

**Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan
(beleidsplan)**

Gemeente Berlare



Nr. 31-41/11600

**OPDRACHTGEVER**

Gemeente Berlare
Dorp 22
9290 Berlare

Phyllis Bauwens
Mobiliteitsambtenaar
Telefoon 052 43 23 46

Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Berlare

**OPDRACHTNEMER**

Arcadis
Kortrijksesteenweg 302
9000 Gent

Contactpersoon	Jo Van de Sype
Telefoon	+32 9 242 44 44
Telefax	+32 9 242 44 45
E-mail	j.vandesype@arcadisbelgium.be
Website	www.arcadisbelgium.be

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
A	Oktober 2011	na opmerkingen GBC		
B	November 2011	na opmerkingen GBC		
C	Februari 2012	na openbaar onderzoek – versie voor de PAC		
Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectleider	Jo Van de Sype		
IRV	Projectmedewerker	Maarten De Vis		
Geverifieerd				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectleider	Jo Van de Sype		
Goedgekeurd door klant				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

Inhoudsopgave

Beleidsplan Berlare	7
1 Inleiding	7
1.1 Algemeen.....	7
1.2 Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Berlare.....	7
1.3 Uitkomst verkenningnota.....	8
1.4 Uitkomst uitwerkingsnota	9
1.5 Het mobiliteitsplan.....	9
1.6 De rol van de Provinciale Auditcommissie (PAC).....	9
1.7 Opbouw van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)	9
1.8 Participatietraject	10
1.9 Overlegmomenten	10
1.10 Inhoud beleidsplan.....	10
DEEL 1 Informatief gedeelte	11
2 Situering	11
3 Planningscontext	12
3.1 Ruimtelijke plannen en studies.....	12
3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	12
3.1.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen	13
3.1.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS).....	17
3.1.4 Het gewestplan	19
3.1.5 Bijzondere plannen van aanleg (BPA) en RUPS.....	19
3.2 Verkeerplannen en studies	26
3.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001)	26
3.2.2 Mobiliteitsplannen omliggende gemeenten	26
3.2.3 Provinciaal fietsbeleid Oost-Vlaanderen	27
4 Berlare vandaag	31
4.1 De bestaande ruimtelijke structuur.....	31
4.2 Verkeersaantrekkende functies.....	32
4.3 Bestaande verkeersinfrastructuur	33
4.3.1 Regionale verkeersstructuur	33
4.3.2 Gemeentelijke verkeersstructuur	33
4.4 Ongevallenanalyse	36

5	Probleemomschrijving	37
5.1	Probleemstelling op basis van de bestaande ruimtelijke structuur.....	37
5.2	Verkeers- en mobiliteitsproblemen op het bestaande netwerk gerangschikt per vervoerswijze	39
5.2.1	Wegennetwerk autoverkeer	39
5.2.2	Fietsnetwerk.....	39
5.2.3	Voetgangers.....	39
5.2.4	Openbaar vervoer	40
DEEL 2	Richtinggevend gedeelte.....	41
6	De doelstellingen van het mobiliteitsplan Berlare	41
6.1	Verzekeren van de veiligheid	41
6.1.1	Algemeen	41
6.1.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Berlare.....	41
6.2	Vrijwaren bereikbaarheid	41
6.2.1	Algemeen	41
6.2.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Berlare.....	42
6.3	Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.....	42
6.3.1	Algemeen	42
6.3.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Berlare.....	42
6.4	Garanderen toegankelijkheid	43
6.4.1	Algemeen	43
6.4.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Berlare.....	43
6.5	Milieu, terugdringen van de schade aan natuur en milieu.....	43
6.5.1	Algemeen	43
6.5.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Berlare.....	44
7	Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid	45
7.1	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit	45
7.1.1	Ruimte om te wonen	45
7.1.2	Ruimte om te werken	45
7.1.3	Ruimte voor natuur en landschap	46
7.1.4	Ruimte voor voorzieningen	46
7.1.5	Ruimte voor recreatie en toerisme.....	46
7.2	Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze	48
7.2.1	Auto- en vrachtverkeer.....	48
7.2.2	Openbaar vervoernetwerk	55
7.2.3	Fietsnetwerk.....	58
7.2.4	Voetgangersnetwerk	59
7.3	Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen	62

7.3.1	Parkeerbeleid	62
7.3.2	Tarifering openbaar vervoer, parking.....	64
7.3.3	Campagnes, sensibilisatie	64
7.3.4	Handhaving	66
7.3.5	Interne organisatie, creëren van een overlegforum	66
8	Evaluatie relatieschema	67
9	Uitwerking van het actieprogramma.....	71
10	Evaluatie van het mobiliteitsplan.....	72
10.1	Voortgangsrapportage	72
10.2	Vijfjaarlijkse evaluatie via de sneltoets met als resultaat spoor 1, 2 of 3.....	73

Beleidsplan Berlare

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. Het centrum van Berlare dient bereikbaar te zijn, maar daarnaast is het belangrijk om er aangenaam te wonen, werken en verblijven. Berlare 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.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden. Door het mobiliteitsconvenant (het zogenaamde moederconvenant) te ondertekenen, verbindt de lokale overheid er zich toe een mobiliteitsplan te maken. Het mobiliteitsconvenant is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

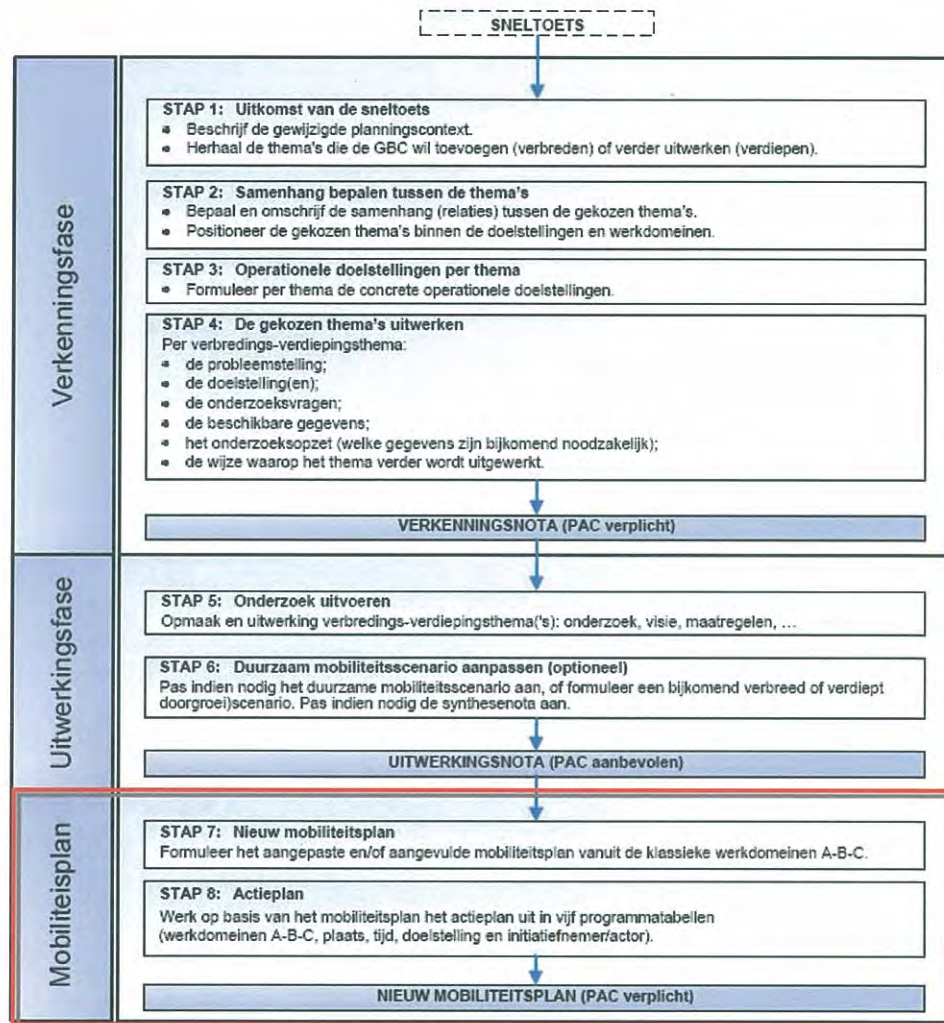
Een goedgekeurd mobiliteitsbeleidsplan mag echter niet gezien worden als een eindpunt. Het is een startpunt waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten om zo te komen tot een kwaliteitsvol en duurzaam mobiliteits- en verkeersbeleid. De gemeente dient het initiatief te nemen in de uitwerking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

1.2 Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Berlare

Het eerste mobiliteitsplan van Berlare is conform verklaard op 19/03/2001. Bij de uitvoering van de sneltoets (mei 2007) 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 in november 2010.
- Vervolgens werden stap 5 (uitvoering onderzoek) en 6 (aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario) uitgewerkt in de uitwerkingsnota.
- Voorliggende nota betreft de derde en laatste fase in het verbreding- en verdiepingproces, namelijk het mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan worden de stappen 7 en 8 verder uitgewerkt, namelijk het formuleren van een nieuw

beleidsplan en de uitwerking van het actieprogramma. Hierbij werd in het mobiliteitsbeleid aandacht besteed aan de effecten op vlak van milieu.



Overzicht verbredings- en verdiepingsproces

1.3

Uitkomst verkenningsnota

De verkenningsnota werd conform verklaard op 22/11/2010. In de verkenningsnota werden volgende te verbreden en te verdiepen thema's geselecteerd, namelijk:

1. Categoriëring – circulatie - snelheidsplan
2. Netwerken langzaam verkeer
3. Parkeerbeleid

1.4 **Uitkomst uitwerkingsnota**

In deze uitwerkingsnota werden per geselecteerd thema volgende stappen doorlopen:

- Formulering van de probleemstelling
- Bespreking van de visie uit het beleidsplan 2001
- Bespreking van de gewijzigde context
- Bespreking van het uitgevoerde aanvullend onderzoek
- Uitwerking van het duurzaam mobiliteitsbeleid voor het desbetreffende thema.

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

- Aanpassen van de snelheidsregimes en wegencategorisering,
- Uitwerken fietsnetwerk en voetgangersnetwerk
- Uitwerken van een parkeerbeleid

Deze nota werd voorgelegd aan de PAC en kreeg een gunstig advies.

1.5 **Het mobiliteitsplan**

In deze laatste fase van het verbredings- en verdiegingsproces 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. Dit nieuwe mobiliteitsplan staat op zichzelf en moet met andere woorden los van het oude mobiliteitsplan gelezen worden.

1.6 **De rol van de Provinciale Auditcommissie (PAC)**

Het beleidsplan dient ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de provinciale auditcommissie. 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 overleg met:

- Gemeente Berlare: politieke afgevaardigden en adviesraden
- Politiezone Berlare – Zele
- Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
- Dep. MOW-afdeling BMV
- Provincie Oost-Vlaanderen
- De Lijn Oost-Vlaanderen
- Arcadis

1.8 Participatietraject

Het beleidsplan werd voorgelegd aan de gecoro en de minaraad. Het verslag van deze vergadering is opgenomen in de bijlage. Er is ook een nota toegevoegd hoe met dit verslag omgegaan werd.

Er werd ook een openbaar onderzoek georganiseerd. Er werden twee bezwaren ingediend. Deze zijn integraal opgenomen in de bijlage. Er is ook een nota toegevoegd hoe met deze bezwaren werd omgegaan.

Dit plan zal ook op de website geplaatst worden.

In de bijlage is ook het gemeenteraadsbesluit met betrekking tot de participatie opgenomen.

1.9 Overlegmomenten

Datum	agendapunten
31/05/2011	GBC uitwerkingsnota en aanzet actieprogramma
26/10/2011	GBC Beleidsplan

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 Berlare wordt weergegeven door welke plannen het mobiliteitsbeleid van deze gemeente wordt beïnvloed, hoe de bestaande ruimtelijke structuur en de verkeersstructuur van deze gemeente in elkaar zit en worden de mobiliteitsproblemen in deze gemeente kort geschetst. Vervolgens wordt in gegaan op de doelstellingen die de basis vormen van het mobiliteitsbeleid.

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

In een tweede deel van deze nota wordt ingegaan op het beleidsplan. Er wordt een geactualiseerd, verbreed en verdiept duurzaam mobiliteitsscenario voorgesteld. 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

Kaart 1: Situering

De gemeente Berlare ligt in het midden van Oost-Vlaanderen, in het arrondissement Dendermonde en maakt deel uit van de zuidelijke rand van de Vlaamse vallei. De gemeente grenst in het noorden aan de E 17 (Antwerpen/Lille) (er is geen op- en afrit in Berlare), in het oosten aan de gemeente Zele, in het zuiden aan de Schelde (Wichelen) en in het westen aan de gemeente Kalken (Laarne).

Sedert de fusie van 1977 bestaat de gemeente uit de deelgemeenten Berlare, Overmere en Uitbergen.

Berlare maakt deel uit van de Vlaamse vallei en is vooral bekend omwille van het donkmeer, een belangrijke recreatieve attractiepool en een gebied met een hoge natuurwaarde.

In deze regio wordt de nederzettingsstructuur gekenmerkt door een sterke uitgroei van de lintbebouwing in Laarne-Kalken-Overmere en rond het Donkmeer en de grote, sterk morfologisch verstedelijkte woonkernen Zele en Hamme en de nabijgelegen lineaire gehuchten - hetgeen een neiging tot veralgemeende lintbebouwing inhoudt.

Berlare heeft ongeveer 14500 inwoners en heeft een oppervlakte van 3793 ha. Dit komt neer op ongeveer 3,84 inwoners per ha. In de deelgemeente Berlare woont meer dan de helft van de bevolking. In deze deelgemeente bevinden zich eveneens de meeste voorzieningen. Voor stedelijke functies zijn vooral Gent, Lokeren, Dendermonde en Aalst belangrijk.

