergen.be

www.mobielvlaanderen.be

www.oost-vlaanderen.be

Provinciale Auditcommissie Oost-Vlaanderen

18 juni 2012

Kluisbergen

Mobiliteitsplan - Uitwerkingsnota

1. Aanwezig : zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan	conform dd. 17/02/2003
Sneltoets PAC	dd. 17/11/2008
Gekozen Spoor	Spoor 2, verbreden en verdiepen
Verkenningnota PAC	dd. 22/02/10
GBC	dd. 16/05/12
Inhoud dossier	Uitwerkingsnota
Mobiliteitsbegeleider	Katia Rottiers

3. Advies auditor

De thema's die in de verkenningnota naar voor werden geschoven, worden in deze nota verder uitgewerkt. De nota werd uitgebreid besproken tijdens de vergadering. De nadruk ligt vooral op het actualiseren van het mobiliteitsplan.

Wel werd er geopteerd om de parkeerproblematiek grondiger uit te werken. Er vond een parkeeronderzoek plaats in Berchem en Ruien. Dit onderzoek werd bij de nota gevoegd. Uit het onderzoek bleek dat er zich geen grote problemen stellen. De conclusies werden in de uitwerkingsnota overgenomen.

Het module 14 project ontsluiting Ruien zal waarschijnlijk vertraging oplopen wegens de sluiting van de centrale van Electrabel. De vergadering vindt het toch belangrijk dat met de ontsluiting van de industriezone verder gedaan wordt, om zo het centrum verkeersveilig- en leefbaar te maken.

4. Eindconclusie

Akkoord met de voorliggende uitwerkingsnota, de conformiteit van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Kluisbergen wordt met 9 maanden verlengd tot 17 maart 2013. Dit advies maakt integraal deel uit van de uitwerkingsnota.



Sven Lieten
Intern auditor



Verslag Gecoro (enkel het deel met betrekking tot het mobiliteitsplan is opgenomen)

VERSLAG GECORO – VERGADERING

Datum: 12-05-2014

Aanwezigheden:

Effectieve leden:

CLARYSSE Valerie, REYNTJENS Luc, DE VOS Guy, BAERT Dirk, VAN WAMBEKE Peter, DESMEDT Sabine en DECONNINCK Céline,

Plaatsvervangende leden:

SEIGNEUR Dirk

GR vertegenwoordigers:

DE BACKER Frank en CROMBEZ Andi

Andere:

DEBYTTERE Arne (secretaris)

DEKIMPE Lode (schepen Ruimtelijke Ordening & Stedenbouw)

Verontschuldigten

HUBAU-GELDHOF Viviane

DESIMPEL Emile

Agenda:

1/ verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan: toelichting + bespreking en advisering

2/ planologisch attest NV BEKINA: toelichting + bespreking en advisering

1/ VERBREDEN EN VERDIEPEN VAN HET MOBILITEITSPLAN: TOELICHTING + BESPREKING EN ADVISERING

TOELICHTING

Door de heer VAN DE SYPE Jo van het studiebureau ARCADIS, Kortrijksesteenweg 302 te 9000 GENT wordt een toelichting gegeven omtrent het voorlopig vastgestelde beleidsplan 'verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Kluisbergen'.

BESPREKING EN ADVISERING

De GECORO-leden vragen aandacht voor veilige oversteekmogelijkheden van de drukke N8 voor traag verkeer: de trage weggebruiker dient op een veilige manier vanuit Meerse/Neerstad het centrum van Berchem te kunnen bereiken.

Daarnaast wenst de GECORO ook te wijzen op de noodzaak om een gedragswijziging te stimuleren bij de weggebruikers om zo een veiliger klimaat te creëren voor alle weggebruikers.

Wat betreft het bezwaarschrift ingediend tijdens het openbaar onderzoek: de GECORO heeft begrip voor de situatie en treedt in die zin het bezwaarschrift bij dat er in de Hoogbergstraat hoogst waarschijnlijk een probleem is naar handhaving van

de maximum snelheid. In het beleidsplan staat vermeld dat er bij realisatie van het fietsrouten netwerk, fietspaden dienen aangelegd te worden op wegen met een snelheidsregime van 70 km/u. Het aanleggen van een fietspad langsheen de Hoogbergstraat zal zeer zeker de veiligheid voor de trage weggebruiker verbeteren. De GECORO adviseert dan ook om bij de aanleg van de fietspaden een gepaste oplossing uit te werken op gevaarlijke knooppunten.

ADVIES GECORO

De GECORO geeft voorwaardelijk gunstig advies.

Voorwaarden:

- langsheen de N8 dient gekeken te worden om veilige oversteekmogelijkheden te creëren voor trage weggebruikers. Mogelijke locaties zijn:
 - t.h.v. kruispunt met de Kasteelstraat (ondertunneling cfr. N60 in Leupegem?)
 - t.h.v. kruispunt met Pontstraat en Neerstad (nog aan te leggen kruispunt)
 - t.h.v. toegangsweg vrije school Berchem (nog aan te leggen kruispunt)
 - jaarlijks dient een sensibilisatiecampagne georganiseerd te worden om een gedragswijziging te stimuleren bij de weggebruikers om zo een veiliger klimaat te creëren voor alle weggebruikers (vnl. de trage weggebruiker).
 - ook dient er gekeken te worden om een informatiecampagne te organiseren omtrent de doorvoering van de snelheidsaanpassing naar 50 km/u op de lokale wegen type III.
 - De GECORO stelt voor om deze sensibilisering minimaal 2 maal per jaar te organiseren.
-

Kantoren		www.arcadisbelgium.be
Antwerpen - Berchem Posthofbrug 12 B-2600 Berchem T +32 3 360 83 00 F +32 3 360 83 01	Hasselt Eurostraat 1 – bus 1 B-3500 Hasselt T +32 11 28 88 00 F +32 11 28 88 01	Gent Kortrijksesteenweg 302 B-9000 Gent T +32 9 242 44 44 F +32 9 242 44 45
Brussel Koningsstraat 80 B-1000 Brussel T +32 2 505 75 00 F +32 2 505 75 01	Liège 26, rue des Guillemins, 2ème étage B-4000 Liège T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10	Charleroi 119, avenue de Philippeville B-6001 Charleroi T +32 71 298 900 F +32 71 298 901
ARCADIS Belgium nv/sa BTW BE 0426.682.709 RPR BRUSSEL ING 320-0687053-72 IBAN BE 38 3200 6870 5372 SWIFT BIC BBRUBEBB		Maatschappelijke zetel Brussel Koningsstraat 80 B-1000 Brussel



Iso gecertificeerd voor Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening
 Deze offerte is afgeprint op papier met het FSC-label