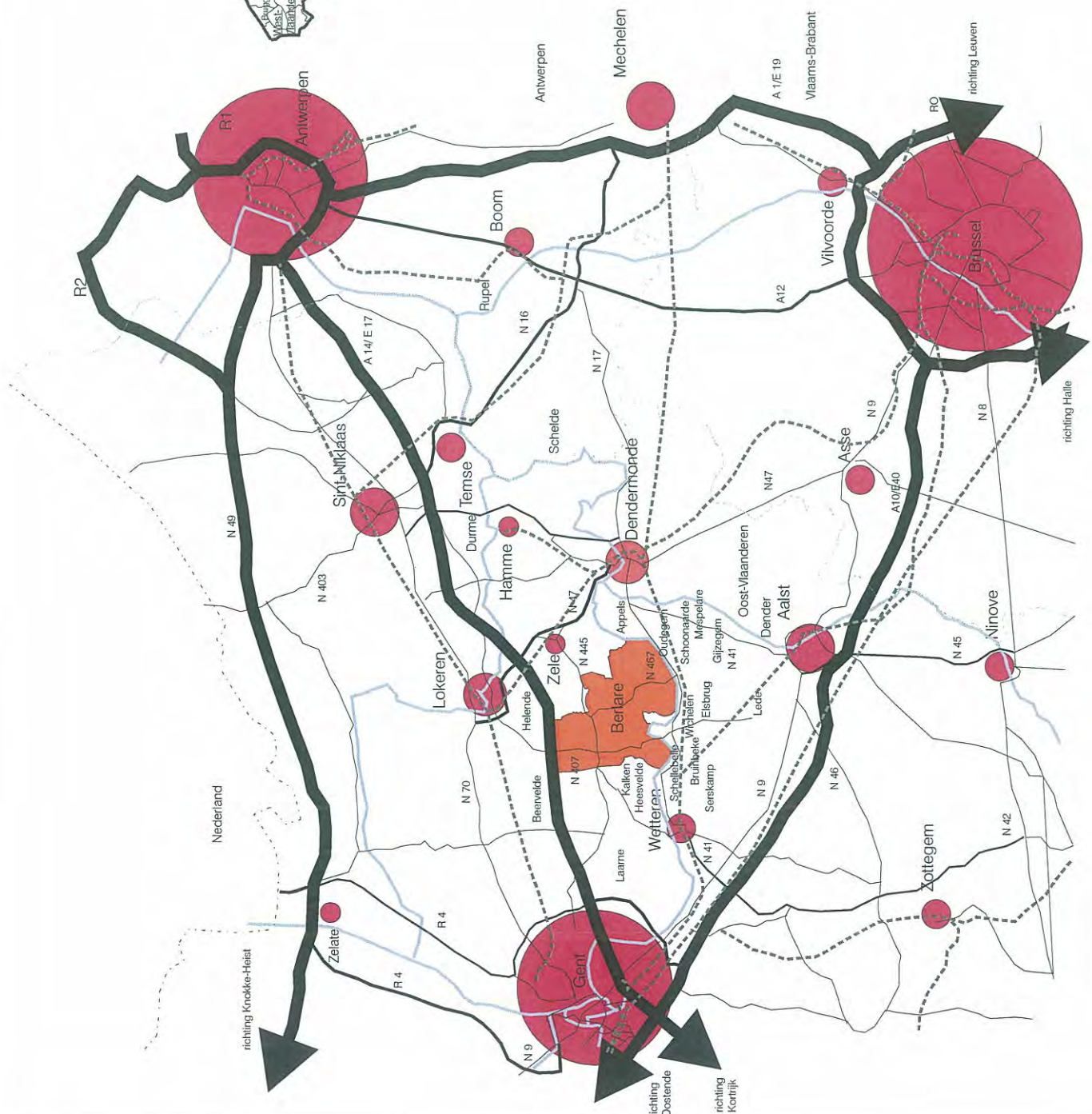
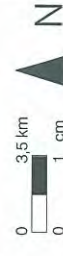
De belangrijkste tewerkstellingspolen zijn naast de gemeente zelf: Zele, Gent, Dendermonde, Aalst, Brussel en Lokeren.

Mobiliteitsplan
Berlare

Situering

kaart 1

Schaal: 1/350000

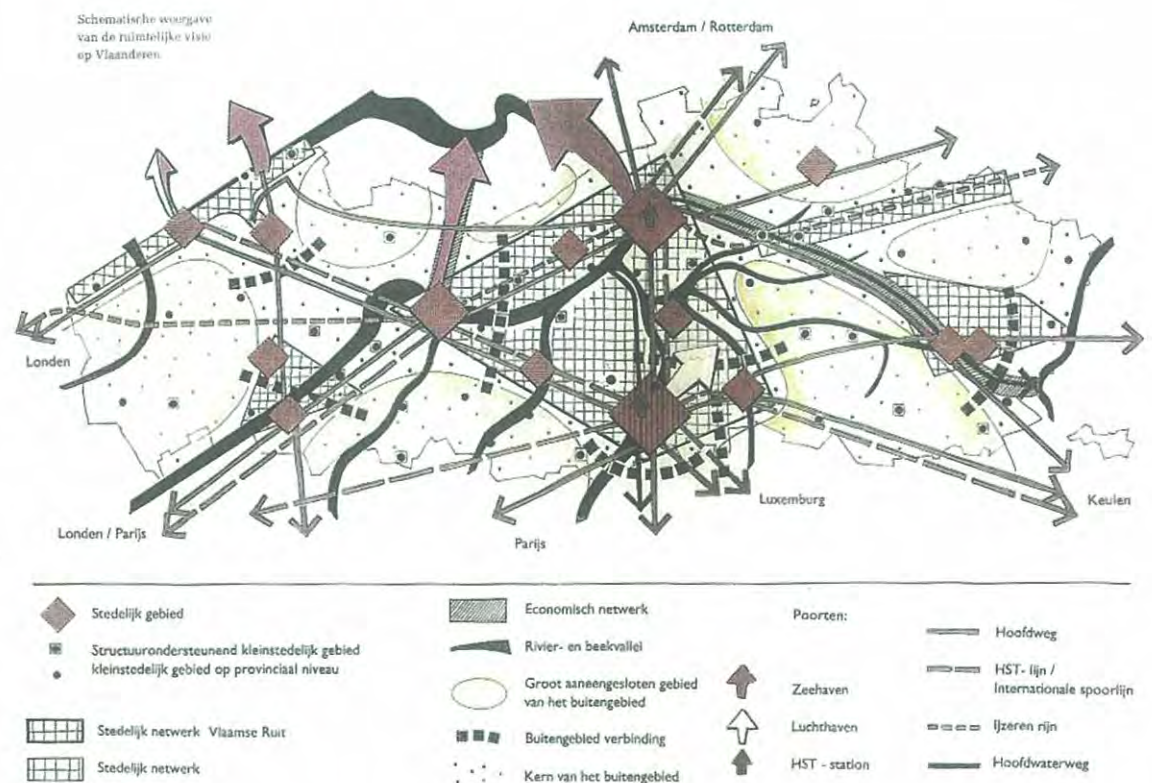


3 Planningscontext

3.1 Ruimtelijke plannen en studies

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Dit plan werd goedgekeurd in 1997. 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.



schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen

Stedelijke gebieden en buitengebieden

Uit de 'Bindende bepalingen' van het RSV blijkt dat Berlare 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

De E 17 werd geselecteerd als hoofdweg. Berlare beschikt niet over een op- en afrit.

3.1.2

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen

Het provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen werd op 18 februari 2004 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Voor de gemeente Berlare zijn volgende elementen van belang.

Groene slagader van Vlaanderen

Berlare wordt gezien als deel uitmakend van de deelruimte van de Scheldevallei, de 'groene slagader van Vlaanderen'.

Ruimtelijke principes

- Openruimteactoren ingeschakeld in het landschapsbeheer en de natuurversterking
- Stedelijke kernen en grote dorpen als poorten tussen het stedelijk netwerk en het regionaal park
- Dorpen en verlaten bedrijfsgebouwen ingeschakeld in het toeristisch-recreatief en educatief medegebruik

Gewenste nederzettingsstructuur

Doelstellingen:

- Het voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan woonmogelijkheden
- Tegengaan van het ongeordend uitzwermen van functies
- De leefbaarheid en attractiviteit van de stedelijke gebieden vergroten
- De leefbaarheid van de buitengebiedkernen garanderen

Berlare bevindt zich in het buitengebied. Daar staan de hoofddorpen en woonkernen in voor het opvangen van plaatselijke behoeften aan ruimte voor bijkomende woongelegenheden en lokale voorzieningen.

Het Provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen staat in voor de selectie van hoofddorpen en woonkernen. Voor Berlare werd volgende selectie vooropgesteld:

Berlare en Overmere zijn beiden hoofddorp. Hoofddorpen zijn de groeipolen van de nederzettingsstructuur van het buitengebied, waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid gebundeld wordt. Hoofddorpen onderscheiden zich van woonkernen omdat zij als een mogelijke locatie voor een lokaal bedrijventerrein beschouwd worden. Inzake wonen en voorzieningen is er geen verschil in de taakstelling tussen de hoofddorpen en de woonkernen.

Donk en Uitbergen worden geselecteerd als woonkernen. Woonkernen hebben een woonfunctie binnen de gemeente. Zij staan in voor de opvang en bundeling van de eigen groei van de kern en (een deel van) de bijkomende woonbehoeften die ontstaan in de verspreide bebouwing in de gemeente. Het voorzieningenniveau is gericht op de ondersteuning van de woonfunctie. In woonkernen kunnen echter geen nieuwe lokale

bedrijventerreinen ontwikkeld worden, tenzij in aansluiting van een bestaand (regionaal of lokaal) bedrijventerrein.

Gewenste openruimtestructuren

Doelstellingen:

- Maximale ontwikkelingsmogelijkheden voor de openruimtestructuren
- Vorm geven aan een kwalitatief landschap

Gewenste landschappelijke structuur:

Ruimtelijk beleid:

- Behoud van de landschapsrelicten; vele ervan zijn al beschermd als monument of als landschap
- Voor ankerplaatsen en historische bakens dient rekening gehouden te worden met de omgeving en context waarin ankerplaatsen en bakens tot stand kwamen

Als relictzones zijn in Berlare de Gratiebossen, de Scheldevallei van Uitbergen tot Wichelen, de Kalkense Meersen opgenomen.

Er wordt tevens een selectie gemaakt van structuurbepalende landschapselementen en – componenten van provinciaal belang. Voor Berlare worden de Scheldevallei, het Donkmeer en de alluviale bosjes in de vallei van de Schelde en de rivierduinen en donken van Berlare geselecteerd.

Gewenste natuurlijke structuur:

In het PRS selecteert de provincie natuurverbingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang en formuleert voor deze selecties specifieke ontwikkelingsperspectieven. Als natuuraandachtszones worden Kalkensemeersen (5V3) en Berlare Broek (5V4) vermeld.

Als prioritaire bosuitbreidingsgebieden wordt door de provincie op het grondgebied van Berlare Berlare Broek geselecteerd.

Als natuurverbingsgebied werd de Vallei van de Zeeschelde (5N 13) geselecteerd. De Bovenvaart (5E2) werd opgenomen als bovenlokale ecologische infrastructuur.

Gewenste agrarische structuur:

Doelstellingen:

- Ruimtelijk-structureel versterken van het agrarisch gebied
- Realiseren van gebiedsgebonden potenties in de land- en tuinbouw
- Strategie voor het behoud van de landbouw in de valleigebieden
- Coherent beleid ten aanzien van de verbrede taakstelling van de land- en tuinbouw
- Creëren van ontwikkelingsmogelijkheden voor land- en tuinbouwbedrijven gelegen in gebieden waar land- en tuinbouw niet de hoofdfunctie is en voor aan de land- en tuinbouw aanverwante activiteiten

Binnen de valleigebieden is het volgens de provincie wenselijk dat de provinciale overheid maatregelen neemt waarbij de landbouwers ondersteund en begeleid worden bij

het inpassen van (natuur)-doelstellingen in de agrarische bedrijfsvoering. Sensibiliseringsacties en voorbeeldprojecten zijn belangrijke instrumenten om verweving tussen landbouw en natuur te stimuleren.

Gewenste toeristisch-recreatieve structuur

Doelstellingen:

- Het ondersteunen van het economisch en maatschappelijk belang van toerisme en recreatie
- Het streven naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van toerisme en recreatie
- Aandacht voor de eigenheid van de streek en gebiedsgerichte werking
- Bevorderen van de samenhang in toeristisch-recreatieve netwerken
- De versterking van de recreatieve voorzieningen omwille van het ruimtelijk-functioneel belang

Toeristisch-recreatief netwerk Gent en Scheldestreek:

Berlare is gelegen in het toeristisch-recreatief netwerk Gent en Scheldestreek. Hierin wordt het recreatiedomein Nieuwdonk-Donkmeer en de cluster van terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven in de nabijheid van dit domein geselecteerd als belangrijke hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur. In dergelijke netwerken wordt gestreefd naar:

Het verhogen van de complementariteit tussen de toeristisch-recreatieve voorzieningen

De versterking van toeristisch-recreatieve infrastructuur op provinciaal niveau. Op gemeentelijk niveau kunnen lokale toeristisch-recreatieve elementen de netwerkvorming versterken, o.m. door een gericht aanbod aan kleinschalige lokale accommodatie en aandacht voor historische sites of merkwaardige gebouwen

Het bevorderen van een maximaal recreatief medegebruik van de openruimte-elementen op een verantwoorde en duurzame wijze en het verbinden van die elementen door het versterken van een netwerk van provinciale en lokale infrastructuren voor langzaam verkeer doorheen de open ruimte

De versterking van de eigenheid, de specifieke potenties en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van elk toeristisch-recreatief netwerk

De uitbouw van toeristisch-recreatieve transferia van bovenlokaal belang. Deze zijn gelegen langs de verschillende knooppunten van de verschillende toeristisch-recreatieve elementen en routes, waar specifieke ondersteunende infrastructuur kan aangelegd worden.

De Schelde en het hoofdrouthenet:

De Schelde behoort eveneens tot het toeristisch hoofdrouthenet, terwijl het recreatiedomein Nieuwdonk-Donkmeer een dagrecreatief toeristisch-recreatief knooppunt is van provinciaal belang. Als ontwikkelingsmogelijkheden worden het behoud van de huidige omvang en het tegenhouden van uitbreiding of dynamiekverhoging vooropgesteld. De cluster van kampeerinfrastructuur te Berlare werd samen met de clusters van weekendverblijven geselecteerd als verblijfstoeristisch knooppunt buiten de stedelijke gebieden. Voor een aantal zonevreemde terreinen met openluchtrecreatieve verblijven werd een RUP opgesteld. Als ontwikkelingsmogelijkheden wordt beperkte

uitbreiding zonder dynamiekverhoging mogelijk geacht. Berlare Broek wordt aangeduid als natuur- en landschapsknooppunt.

Gewenste ruimtelijk-economische structuur

Doelstellingen:

- Bundelen van economische activiteiten met aandacht voor het buitengebied
- Voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan bedrijventerreinen
- Efficiënt en doordacht ruimtegebruik op bedrijventerreinen
- Een sturend ruimtelijk-economisch beleid door een aanbod- en locatiebeleid

Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

Doelstellingen:

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

Voor de Scheldevallei wordt het volgende beleid kernachtig voorgesteld: 'combinatie van openruimte kwaliteiten met haar transportfunctie'. Er wordt voor geopteerd om de selectie van secundaire wegen die dit gebied kruisen en dus versnipperen, wordt tot een minimum beperkt.

Door de provincie wordt de N445 van N449 (Kalken) tot N47 (Zelee) geselecteerd als secundaire weg type II. Bij een dergelijke weg primeert de verzamel functie op bovenlokaal niveau tegenover de verbindingsfunctie. Deze wegen verzamelen het verkeer uit een ruimer herkomst- of bestemmingsgebied. Dit laatste kan zowel een stedelijk gebied zijn als een verzameling van kernen in het buitengebied.

3.1.3

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)

Het GRS van Berlare werd van 2005 tot 2007 opgemaakt en goedgekeurd op 24 januari 2008.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen situeert de gemeente Berlare in het buitengebied. De vertrekbasis voor het ruimtelijk beleid in dit gebied is net zoals in de rest van Vlaanderen 'duurzame ontwikkeling'.¹ Dit betekent concreet dat bij een verdere ontwikkeling van de structurerende activiteiten en functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken) in het buitengebied het fysisch systeem² als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Het fysische systeem heeft vandaag nog steeds een heel grote invloed op de ruimtelijke structuur van de gemeente. Opvallend zijn de aanwezige bosstructuren, het Donkmeer en de Scheldevallei. Deze vormen nog steeds belangrijke structurerende elementen in de gemeente, waardoor de gemeente een uitgesproken groen karakter heeft.

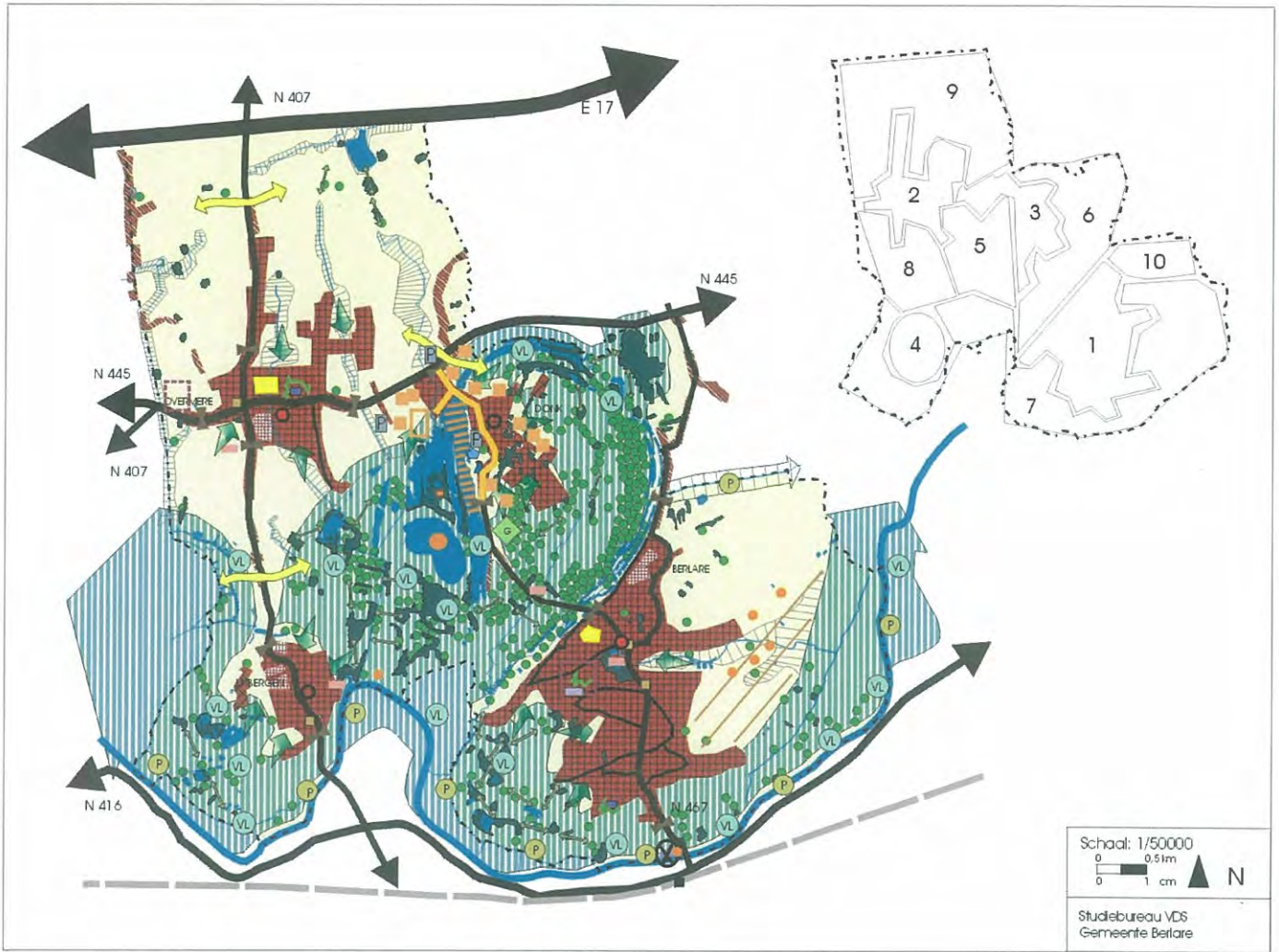
Door de ligging langs de N445 (Gent – Dendermonde), de N407 (Lokeren – Aalst), door de aantakkingen op de N416 (Wetteren – Dendermonde) en de aanwezigheid van de E17 (met op- en afrittencomplexen ter hoogte van de aanpalende gemeentes Zele, Laarne en Lochristi) beschikt de gemeente over relatief goede ontsluitingsmogelijkheden. Dit heeft er, samen met de centrale ligging tussen enkele stedelijke gebieden (Gent, Aalst, Dendermonde, Lokeren en Sint-Niklaas), toe geleid dat Berlare ook te maken heeft gehad met een zekere verstedelijkingsdruk. Getuige hiervan zijn de verschillende (residentiële) verkavelingen in de verschillende kernen van de gemeente.

Een belangrijke bijkomende aantrekkingskracht voor deze gemeente schuilt in het uitgesproken groene karakter en de talrijke recreatieve mogelijkheden binnen de gemeente (zoals in het recreatiedomein Nieuwdonk).

Berlare kan m.a.w. beschouwd worden als een groene woon- en leefgemeente in een stedelijke invloedssfeer met belangrijke recreatieve en natuurlijke troeven.

¹ Duurzaamheid is het proberen te bevredigen van de behoeften van de huidige generatie zonder dit voor de toekomstige generaties te verhinderen. Duurzaamheid stelt dus grenzen aan het menselijk handelen op vlak van milieu, sociale aspecten en economie.

² Het fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht en water. In ruimtelijke context wordt vooral belang gehecht aan de bodemeigenschappen en –processen en het watersysteem.



gewenste ruimtelijke structuur Berlare (bron: GRS Berlare)

Structuurplan Berlare

Gewenste ruimtelijke structuur kaart 1

Legende

Gewenste openruimte- en agrarische structuur

- Schedelidial (gebied met hoge landschappelijke en ecologische waarde)
- beeltdalen
- watervlak
- gebied voor de landbouw nog relatief autonoom van ontwikkelingen
- landschappelijk waardevol open landsbouwgebied
- uit te bouwen buitengebied
- kwadratieve groenelementen
- groenverbinding
- groene vinget
- opruimtecorridor
- van Vlaamse belang
- van provinciaal belang
- inbuifering / groenscherm
- inbuifering

Gewenste nederzettingstructuur

- hoofddorp
- woonkern
- bebouwend gebied met potentie tot vestiging van de kern
- behouden woonverblijfsgebied als reserve
- inbuifering (bestaand)
- woonconcentratie (bestaand)
- kerkruimte als historisch element

Gewenste economische structuur

- Industriegebied op termijn, om te zetten naar een sociale bestemming (nag te bepalen naar gelang de behoefte)
- of te bouwen bestaande ambachtelijke zone
- uitbouw nieuw klein bedrijf-enters
- verder uit te bouwen bedrijventers

Gewenste verkeers- en verkeersstructuur

- pleinfunctie-verblijven
- hoofdweg
- secundaire weg II
- verbindingsweg
- ontsluitingsweg
- doorocht met postiefied
- spoorlijn
- paalweg recreatieve pool

Gewenste perspectieven voor andere functies

- specifieke aandacht voor de problematiek van de weelendverbliven
- behouden recreatief medegebruik met oog voor natuur
- gewenste lokale uitbouw golfbaan
- uitbouw bestemmingen bestaande verblifrecreatiepanden
- uitbouw recreatieve of cultureel-recreatieve aantrekkingspool
- uitbouw provinciaal informatie
- behoefte Eindhoven
- verdere uitbouw containerpark en gemeentelooft
- concentratie horeca/ondernemingen
- recreatiebomen

3.1.4 **Het gewestplan**

Kaart 2: Gewestplan

Het gewestplan werd goedgekeurd bij K.B. van 7/11/1978.

De verschillende woonkernen werden ingekleurd als woongebied. De meeste woonuitbreidingsgebieden zijn reeds grotendeels aangesneden.

Aan het Donkmeer bevinden zich enkele natuurgebieden en bosgebieden. De open ruimte ten noorden en ten zuiden van de gemeente is nog vrij goed intact.

De verschillende kampeerterrainen bevinden zich grotendeels in een gebied voor verblijfsrecreatie.

Op het gewestplan is nog steeds een reservatiestrook voorzien voor de mogelijke aanleg van een omleidingsweg rond Uitbergen.

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

Meer informatie rond deze BPA's en RUPS is terug te vinden op www.berlare.be.

BPA nr. 1 Dorp

Goedgekeurd bij M.B. op 28/08/79

Het B.P.A. ordent de bestaande bebouwing en vervolledigt ze, bovendien wordt een ruim oppervlak gereserveerd voor landbouw.

BPA nr 1 Nieuwdonk

Goedgekeurd bij M.B. op 23/03/87

Het BPA tracht de functies recreatie en natuur op een zo gunstig mogelijke manier te verzoenen.

BPA nr 2 Galgenberg

Goedgekeurd bij M.B. op 03/05/93

In dit BPA wordt getracht om op deze manier te voldoen aan de vraag voor KMO terreinen in de gemeente (slechts 2 percelen zijn nog beschikbaar) en omgeving en het bestendigen en uitbreiden van volkstuinten.

BPA Olmendreef

Goedgekeurd bij M.B. op 25/05/96

Een bestaand steenkappersbedrijf kreeg een zonering waardoor het bedrijf op deze plaats kon blijven bestaan. Bij het beëindigen van het huidige bedrijf kan geen enkel ander bedrijf er zich vestigen.

Bestaande en vergunde woningen binnen het natuurgebied (gewestplan) werden streng gezoneerd zodat uitbreiding of opvulling onmogelijk werd.

Een bestaande verkaveling in het landbouwgebied (gewestplan) werd als woonzone gezoneerd.

Kampeerterrainen werden van verplichte bufferzones voorzien.

Legende

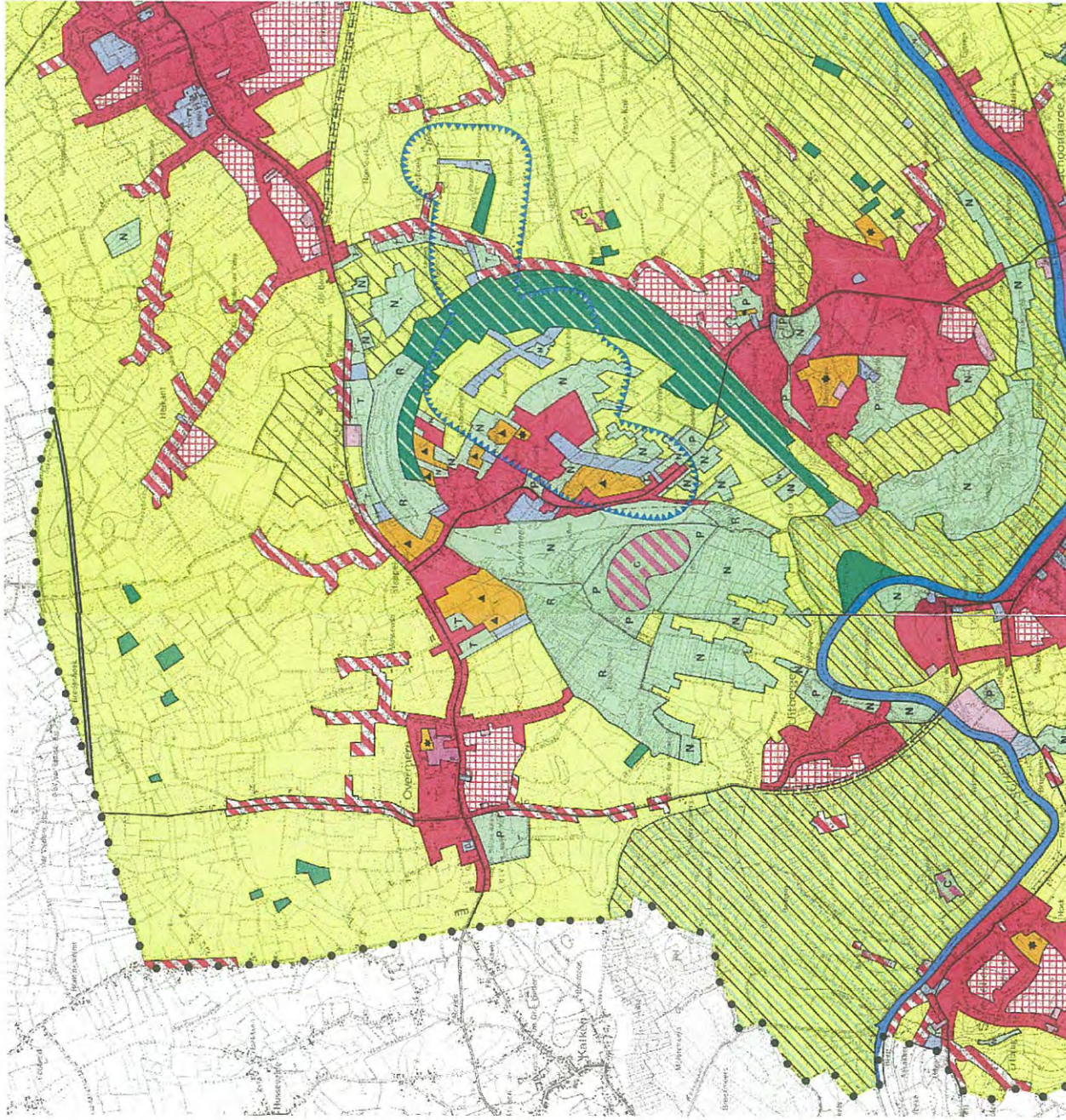
-  woongebieden
-  woonuitbreidingsgebieden
-  wonen met landelijk karakter
-  industriegebieden
-  gebieden voor ambachtelijke bedrijven of KMO's
-  agrarische gebieden
-  agrarische gebieden met ecologisch belang
-  bosgebieden
-  bosgebieden met ecologisch belang
-  natuurgebieden
-  parkgebieden
-  natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten
-  bufferzone
-  landschappelijk waardevolle gebieden
-  gebieden voor digirecrale
-  gebieden voor vrijetijdsrecreatie
-  gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen
-  ontginningsgebieden
-  waterwinningsgebieden
-  bestaande hoofdverkeerswegen
-  spoorwegen
-  waterwegen
-  aan te leggen waterwegen
-  gemeentegrens

Schaal: 1/50000

0 0,5 km

0 1 cm

N



Het natuurgebied werd planologisch tot een geheel gebracht en landbouwgronden (gewestplan) werden strenger geordend (landschappelijke en ecologische waarde).

BPA Sport-Overmere

Dit BPA werd goedgekeurd bij M.B. op 22 april 1999.

Het BPA heeft als doel een ordening te maken rond de parkzoning binnen het BPA en hierbij de mogelijkheid te voorzien om de gronden binnen deze zoning in te richten voor recreatie, zonder dat zij hierdoor hun groene karakter verliezen. De mobiliteitseffecten van dit BPA zijn omwille van de schaal van de voorziene recreatie beperkt.

Deze B.P.A.'s zijn vooral gericht op het harmonieus afstemmen van de natuur en de recreatie. Hun mobiliteitseffecten zijn relatief beperkt.

BPA Dorp Gaver

Dit BPA werd goedgekeurd bij M.B. op 31 mei 1999

De laatste jaren ondervonden het OCMW-Berlare, de CV Hulp in Woningnood en de gemeente Berlare dat er veel vraag is naar sociale woningbouw. Alle zones van het gewestplan Dendermonde voor de onderbrenging van een dergelijk project zijn reeds aangesneden. De site van de voormalig vrije basisschool aan de Gaver ingekleurd als zone voor openbare nutsvoorzieningen wordt hiervoor omgevormd. Er wordt ongeveer 7000 m² voorzien voor woningen (verschillende woontypes). Het B.P.A. voorziet een ingang tot het gebied via de Gaver en de Bauwensstraat. Hierdoor zal de toename van het verkeer in deze twee straten ongetwijfeld toenemen. Indien het B.P.A. gerealiseerd wordt zal hier zeker aandacht aanbesteed moeten worden. De mobiliteitseffecten zijn echter zeker niet van die aard dat ze een bedreiging vormen voor de leefbaarheid van deze buurt. Bovendien sluit het gebied aan bij de kern en biedt zijn ligging eveneens potenties voor openbaar vervoer.

BPA Kloosterland

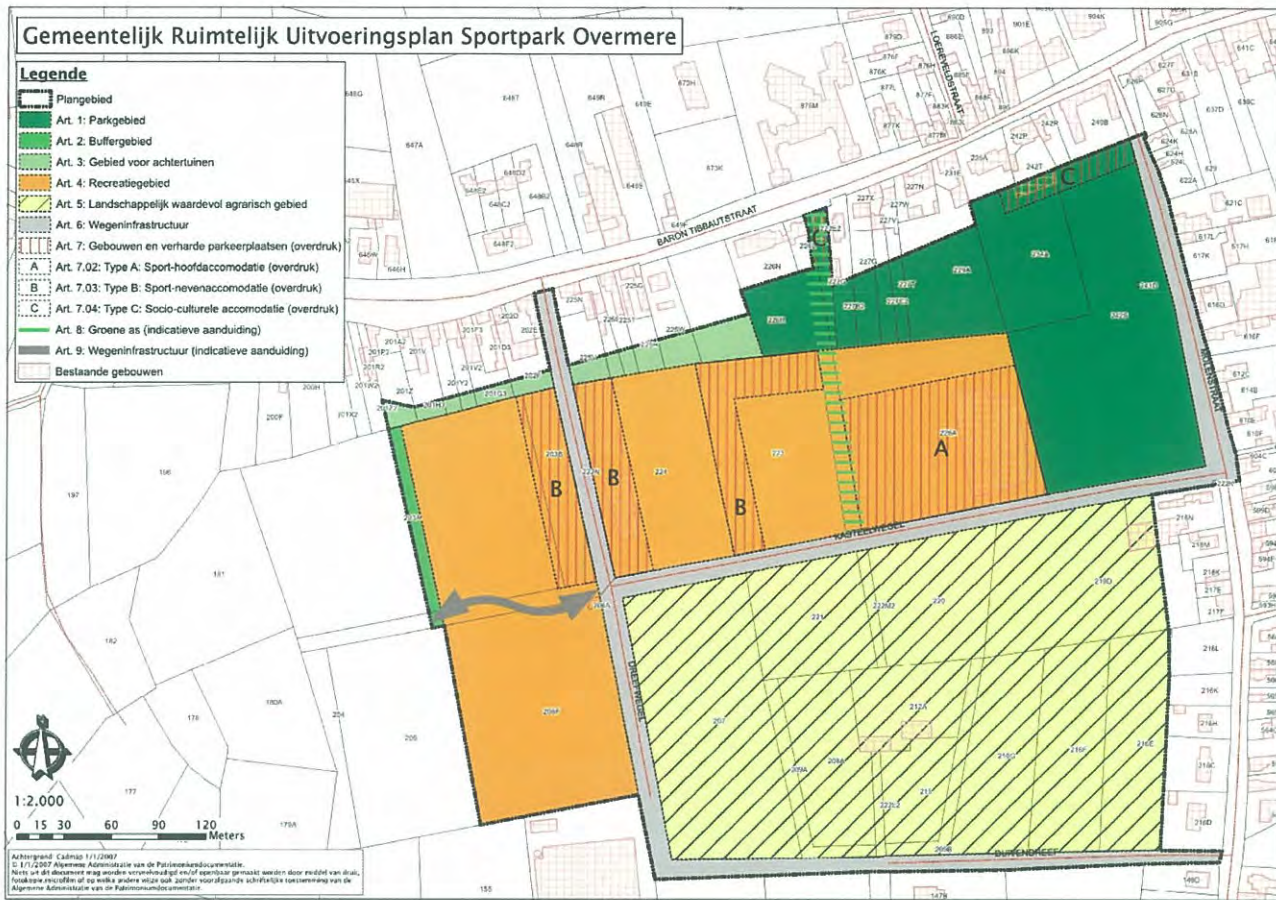
(voorlopig nog niet goedgekeurd)

Dit BPA ging samen met het BPA Sport-Overmere van start. Dit BPA voorziet in een bestemmingswijziging van 'zone voor dagrecreatie' naar 'bufferzone' voor gronden die momenteel gebruikt worden door een voetbalclub die zou geherlokaliseerd worden. De mobiliteitseffecten van dit BPA zijn eveneens beperkt.

BPA Saros

Dit BPA werd goedgekeurd bij M.B op 16 januari 2007 en lost de problemen van een zonevreemd bedrijf op, de impact op mobiliteit van het BPA is beperkt (bestaand bedrijf).

RUP Sportpark Overmere
goedgekeurd 29/1/2009

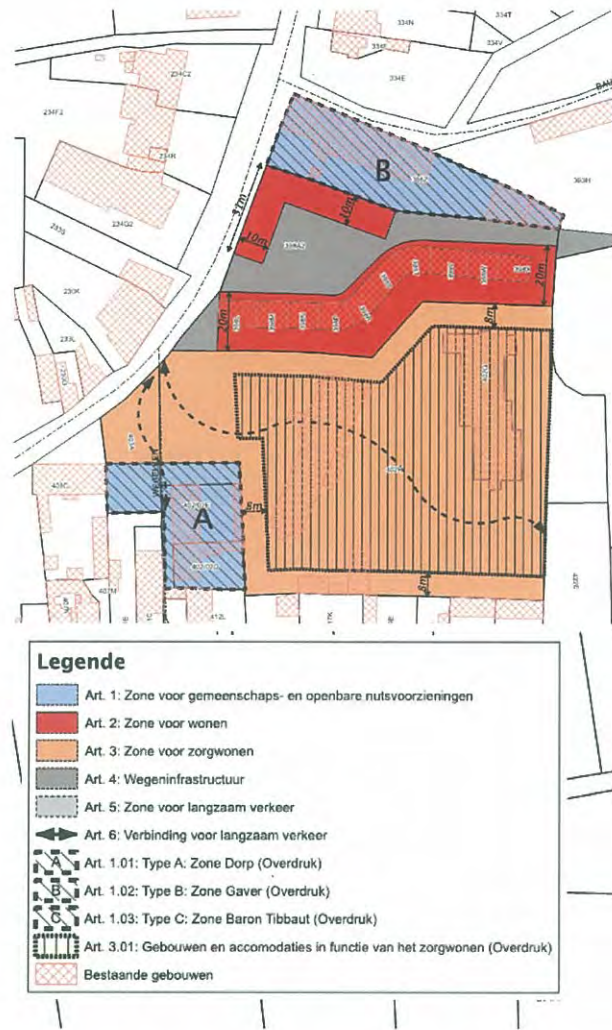


Dit plan maakte de verdere realisatie van de sportsite in Overmere mogelijk. In het vroegere BPA zaten teveel beperkingen die de realisatie van deze site bemoeilijkten zo werd er b.v. te weinig rekening gehouden met parking, ...

Naar mobiliteit toe is de realisatie van de parking op deze site belangrijk. Dit heeft ook de potentie om te fungeren als een alternatieve randparking voor de dorpskern van Overmere.

RUP Baron Tibaut Gaver

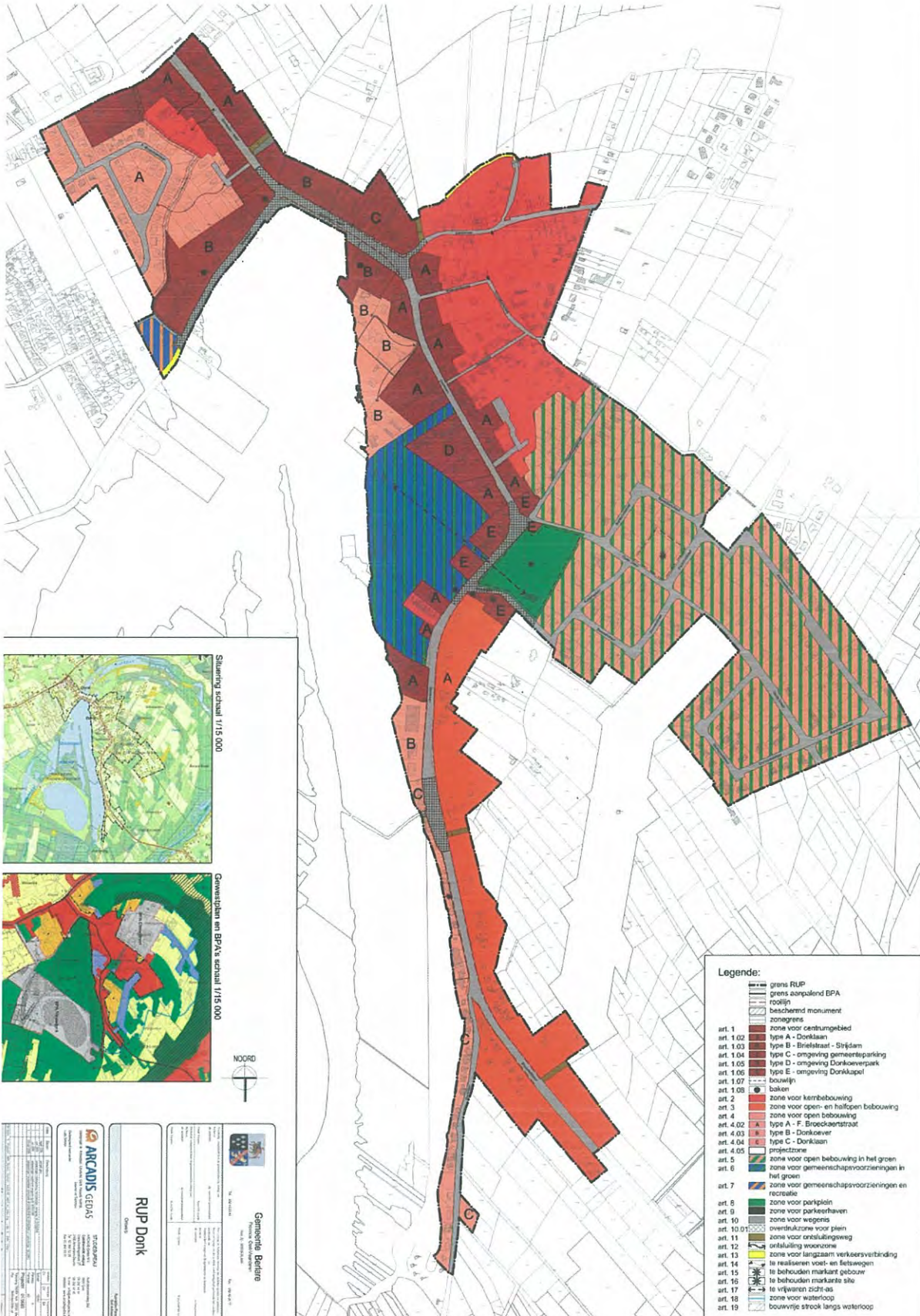
goedgekeurd 23/9/2010



Dit plan actualiseert het bestaande BPA Dorp Gaver.

Dit betreft een herschikking van het aanwezige rustoord en serviceflats. De mobiliteitsimpact is beperkt.

RUP Donk
goedgekeurd 4/6/2009



Dit RUP ordent het gebied aan de Donk. De mobiliteitsimpact is relatief beperkt.
 Dit RUP maakte mee de realisatie van de festivalsite met bijhorende parking mogelijk.

RUP Lokaal bedrijventerrein
 definitief vastgesteld op 21/9/2011



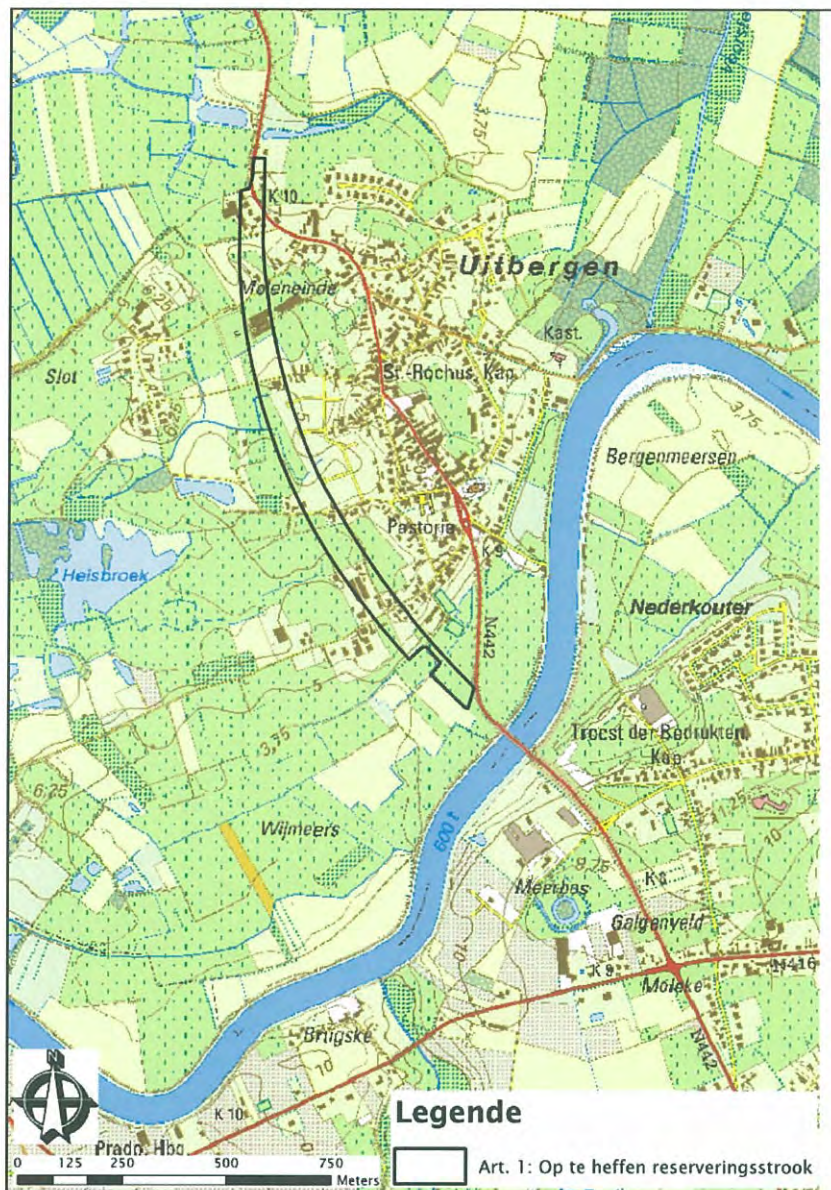
Dit plan maakt de realisatie van een lokaal bedrijventerrein mogelijk en heft een achterhaalde bestemming als gebied voor KMO en ambachtelijke bedrijven op.

Er wordt tevens een parking voor vrachtwagens voorzien (zie verder).

Vanuit mobiliteitsoogpunt is deze ligging aansluitend op de dorpskern van Overmere en aansluitend op de N 445 zeer goed. Dit bedrijventerrein bevindt zich ook in de nabijheid van het op- en afrittencomplex te Laarne met de E17.

RUP Opheffen reservatiestrook

Goedgekeurd 4/7/2011



Dit RUP heft de bestaande reservatiestrook rond Uitbergen op.

Er werd reeds in het vorige mobiliteitsplan en het GRS beslist om deze strook niet langer te realiseren.

RUP Galgenbergstraat

Er is een RUP in opmaak dat het bestaande BPA Galgenberg zal vervangen.

Naar aanleiding van dit RUP worden ook mogelijkheden voorzien voor het parkeren van vrachtwagens (in dit RUP bevindt zich een bestaand lokaal bedrijventerrein en een containerpark).

3.2 Verkeerplannen en studies

3.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001)

Er is een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen in opmaak.

Algemeen

Het ontwerp beleidsplan is het basisdocument waarmee de Vlaamse Regering op een gestructureerde manier en op basis van duidelijke informatie het overleg over de mobiliteitsproblematiek de komende jaren op gang wil brengen tussen de verschillende betrokken partijen.

Doelstellingen van dit plan

In het mobiliteitsplan worden vijf doelstellingen uitgewerkt:

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

De gemeentelijke mobiliteitsplannen schakelen zich eveneens in deze doelstellingen in.

3.2.2 Mobiliteitsplannen omliggende gemeenten

Verschillende buurgemeenten zijn eveneens van start gegaan met het vernieuwen van hun mobiliteitsplan. Er zal in de toekomst zoveel mogelijk naar gestreefd worden om deze plannen op elkaar af te stemmen.

Vanuit de huidig gekende plannen zijn er voorlopig geen strijdigheden waar te nemen.

3.2.3 **Provinciaal fietsbeleid Oost-Vlaanderen**

3.2.3.1 Provinciaal fietsnetwerk

In zitting van 19 februari 1997 hechtte de provincieraad zijn principiële goedkeuring aan een nieuw provinciaal fietsbeleid. Volgende uitgangspunten (actiepunten) liggen aan de basis van dit plan:

- het maken van een combinatie tussen een uitgesproken recreatief fietsnetwerk, waaraan het utilitair fietsnetwerk kan gekoppeld worden
- het stelsel van fietsverbindingen moet een samenhangend en sluitend geheel vormen
- per (deel-)gemeente wordt een centraal punt gekozen, van waaruit de meest wenselijke fietsverbinding naar een ander punt wordt uitgezet
- het fietsnetwerk moet een netwerk zijn met hoofdassen, waaraan de lokale infrastructuur kan opgehangen worden
- de fietsverbindingen dienen direct, veilig, aantrekkelijk en comfortabel te zijn
- maatregelen dienen samenhangend genomen te worden (afspraken tussen provinciaal technische dienst, Toerisme Oost-Vlaanderen,...)
- tussen de onbebouwde kommen dient het fietsverkeer te worden gescheiden van het autoverkeer, in de bebouwde kom dient het fietsverkeer met het autoverkeer gemengd te worden
- conflicten moeten zoveel mogelijk worden vermeden
- ondersteuning in de vorm van promotie, voorlichting,... is noodzakelijk om het fietsnetwerk de nodige draagkracht te bieden

Het provinciaal fietsnetwerk werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 11 juni 1998 en door de bestendige deputatie bekrachtigd op 11 februari 1999.

Aan dit netwerk werd een subsidieregeling gekoppeld. De provinciale subsidie voor de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen die zijn opgenomen in het provinciaal fietsnetwerk bedraagt 40% van de subsidieerbare werken.

3.2.3.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

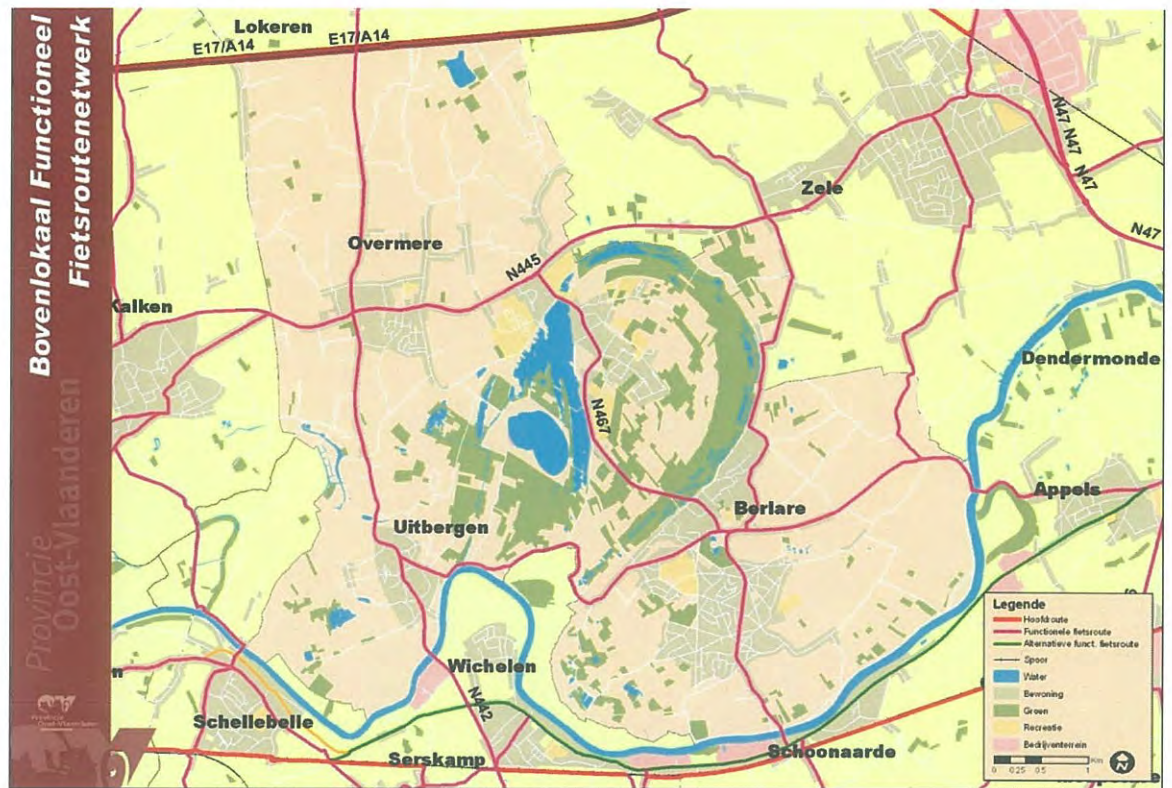
Binnen een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse provincies, werd een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgebouwd. Dit netwerk vormt het kader waarbinnen het Vlaams Gewest en de provincies zich aan moeten houden en waarop het Vlaams Gewest zich baseert om een objectieve behoefteanalyse 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.

Ontwerpprincipes bij de opbouw van het functioneel fietsroutenetwerk zijn:

- verbinding van kernen en attractiepolen
- enkel uitwerking van bovenlokale functionele fietsroutes (het lokaal netwerk kan verder uitgewerkt door de gemeenten)
- kwalitatieve hoofdeisen voor een fietsroutenetwerk: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort
- afstemming van het functioneel en het recreatief fietsroutenetwerk

- een hiërarchische opbouw van hoofdroutes en bovenlokale routes
- aandacht voor categorisering van de wegen



bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk in Berlaer

Dit plan werd recent gewijzigd (zie ook richtinggevend gedeelte) – de Donkiaan werd opgenomen in plaats van de Turfputstraat.

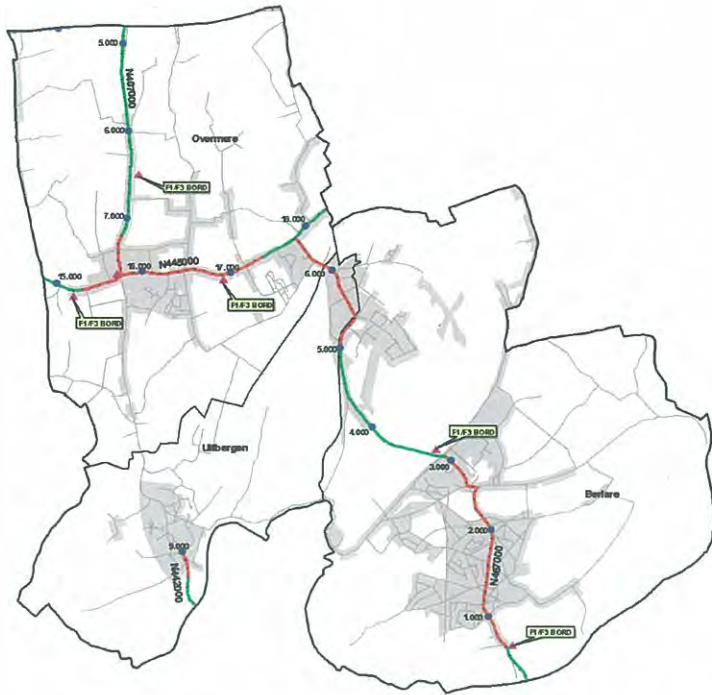


fietspaden lange afstand



provinciaal fietsroutenetwerk

Door de provincie werd ook gewerkt aan een afbakening van de bebouwde kommen. Hieronder is de afbakening voor de gemeente Berlare gegeven.



**AFBAKENING BEBOUWDE KOM
BERLARE**

- gewest- en provinciewegen
- hectometerpunten
- kilometerpunten
- gemeentewegen
- gemeentegrens
- deelgemeenten
- woonbestemmingen gewestplan

huidige afbakening met F1/F3 borden

Afbakening bebouwde kom langs gewest- en provinciewegen

- bebouwde kom
- geen bebouwde kom

0 400 800 meter 1: 40000

6 augustus 2001 mobiliteitscel

Afbakening bebouwde kommen Berlare (bron: CD-ROM afbakening bebouwde kommen Oost-Vlaanderen, 2001)

4 Berlare vandaag

4.1 De bestaande ruimtelijke structuur

kaart 3: bestaande ruimtelijke structuur

Berlare heeft een totale oppervlakte van 3793 ha en telt ongeveer 14500 inwoners.

De Schelde heeft een sterke invloed gehad op de gemeente. 10000 jaar geleden vloeide deze rond de zandduinen van Bareldonk. Steeds weer verlegde de Schelde traag haar loop. Na duizenden jaren was de oude Scheldearm opgevuld door veen. Eind 17^e eeuw begon men in Berlare het veen te delven en de aldus ontgonnen turf aan de man te brengen. De grootschalige ontginningen gingen door tot ver in de 19^e eeuw. Huidige plassen blijven als een stille getuige over. De huidige Scheldemeander is nog steeds een waardevol en aanwezig landschap. Verspreid over de gemeente bevinden zich nog verschillende bosfragmenten. Het drooggelegde Broek (Broekbos), het Donkmeer, de Gratiebossen en de bossen ter hoogte van Nieuwdonk vormen samen met het Donkmeer het groene hart van de gemeente.

Het toerisme kwam in Berlare na WOII sterk tot ontwikkeling. In 1961 werd de Eendekooi opengesteld voor het grote publiek en in 1984 werd het recreatieterrein Nieuwdonk geopend. Natuur en recreatie staan soms tegenover elkaar.

Er bevinden zich vier woonkernen in de gemeente: Berlare, Overmere, Uitbergen en het gebied rond het Donkmeer. De belangrijkste verkeersinfrastructuur loopt door de verschillende woonkernen.



























Er zijn geen grote bedrijven in Berlare.

In het noorden wordt de gemeente begrensd door de E 17, in het zuiden door de Schelde. De barrièrewerking van deze infrastructuur en deze rivier wordt door de verschillende overgangen vrij goed opgevangen. Er is geen rechtstreekse aansluiting op de autosnelweg

Mobiliteitsplan
Berlare

Bestaande
ruimtelijke
structuur
kaart 3

Legende

-  hoofdweg
-  gewestweg
-  intergemeentelijke weg
-  lokale weg
-  landbouwweg/voetweg
-  spoorlijn
-  dorpscentrum
-  geïsoleerde wijk
-  opvallende concentratie
wekenverblijven
-  kampeerverblijfpark
-  lintbebouwing
-  woonkorrel
-  bedrijventerrein
-  KMO-zone
-  rivier
-  beek/gracht
-  valleigebied
-  watervlak
-  boscomplex
-  populieraanplant
-  moerasige grond
-  kerk
-  kasteel
-  station
-  open ruimte
(hoofdzakelijk landbouw)
-  gemeentegrens Berlare

Schaal: 1/50000



4.2 Verkeersaantrekkende functies

kaart 4a en b: voorzieningen en recreatieve functies

Berlare valt te omschrijven als een autonome gemeente. Berlare ligt tussen Gent, Lokeren, Dendermonde en Aalst. De invloed van deze steden uit zich op diverse vlakken: op het vlak van tewerkstelling, onderwijs, urgente hulpverlening en op het vlak van administratieve, gerechtelijke en andere diensten.

De gemeente Berlare heeft op verschillende terreinen ook een attractiviteit. De belangrijkste is ongetwijfeld de recreatieve pool aan het Donkmeer, deze heeft een bovenlokaal karakter.

Lokaal zijn andere recreatievoorzieningen, scholen en lokale handel de belangrijkste verkeersopwekkers. Hierna volgt een opsomming van de belangrijkste functies.

Handelsfuncties-winkelen-diensten

Deze functies zijn vooral gesitueerd in de deelgemeente Berlare. Langs de E. Hertecantlaan bevinden zich de meeste winkels. Van een echte winkelstraat is evenwel geen sprake.

In de gemeente bevinden zich verschillende supermarkten. Aan de supermarkten tussen de Schelde en Berlaredorp langs de N 467 en aan het kruispunt van de Donklaan en de Dendermondsesteenweg zijn soms verkeersproblemen omwille van de op- en afrijdende wagens. In Dorp bevindt zich het gemeentehuis, de brandweer, de politie, de bibliotheek en het cultureel centrum. De verschillende scholen liggen verspreid over de verschillende kernen.

Recreatie en toerisme

Recreatie en toerisme lokken het meeste verkeer naar de gemeente. Aan het Donkmeer bevinden zich tal van horecazaken, kampeerverblijfparken, recreatievoorzieningen (vooral waterrecreatie), ...

De uitbouw van een festivalhal aan het Donkmeer heeft de attractiviteit van deze site nog verhoogd.

Bedrijven

Er bevinden zich geen grote bedrijven in de gemeente. Er bevinden zich verschillende kleine bedrijven verspreid over de verschillende woonkernen. Het komen en gaan van vrachtwagens door de woonkern geeft soms aanleiding tot een aantasting van de verkeersleefbaarheid.

Mobiliteitsplan Berlare

Voorzieningen kaart 4a

Legende

- gemeentehuis
- OCMW
- school
- bejaardentehuis
- jeugdcentrum
- festivalhal-bezoekerscentrum
- bibliotheek
- cultureel centrum
- kerk
- kerkhof
- containerpark
- gemeenteloods
- lokale politie

Schaal: 1/50000























- Campings:
- 1 Ter Wilgen
 - 2 Antzonia
 - 3 Barelidonk
 - 4 De Donkere Wolk
 - 5 Dennenbos
 - 6 Noordzee
 - 7 Gamma
 - 8 Groenpark
 - 9 Kloosterputten B
 - 10 Hoogewijs
 - 11 Kouterweekendpark
 - 12 Rodao
 - 13 Roosendaal
 - 14 Donkmeer
 - 15 Prima Vera
 - 16 Ter Kapelle



Mobiliteitsplan Berlare

Recreatieve voorzieningen kaart 4b

Legende

-  sporthal
-  watertoerisme op Donkmeer en Nieuwdonk
-  festivalhal-bezoekerscentrum
-  Provinciaal Toeristisch Infokantoor
-  bibliotheek
-  cultureel centrum
-  jeugdhuis JZN Overmere
-  camping
-  voetbal
-  tennis
-  bowling
-  ruitersport
-  sportveld, diverse sporten
-  minigolf
-  liggende of staande wip
-  overige sporten
-  Chirojongens Berlare
-  Chiromeisjes Berlare + KSJ
-  Chirojongens Overmere
-  Chiromeisjes Overmere

Schaal: 1/50000



0 0.5 km 1 cm

N



4.3 Bestaande verkeersinfrastructuur

kaart 3: bestaande ruimtelijke structuur

4.3.1 Regionale verkeersstructuur

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de E 17 geselecteerd als hoofdweg. Er bevindt zich geen op- en afrittencomplex ter hoogte van Berlare. Er werden geen primaire wegen in deze gemeente geselecteerd.

De N 445, de N407, de N 442 en de N467 vormen de belangrijkste assen in deze gemeente. Voor de noord-zuidverbindingen is de aanwezigheid van de verschillende bruggen van belang. De doortocht langs de N 442 in Uitbergen werd onlangs heraangelegd.

4.3.2 Gemeentelijke verkeersstructuur

4.3.2.1 Autoverkeer

De belangrijkste verkeersassen in Berlare zijn de verschillende gewestwegen. De gemeentelijke wegen bestaan voornamelijk uit een kluwen van smalle straatjes en wegjes. Vooral in de woonkernen van Uitbergen en Berlare zijn de woonstraten vrij smal. De meeste straten zijn tot nu toe gespaard gebleven van sluijverkeer. Enkel langs de Heikantstraat, de Turfputstraat en langs de dijk neemt het autoverkeer de laatste jaren toe.

4.3.2.2 Openbaar vervoer

Treinverbindingen NMBS

In de gemeente bevindt zich geen treinstation. Er bevinden zich wel enkele stations in de buurt van de gemeente. Volgende stations kunnen beschouwd worden in dalende lijn van belang voor Berlare.

- Schoonaarde: Dendermonde – Mechelen, Wetteren – Gent
- Schellebelle: Wetteren – Gent, Aalst – Brussel, Dendermonde – Mechelen
- Zele: Lokeren – Sint-Niklaas, Dendermonde, Brussel
- Wichelen: Dendermonde – Mechelen, Wetteren – Gent
- Dendermonde: Gent, Mechelen, Brussel, Lokeren
- Lokeren: Gent, Sint-Niklaas – Antwerpen, Dendermonde, Brussel
- Wetteren: Gent, Aalst – Brussel, Dendermonde
- Aalst: Brussel, Gent
- Gent: Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen, Brugge – Oostende, Brussel, Oudernaarde – Kortrijk – Brussel – Oostende

Busverbindingen

De Lijn Oost-Vlaanderen (bron: De Lijn Oost-Vlaanderen)



netplan Berlare

Volgende buslijnen lopen door Berlare:

Lijn	Naam		Frequentie
2329	Dendermonde - Schoonaarde - Berlare	week	functioneel
		zaterdag	-
		zondag	-
2136	Zele - Gent - St.M.Latem - De Pinte/St.M.Leerne	week	120' (avondspits: 30')
		zaterdag	vm: 120' - nm: 60' - avond: 120'
		zondag	nm: 120'
2137	Wetteren - Kalken - Overmere - Lokeren	week	60'
		zaterdag	functioneel
		zondag	-
2353	Aalst-Gijzegem-Overmere-Lokeren	week	functioneel
		zaterdag	-
		zondag	-
2354	Aalst - Overmere - Lokeren	week	60'
		zaterdag	vm: 120' - nm: 60'
		zondag	120'
2398	Aalst - Lede - Uitbergen	week	functioneel
		zaterdag	vm: 2 ritten naar Aalst nm: 3 ritten naar Uitbergen
		zondag	-
	Belbus Zele -Berlare		

4.3.2.3

Fietsers en voetgangers

In de gemeente bevinden zich verschillende recreatieve fiets-en wandelroutes.

De gemeente werkt volop aan de realisatie van fietspaden langs zijn belangrijkste assen.

Langs de gemeentelijke wegen bevinden zich nauwelijks fietspaden, dit is ook niet echt nodig omwille van het lokale karakter van de meeste straten. Enkel de Gaver heeft een bovengemeentelijk karakter en langs deze as bevindt zich dan ook een fietspad-weliswaar onder de vorm van een betonstrook. De gemeente heeft de intentie om dit op korte termijn te vernieuwen.

Daarnaast is er ook een doortochtproject langs de N 467 opgestart door het Vlaams Gewest. Er zal eveneens geopteerd worden om fietspaden aan te leggen. De gemeente werkt ook aan een fietspadenproject langs de Donklaan.

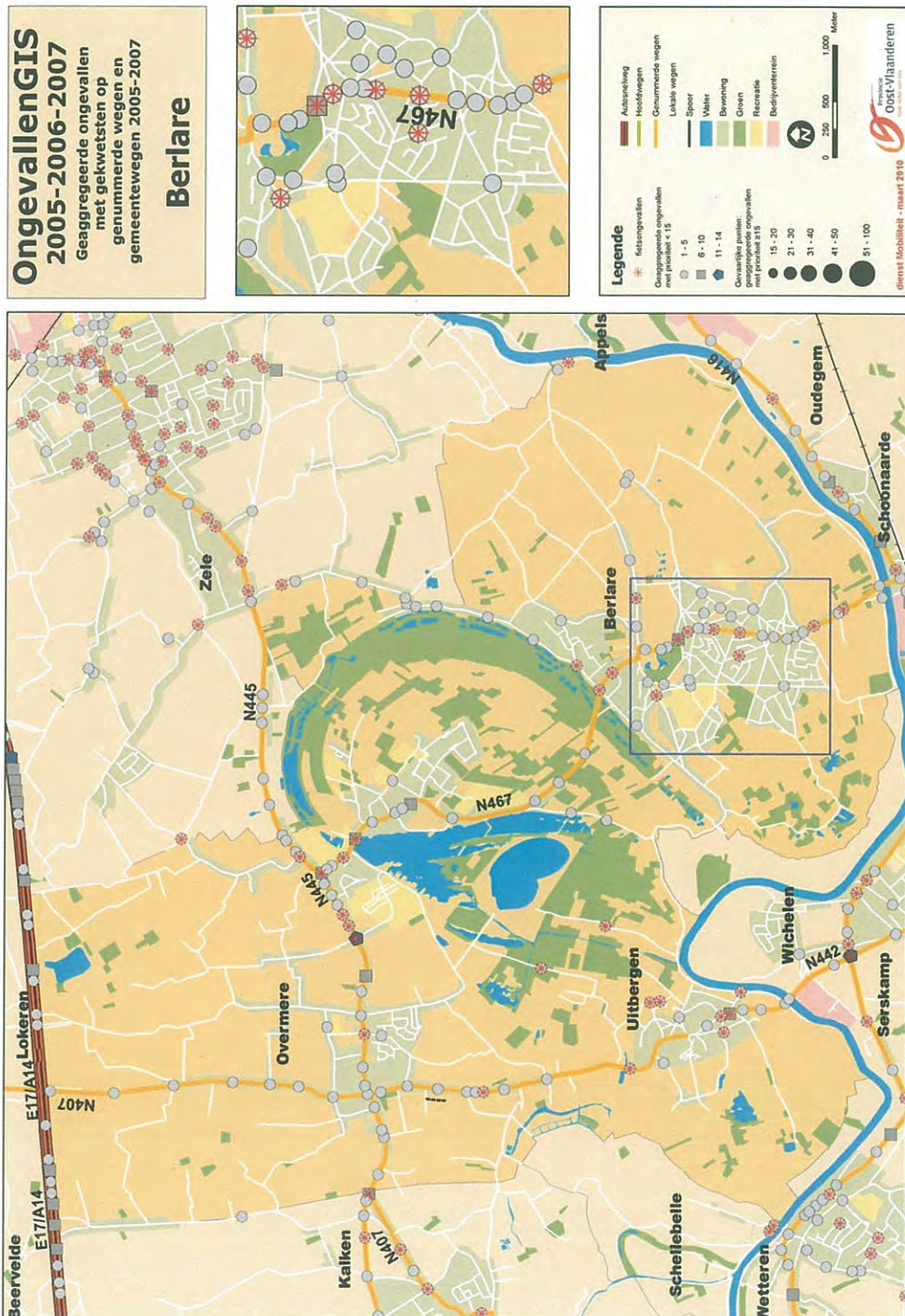
In de verschillende woonstraten werd reeds in het verleden vrij veel aandacht besteed aan de voetganger. Problemen zijn soms de nogal nauwe afmetingen van de voetpaden en het ontbreken van zebrapaden.

Langs het Donkmeer werd naar aanleiding van de oeverversterking een wandelpad aangelegd.

4.4

Ongevallenanalyse

Er werd gebruik gemaakt van het ongevallen GIS van de provincie Oost-Vlaanderen. Op onderstaande kaart zijn de plaatsen van ongevallen te zien die tussen 2005 en 2007 zich hebben voorgedaan. De gemeente is relatief onveilig. Opvallend is de N 445 waar mede door de aanwezigheid van verschillende kruispunten zeer veel ongevallen gebeuren. Vooral op het kruispunt met de Mosseveldstraat en de Meerstraat gebeurden in het verleden de zwaarste ongevallen. Voor de rest komen de meeste ongevallen voor in het centrum van Berlare, Uitbergen en aan het kruispunt van de N 467 met de N 445.



5 Probleemomschrijving

5.1 Probleemstelling op basis van de bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 5: probleemstelling ruimtelijke structuur

Bedrijven

Er zijn geen grote bedrijven in de gemeente. Verspreid over de gemeente bevinden zich verschillende kleine en middelgrote bedrijven. In het algemeen is de impact van deze bedrijven op de mobiliteitsproblematiek vrij klein. Uitzondering op deze regel zijn wel de verschillende transportbedrijven en sommige kleine KMO's in de kern van Berlare.

Wonen

De gemeente bestaat uit vier kernen: de drie kernen Berlare, Overmere en Uitbergen en het woon- en recreatiegebied aan het Donkmeer. Door deze centra lopen de belangrijkste ontsluitingswegen van de gemeente (de N 467, de N 445, de N 442 en de N 407). Enkel in Uitbergen en gedeeltelijk in Berlare werd reeds getracht om een afstemming te vinden tussen de verblijfsfunctie van deze kernen met het verkeerskarakter van de wegen die deze doorkruisen. Voor Berlare is inmiddels wel een doortochtproject opgestart vanaf de brug tot aan de dorpskern.

De bebouwing deint verder uit als lintbebouwing langs de gewestwegen en verschillende gemeentelijke wegen. Negatieve mobiliteitsaspecten zijn o.a. een toename van de verkeersonveiligheid en –onleefbaarheid langs deze wegen, een slechte oriënteerbaarheid, een moeilijke categorisering van de wegen en een moeilijke uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk.

Winkelen

De E. Hertecantlaan (N 467) in het hart van de deelgemeente Berlare heeft een verkeerskarakter, hoewel dit gebied in principe behoort tot het verblijfsgebied. Langs deze laan bevinden zich de meeste voorzieningen –winkels, banken, kantoren, In de Frankrijkstraat en de Nieuwstraat (N 467) werden reeds inspanningen gedaan om de verblijfsfunctie van deze kern te accentueren. Desalniettemin is de snelheid van het autoverkeer hier nog steeds hoog. De N 467 is één van de noord-zuidassen in deze regio –dit wordt sterk bepaald door de brug over de Schelde te Schoonaarde. Trendmatig zal het verkeer hier verder toenemen – mede ook door de doortochtinrichting in Uitbergen – waardoor het conflict tussen het verkeer en de verblijfsfunctie verder toeneemt. Parkeren zal binnen de doortocht van Berlare een belangrijk aandachtspunt zijn. Er zal een evenwicht gezocht moeten worden tussen de nodige parkeerplaatsen voor de er aanwezige bedrijven en de veiligheid en het comfort van de zwakke weggebruikers.

Scholen

De basisschool in Overmere takt niet meer rechtstreeks aan op de N 445 wat reeds een verbetering is tegenover de vroegere situatie. Om de school te bereiken dient weliswaar nog steeds van deze weg gebruikt gemaakt worden. Er zijn geen verkeersremmende voorzieningen, ook de verkeerssignalisatie geeft niet duidelijk aan dat men zich in een schoolomgeving bevindt. Er werd wel reeds een verkeerslicht geplaatst.

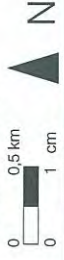
Mobiliteitsplan
Berlare

Probleemstelling
ruimteijke
structuur
kaart 5

Legende

-  conflict leefbaarheid en doorgaand verkeer
-  horecalint
-  lintbebouwing
-  trek zwaar verkeer aan
-  druk op open ruimte
-  winkels takken rechtstreeks aan op gewestweg of provincieweg
-  onveilige schoolomgeving
-  geen ruimtelijk verband tussen Uitbergen en Berlare
-  barrière-effect

Schaal: 1/50000



Ook de vrije basisschool Heilig Maagd langs de Nieuwstraat (N 467) kent een gelijkaardig probleem.

De schoolomgeving langs de Donklaan ontsluit nu via de parking aan de festivalhal wat een grote verbetering is t.o.v. de vroegere toestand toen de ontsluiting rechtstreeks gebeurde via de Donklaan. Deze schoolomgeving blijft weliswaar nog steeds een aandachtspunt langs deze drukke weg.

Recreatie

Om het Donkmeer te bereiken vanuit het zuiden of het westen via de kortste weg moet het verkeer door de dorpskernen. Vanuit het noorden of het oosten moet het door woonstraten. Op toeristische topdagen geeft dit soms aanleiding tot verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen.

De inrichting van de Donklaan benadrukt de doorstromingsfunctie van het autoverkeer. Dit contrasteert met het eigenlijke gebruik door de talrijke recreanten die zich argeloos langs deze weg begeven.

Het parkeren in de buurt van het Donkmeer geeft soms problemen. Langs de Donklaan en Brielstraat parkeren auto's ondanks de verbodsborden vaak op de aanliggende berm. De privé-parkings zijn meestal vrij duur of exclusief voorbehouden aan de klanten van de restaurants. Bovendien veroorzaken ze veel automanoeuvres, waardoor het aantal conflictpunten langs de N 467 toeneemt.

De loopafstand tussen de 'festivalhalparking' (300 parkeerplaatsen) en het 'horecagebeuren' langs het meer is al vrij groot. Deze parking werd recent wel grondig opgefrist waardoor deze wel aantrekkelijker wordt om te gebruiken.

Aan de Nieuwdonk dringen de auto's vrij diep door in het domein, waardoor de natuurlijke structuur verstoord wordt en de parking aan de ingang van het domein onderbenut wordt.

Barrièrewerking door infrastructuur en natuur

De gemeente ligt tussen de Schelde en de E17. De noord-zuidontsluiting van de gemeente wordt hierdoor sterk bepaald.

In het midden van de gemeente bevindt zich het Donkmeer en de aanpalende natuureservaten. Hierdoor is de deelgemeente Uitbergen niet optimaal verbonden met de hoofdgemeente Berlare.

De gemeente werkt wel aan een project (fietspaden) om deze kernen beter te verbinden en ook de verbinding Uitbergen-Donkmeer te verbeteren.

5.2 Verkeers- en mobiliteitsproblemen op het bestaande netwerk gerangschikt per vervoerswijze

Kaart 6: probleemstelling verkeers- en vervoersnetwerk

5.2.1 Wegennetwerk autoverkeer

De belangrijkste ontsluitingswegen gaan door de verschillende dorpskernen. Door de lintbebouwing en de wegbreedte wordt de hoge snelheid op deze wegen sterk ervaren door de zwakke weggebruiker. De lintbebouwing en de verspreide bebouwing maken het niet gemakkelijk om een duidelijk beeld te krijgen van de afbakening van de bebouwde kom.

Ook in de omgeving van de scholen ligt de snelheid hoog. Vooral aan de basisschool in Overmere tekent deze problematiek zich scherp af.

De basisschool te Uitbergen bevindt zich in een smalle straat. De meeste ouders brengen hun kind(eren) met de auto naar school. Dit geeft zelden aanleiding tot gevaarlijke situaties (vrij lage snelheid van de wagens), maar het op- en afhalen van de schoolkinderen veroorzaakt een verkeerschaos aan de schoolpoort.

De snelheid ligt vooral te hoog in de E. Hertecantlaan, Frankrijksstraat-Nieuwstraat (ondanks de reeds aangelegde doortocht), de Donklaan, de N 445 (ter hoogte van de dorpskern van Overmere) en de Veerstraat in Uitbergen.

De gemeente evolueert tot een 'slaapgemeente'. Dit impliceert dat het aantal woon-werkverplaatsingen (vooral met de wagen) de laatste jaren sterk is toegenomen.

De gemeentewegen in het centrum van Uitbergen en Berlare zijn ongestructureerd, vormen een ingewikkeld kluwen en zijn een mogelijke bron van ongelukken.

Op het kruispunt van de N 445 en de N 467 (Klappel) zijn er tijdens de zomermaanden problemen zowel naar doorstroming van het verkeer als naar verkeersveiligheid.

5.2.2 Fietsnetwerk

De belangrijkste fietsverbindingen lopen langs de hoger genoemde gewestwegen. Vooral langs de N 467 en de N 445 (in de kern van Overmere) conflicteert het langzaam verkeer met het autoverkeer. De problemen langs de N 467 dienen enigszins genuanceerd te worden, daar er reeds fietspaden aangelegd werden tussen het kruispunt met de Turfputstraat en De Klappel (weliswaar niet conform het vademecum fietsvoorzieningen) en er ook gewerkt wordt aan een doortochtproject in de dorpskern van Berlare.

In de verschillende woonkernen, ter hoogte van het Donkmeer en aan de halten voor het openbaar vervoer bevinden zich nauwelijks fietsstallingen.

Op de verschillende kruispunten werd niets voorzien om de fietsers te beveiligen.

De signalisatie van de fietsoversteekplaatsen en de fietspaden laat te wensen over.

5.2.3 Voetgangers









De problemen omtrent het comfort en de veiligheid van het voetgangersverkeer zijn:

- beveiliging van de schoolomgeving
- veiligheid en oversteekbaarheid van de N 467 (Donklaan tot en met E. Hertecantlaan) en de N 445.
- polyvalent ruimtegebruik in de centrumstraten (omgeving kerk)

Mobiliteitsplan
Berlare

Probleemstelling
verkeers- en
vervoersnetwerk
kaart 6

Legende

-  te hoge snelheid gemotoriseerd verkeer
-  onoverzichtelijk kruispunt
-  onveilige schoolomgeving
-  soms problemen met vrachtwagens
-  sluipverkeer?
-  gebrek aan fietsvoorzieningen
-  ontbreken van weghierarchie
-  gebrek aan openbaar vervoer

Schaal: 1/50000



De ruimtelijke spreiding van de bebouwing beperkt het aantal (potentiële) voetgangersverplaatsingen. Ouderen en scholieren vormen een specifieke doelgroep waarvoor onvoldoende voorzieningen zijn.

5.2.4

Openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoeraanbod in deze gemeente is beperkt wat weliswaar rekening houdende met de ruimtelijke structuur van de gemeente en de ligging in het buitengebied niet abnormaal is.

De lijnen 53 en 54 zijn goed uitgebouwde openbare vervoerlijnen.

De gemeente beschikt niet over een treinstation.

De buslijnen 53 en 54 bedienen de treinstations Schoonaarde (halte Gemeenteplein, op 350 m wandelafstand van het station van Schoonaarde, de afstemming trein en bus is echter niet optimaal) en Aalst.

Lijn 36 bedient het station van Zele.

DEEL 2 Richtinggevend gedeelte

6 De doelstellingen van het mobiliteitsplan Berlare

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 waarachtig 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 Berlare

De gemeente wenst het aantal verkeersongevallen ook op zijn grondgebied verder terug te dringen. Dit in de eerste plaats door een meer veilige verkeersinfrastructuur.

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

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 Berlare

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. De gewestwegen vormen de garantie voor de bereikbaarheid van de gemeente. De verkeersfunctie op deze wegen dient behouden te blijven met respect voor de er 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.

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 Berlare

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 doortocht in Berlare vormen alvast belangrijke stappen in het verbeteren van de verkeersleefbaarheid binnen de gemeente.

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 vervoermiddelen 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 Berlare

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 Berlare

De gemeente houdt in het kader van zijn mobiliteitsbeleid ook rekening met de insteek milieu. De open landelijke gebieden en de natuurgebieden worden in de mate van het mogelijke gevrijwaard van doorgaand autoverkeer. Het barrière-effect van infrastructuur dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

7 Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

7.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit

In het GRS zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de nabije toekomst voor de gemeente Berlare opgenomen.

7.1.1 Ruimte om te wonen

Dit houdt in de eerste plaats het tegengaan van verlinting of verdere spreiding van de bebouwing in. Er wordt naar gestreefd om de verschillende kernen ruimtelijk zo goed mogelijk te benadrukken. Waar mogelijk dient het zicht op en de beleving van de open ruimte langs de weg behouden te blijven.

Met betrekking tot mobiliteit is het concentreren van woningen in de kernen een zeer positief gegeven. Er is meer mogelijkheid tot gebruik van de fiets of openbaar vervoer dan buiten de kernen.

In het GRS wordt aangehaald dat er, volgens de confrontatie van de woonbehoefte met het aanbod aan onbebouwde percelen en de taakstelling van de provincie, geen behoefte is tot het ontwikkelen van de resterende woonuitbreidingsgebieden. De meeste woonuitbreidingsgebieden werden reeds ontwikkeld. De gemeente blijft nog vragende partij om de resterende woonuitbreidingsgebieden aan te snijden, doch kan dit voorlopig omwille van de bestaande behoefte niet verantwoorden. Deze woonuitbreidingsgebieden dienen voorlopig dan ook beschouwd te worden als een reserve voor de toekomst. Mogelijks worden wel nog enkele sociale woonprojecten voorzien.

7.1.2 Ruimte om te werken

De bedrijvigheid in Berlare is niet zo groot in vergelijking met de verschillende omliggende gemeenten. Uitzondering op deze regel is de landbouw, alhoewel de tewerkstelling hier beperkt is en de laatste jaren sterk afnam. De landbouw wordt als een middel gezien om de open ruimte te vrijwaren. Dit betekent dat de ontwikkeling van de landbouw rekening moet houden met de ecologische kwaliteiten en met de landschappelijke waarde van de verschillende open gebieden.

Andere bedrijvigheid in de gemeente situeert zich voornamelijk in de tertiaire en quataire sector. Vooral de recreatie speelt hierin een belangrijke rol.

In de gemeente bevinden zich nauwelijks bedrijventerreinen. Deze zijn reeds vrijwel volledig ingenomen. De meeste bedrijven zijn zonevreemd, desalniettemin is de hinder in het algemeen vrij beperkt.

De verschillende voorziene zones op het gewestplan zijn niet optimaal. De raffinaderij in Overmere hoort eigenlijk niet thuis in deze dorpskern en moet op lange termijn geherlokaliseerd worden. In eerste instantie moet de hinder door de aanleg van voldoende groenvoorzieningen beperkt worden. De KMO-zone Galgenberg ligt in het hart van de dorpskern van Berlare. De ontsluiting van deze zone is niet optimaal. Het is dan ook wenselijk om naar eventuele toekomstige herinrichtingen van deze zone zo weinig mogelijk mobiliteitsgenererende activiteiten toe te laten.

In het GRS Berlare werd een voorstel gedaan om een nieuw lokaal bedrijventerrein te voorzien ten westen van de kern van Overmere en aan de noordkant van de Baron Tibbautstraat als beste locatie naar voren. De ontwikkeling van het lokaal bedrijventerrein dient door middel van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan verder te worden

uitgewerkt. Dit RUP werd recent definitief vastgesteld (zie boven). Deze site kent een zeer goede bereikbaarheid.

In dit plan werd ook ruimte voorzien voor een vrachtwagenparking.

7.1.3 **Ruimte voor natuur en landschap**

Een groot gedeelte van deze gemeente heeft landelijk karakter bewaard.

Gericht op de mobiliteit betekent dit vooral het weren van het doorgaand verkeer langs de landelijke wegen en een keuze om geen nieuwe verkeersinfrastructuur aan te leggen. De kleine voet- en buurtwegen (soms ook te midden van de velden) worden ten dienste van de fietser en voetganger in stand gehouden.

Binnen de kwetsbare gebieden zoals b.v. de Kalkense Meersen, Berlare Broek, Heide- en Scheldemeersen dienen quads verboden te worden teneinde de natuurwaarden van deze gebieden te beschermen.

7.1.4 **Ruimte voor voorzieningen**

De gemeente Berlare beschikt reeds over sporthallen, cultureel centrum, containerpark, ...

Recent werd het kasteeldomein in de dorpskern aangekocht. De gemeente werkt op dit ogenblik aan een visie omtrent dit domein. Het is voorlopig nog onduidelijk welke functie het kasteel zal krijgen. In eerste instantie wordt het park heringericht.

7.1.5 **Ruimte voor recreatie en toerisme**

Grootschalige recreatieve ontwikkelingen zoals Nieuwdonk moeten in de toekomst worden tegengegaan. Er wordt gestreefd naar het verder ontwikkelen van het passief toerisme (wandelen, fietsen, museumbezoek³, ...). Natuur en landschap vormen de belangrijkste troeven op dit vlak. Vooral aan het Donkmeer, maar ook in de uitgestrekte open ruimten, de Scheldevallei en de daarop aansluitende bossen is een toename van een veeleer passieve toeristische druk te verwachten. Het is in dergelijke gebieden dan ook van het grootste belang te waken over de impact van deze recreatievorm op de rust, de natuurwaarde en het landschap. Actieve recreatie speelt zich vrijwel volledig af in de omgeving van het Donkmeer (20-tal restaurants, Nieuwdonk, diverse campings of weekendverblijfparken (1117 standplaatsen en 121 weekendverblijven of chalets), ...). De draagkracht van dit gebied is zeer labiel en mag niet overschreden worden. Aandachtspunten zijn het voorkomen van zonevreemde weekendverblijven, een inbuffering en duidelijke afbakening van de bestaande campings en een betere naleving van de voorschriften uit het BPA Nieuwdonk. Directe mobiliteitseffecten zijn een reorganisatie van het parkeergebeuren aan het Donkmeer en in het bijzonder aan Nieuwdonk en het weren van gemotoriseerd verkeer langs de landelijke wegen.

In het GRS Berlare werd naar een zoeklocatie gezocht voor een Golfschool. Hierin werd de locatie gelegen tussen Donklaan en Sparrendreef als voorkeurslocatie naar voor

³ Er werden reeds enkele initiatieven genomen. In 1997 werd een natuureducatief bezoekerscentrum ingericht binnen de infrastructuur van de festivalhal. Er wordt eveneens gewerkt aan een Boerekrijgmuseum.

geschoven. Voor deze recreatieve voorziening zal een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt moeten worden.

Voor een groot deel van het Donkmeer werd reeds een rup Donk opgemaakt. Er zijn geen speciale mobiliteitseffecten aan dit RUP gekoppeld.

Mobiliteitseffecten van strategische projecten

De herinrichting van de N 467 als doortocht

Door deze herinrichting moet een evenwicht tussen het verkeers- en verblijfskarakter van deze weg worden gerealiseerd. Dit houdt eveneens in dat het doorgaande noord-zuidverkeer zich vooral moet richten op de N 47 (Lokeren-Dendermonde). Dit project zit reeds in opstartfase.

De herinrichting van de N 445 als doortocht in de dorpskern van Overmere

Analoog zoals in de andere kernen dienen er in de kern van Overmere maatregelen worden genomen om de verkeers- en verblijfsfunctie met elkaar in evenwicht te brengen. Door deze herinrichting wordt een gedeelte van het doorgaand verkeer overgeheveld naar de E 17. (zie verder)

Opleggen van een mobiliteitsstudie bij ruimtelijke projecten

De gemeente wenst werk te maken van een bouwverordening of een RUP waarin de verplichting opgelegd wordt bij significante ruimtelijke ontwikkelingen (zoals de bouw van een handelszaak, meergezinswoningen, ...) een mobiliteitstoets uit te voeren en na te gaan wat de impact is van deze ontwikkeling op mobiliteit. Hieraan kunnen ook minimum parkeernormen gekoppeld worden.

Samenvatting werkdomein A: enkele krachtlijnen

Wonen

- Berlare en Overmere als hoofddorpen en Uitbergen als woonkern

Werken

- RUP voor een lokaal bedrijventerrein (met vrachtwagenparking)

Natuur en landschap

- waar mogelijk bewaren
- Donk als aandachtspunt

Voorzieningen

- Kasteeldomein ontwikkelen (in eerste instantie de parkfunctie)

Recreatie en toerisme

- verder uitwerken fiets- en wandelroutes
- Donk als recreatieve aantrekkingspool

Strategische projecten

- verdere herinrichting van de verschillende dorpskernen

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
- 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.

Het vrachtverkeer situeert zich voornamelijk langs de N 467 door Berlare, de N 442 door Uitbergen, de N 445 door Overmere en de N 467 langs de Donk – de aanwezigheid van de Schelde en de E 17 (barrières) sturen in een belangrijke mate dit verkeer. Het ontwikkelen van alternatieve routes voor het vrachtverkeer is niet evident. Hiermee wordt bij de categorisering van de wegen rekening gehouden. Veel instrumenten om het autogebruik te ontmoedigen liggen niet binnen de invloedssfeer van de gemeente. Er zal vooral getracht worden om de negatieve effecten van het autoverkeer aan te pakken.

Dit neemt echter niet weg dat de gemeente blijft ijveren om het percentage aan auto- en vrachtverkeer in deze gemeente zeker niet te laten aangroeien en om vervoersmodi zoals de fiets en het openbaar vervoer (bus en trein) verder te stimuleren.

De gemeente vraagt ook aan de hogere overheid om verder te blijven werken aan een betere doorstroming op het hoofdwegennet (E17, R4, E40). Bij problemen op dit netwerk vormt vooral de route door Overmere en Uitbergen een alternatief, wat niet wenselijk is.

Er werden in Uitbergen reeds maatregelen genomen om het doorgaand verkeer te ontmoedigen.

De N 407 en de N 442 bevinden zich langs een route voor uitzonderlijk vervoer. Er wordt gevraagd of deze route nog langer door de gemeente dient te lopen (ook rekening houdende met het smalle wegprofiel te Uitbergen)



uitzonderlijk vervoer

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"⁴

Het realiseren van de rol van het autonetwerk is niet zozeer een probleem. Het autonetwerk in deze gemeente is reeds goed uitgebouwd en sluit vlot aan op het hogere

⁴ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Vademecum Verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving, 1997

wegennet. 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 in deze gemeente. 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. Waar nodig zal de snelheid van het verkeer dan ook drastisch moeten verminderen, dit zal zowel gebeuren via infrastructurele maatregelen (duidelijke afbakening bebouwde kom, waar nodig verkeersremmers aanleggen, zone 30, ...) als via een handhavingsbeleid (zie verder). Ook het beperken van het aantal dwarsbewegingen hoort hierin thuis. De wegeninfrastructuur in deze gemeente (veel lintbebouwing) laat het niet toe om hoge snelheden langs deze wegen toe te laten. De gemeentelijke wegen zullen vooral een aanvoerfunctie hebben richting het hogere wegennet - langs waar hogere snelheden kunnen gerealiseerd worden - (zie verder) 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.

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 7: categorisering van wegen

In het vorig mobiliteitsplan werd tot een duidelijke wegenhiërarchie gekomen, waar het ruimtelijk beeld die informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt met de functie die aan deze weg wordt gegeven. Aan elk type weg werden bepaalde inrichtingsprincipes gekoppeld, die de weggebruiker éénduidige informatie geven inzake snelheidsregime, voorrangsregeling, gevaarlijke punten,... De wegen werden 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.

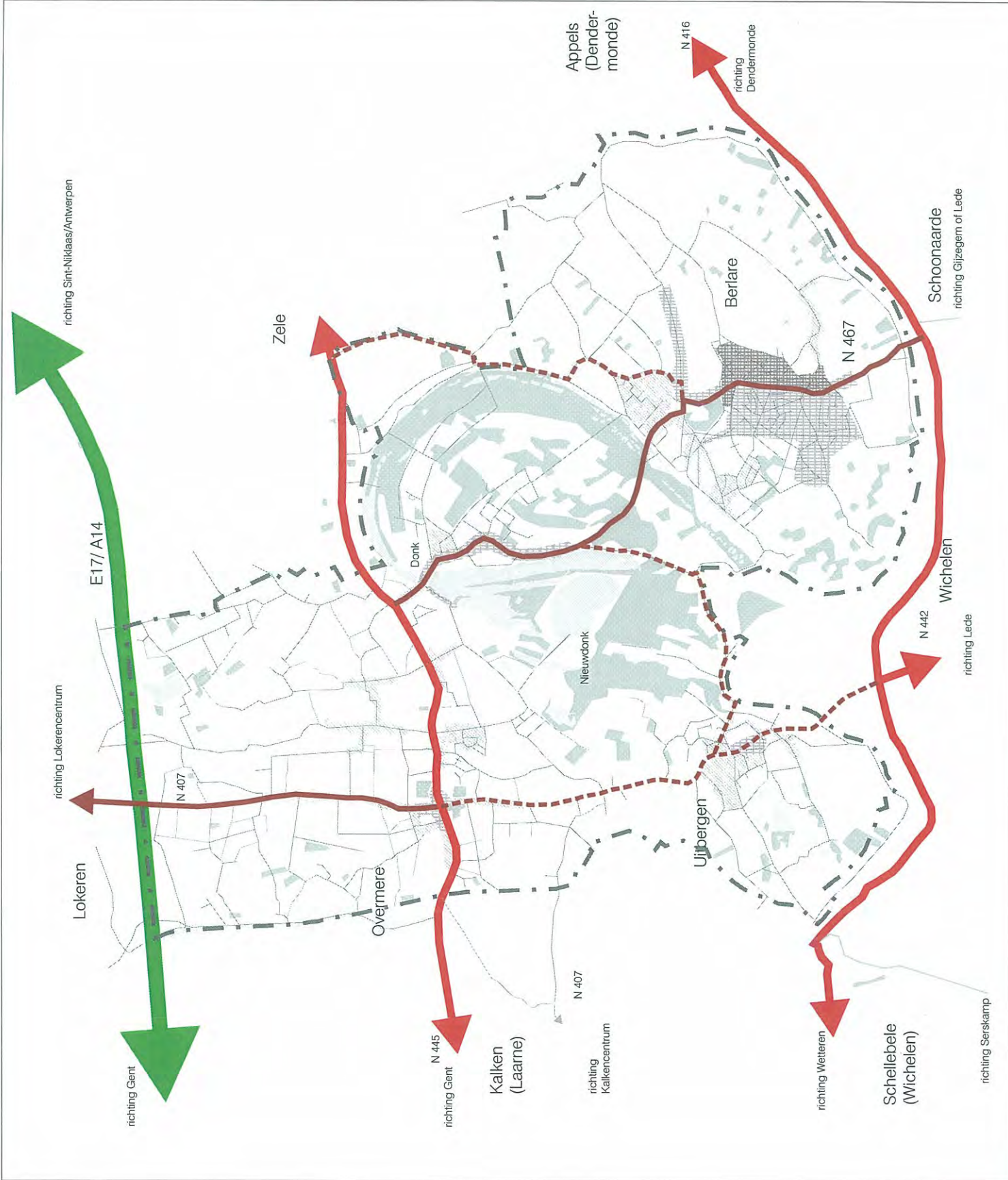
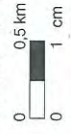
Mobiliteitsplan Berlare

Categorisering van de wegen de kaart 7

Legende

- Hoofdnethoofdweg
- secundaire wegen
- secundaire weg type II
- lokale wegen
- lokale verbindingsweg (I)
- lokale ontsluitingsweg (II)

Schaal: 1/50000



De E 17 behoort tot het hoofdwegennet.

Secundair net

De secundaire wegen zijn wegen die op provinciaal niveau zorgen voor ontsluiting van gebieden. In het kader van deze studie wordt geopteerd om dezelfde categorisering te hanteren als deze die voorgesteld wordt door de provincie in het kader van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

De categorisering van de secundaire wegen gebeurt voor Berlare door de provincie Oost-Vlaanderen.

Secundaire wegen I

De hoofdfunctie van deze weg is verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau.

Er werden geen wegen op het grondgebied van de gemeente geselecteerd als secundaire weg type I.

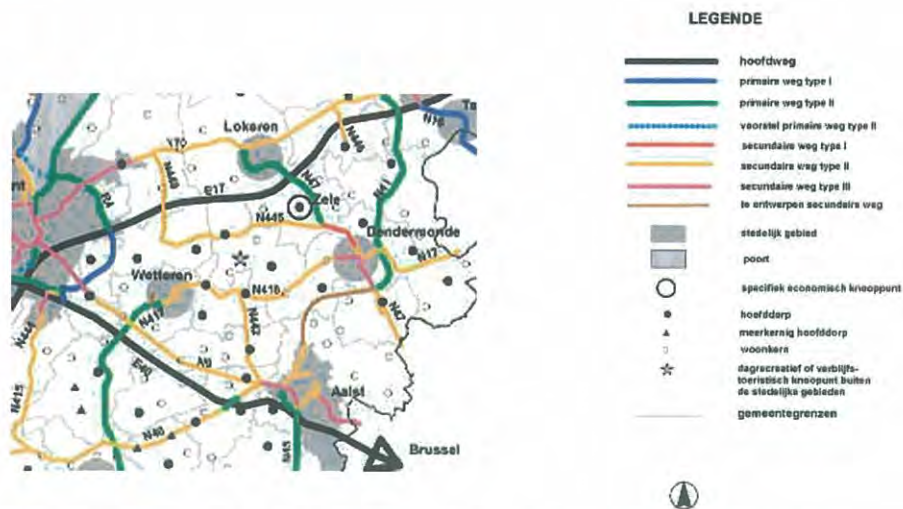
Secundaire wegen II

De hoofdfunctie van deze weg is verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De N 445 werd geselecteerd als secundaire weg type II (de N 416 zuidelijk van de gemeente gelegen werd eveneens geselecteerd als secundaire weg II). Deze weg dient herbekeken te worden in zijn totaliteit. Er bevinden zich tal van gevaarlijke kruispunten langs deze as.

Secundaire wegen III

De hoofdfunctie van deze weg is verbinden en/of verzamelen op (boven) lokaal niveau. De toegangsfunctie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als een belangrijke drager van fiets- en openbaarvervoer verbindingen uitgebouwd worden.

De gemeente wenst de suggestie te geven om de N 467 samen met de N 407 (tussen Overmere en Lokeren) op te nemen als secundaire weg typen III. Deze weg heeft de potentie om zich verder te ontwikkelen als een fiets- en openbaarvervoersas tussen Lokeren en Aalst.



Categorisering van de secundaire wegen in de omgeving (bron: PRS Oost-Vlaanderen)

Lokaal wegennet

De lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie grote categorieën: lokale verbindingswegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze categorieën worden op hun beurt onderverdeeld in een aantal subniveaus.

lokale verbindingswegen

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, terug te vinden op www.mobielvlaanderen.be.

De volgende weg wordt geselecteerd als lokale verbindingsweg:

- N 467

De herinrichting van deze weg binnen de dorpskern Berlare is voorzien op korte termijn, op lange termijn dient ook het gedeelte ter hoogte van het Donkmeer heraangelegd worden.

lokale ontsluitingswegen

De lokale gebiedsontsluitingswegen geven ontsluiting van woonwijken, kernen, industriezones,... 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.

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 gebiedsontsluitingswegen

- Donklaan (deel) en Nieuwdonk
- de as Dorp-Gaver-Koolstraat-Schuitje-Kamershoeck
- N 407 (deel tussen Overmere en Lokeren)

Dit is een wijziging tegenover het vroegere mobiliteitsplan. Er wordt geopteerd om nu een groter onderscheid te maken tussen de N 467 die de enige weg is die nog als lokale weg I weerhouden blijft. Deze wijziging is ook ingegeven door de selectie van de secundaire wegen van de provincie. Er wordt weliswaar nog steeds voorgesteld om de N 467 als een secundaire weg type III te selecteren (samen met een deel van de N 407), doch vermoedelijk zal dit nog niet op korte termijn gebeuren. De selectie van de as Dorp-Gaver-Koolstraat-Schuitje-Kamershoeck als lokale weg II wordt op deze manier ook dezelfde als het verlengde van deze weg dat geselecteerd werd door Zele. De Donklaan (deel) en Nieuwdonk zijn wegen die vandaag een lokale ontsluitingsfunctie hebben, de gemeente wenst deze wegen in de toekomst ook zo verder uit te bouwen en zal hiervoor ook de nodige infrastructurele aanpassingen doen (realisatie van fietspaden).

Erftoegangswegen

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. Voor nadere selectiecriteria voor lokale erftoegangswegen verwijzen we eveneens naar www.mobielvlaanderen.be.

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

- de straat ligt in een verblijfsgebied

Indien een (of een gedeelte van een) straat, die zich bevindt in het verblijfsgebied, geselecteerd is als een lokale verbinding- of ontsluitingsweg zullen bijkomende maatregelen nodig zijn teneinde de verkeers- en verblijfsfunctie op elkaar af te stemmen.

centrumstraten en winkelstraten:

Langs deze straten of pleinen zijn verschillende handels- en horeca-activiteiten gevestigd, maar er is ook bewoning aanwezig. De inrichting van deze straten is vooral afgestemd op het verblijven en het wandelen.

Een gedeelte van de N 467 (lokale weg I) in de dorpskern van Berlare en aan het Donkmeer, van de N 445 (secundaire weg II) in de dorpskern van Overmere en de Veerstraat in de dorpskern van Uitbergen vormen centrumstraten. Dit betekent dat hier specifieke maatregelen moeten genomen worden om een evenwicht te zoeken tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie van deze wegen. In Berlare komt Dorp (deel lokale weg II, deel lokale weg III) eveneens in aanmerking als centrumstraat.

woonstraten:

In deze straten primeert de verblijfsfunctie.

Er wordt voor geopteerd om de schoolomgevingen in te richten als zone 30.

- De weg is gelegen buiten het verblijfsgebied

De verkeers- en verblijfsfunctie zijn beide beperkt. Deze straten zijn vooral gericht op de ontsluiting van landbouwactiviteiten. Langs deze wegen bevinden zich eveneens de belangrijkste recreatieve fiets- en wandelroutes. De overige straten komen hiervoor in aanmerking.

7.2.1.3.2

Afbakening snelheidsregimes

Kaart 8: snelheidsregimes

In functie van de hierboven besproken categorisering van de wegen wordt het wegenpatroon in wenselijke snelheden gecategoriseerd.

Volgende waarden worden hierbij gehanteerd:

- voor hoofdwegen: 120 km/h
- voor primaire wegen: 120-90-70 km/h, in functie van de erffuncties
- voor secundaire wegen: 90-70-50 km/h, in functie van de erffuncties
- voor lokale wegen: zie onderstaande tabel:

Snelheidsregimes lokale wegen

	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h
Verbindingsweg (lokale weg I)	-	In een centrum	Aanpalende verblijfsfuncties	BUBEKO ⁵	-
Gebiedsontsluitingsweg (lokale weg II)	-	Zone 30	BIBEKO ⁶ verblijfsfuncties	BUBEKO	-
Erftoegangsweg (lokale weg III)	Woonerf	Zone 30	BIBEKO: niet optimaal BUBEKO: wenselijk		-

overzicht snelheidsregimes op lokale wegen

Voor de uitvoering van het snelheidsplan zal de gemeente gaan werken met zoneborden.

Het grootste gedeelte van het grondgebied wordt opgenomen in een zone 50.

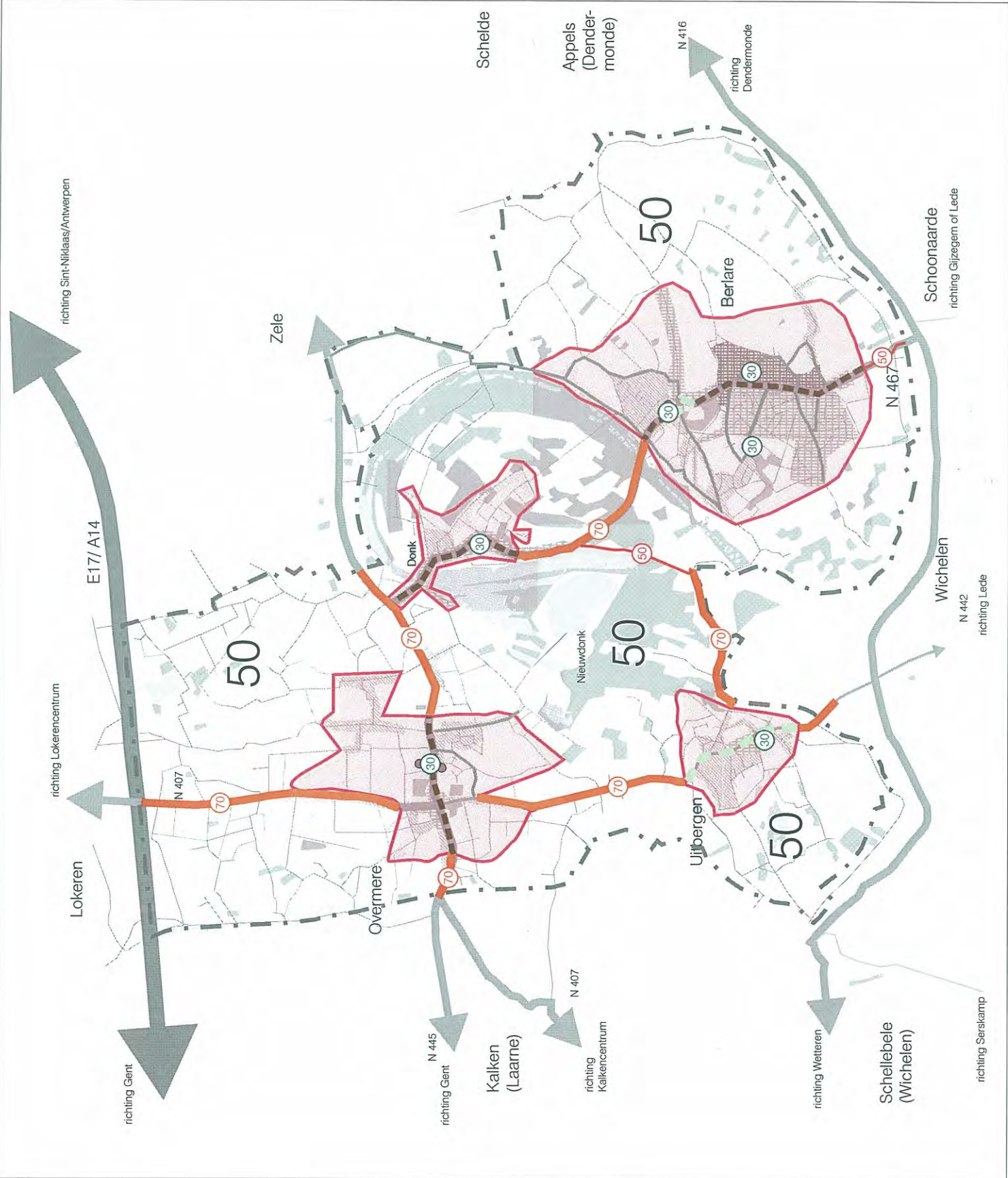
⁵ BUBEKO = buiten de bebouwde kom

⁶ BIBEKO = binnen de bebouwde kom

Legende

- zone 30 schoolomgeving
- zone 50
- bebouwde kom 50 km/u
- 50 km/u
- 70 km/u
- in te richten als doortocht
- bestaande doortocht

Schaal: 1/50000



7.2.1.3.3 Afbakening verblijfsgebieden

Om de verblijfsgebieden af te bakenen worden in het autonetwerk specifieke gebieden aangeduid. Deze gebieden zijn gerelateerd aan de categorisering van de wegen en de hieraan verbonden snelheidsregimes. Binnen verblijfsgebieden wordt telkens maximaal een snelheid van 50 km/u vooropgesteld. Poorten begeleiden de overgang tussen de verschillende snelheidsregimes.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen twee overgangen:

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

Naast de hoofddorpen Berlare en Overmere en de woonkern Uitbergen, kan ook de omgeving rond de Donk (woonkern) beschouwd worden als een verblijfsgebied.

De scholen zijn opgenomen in de zone 30.

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. De denkpistes uit het mobiliteitsplan zullen hiervoor als leidraad dienen. Door De Lijn werd een Mobiliteitsvisie 2020 uitgewerkt, deze wordt ook in dit mobiliteitsplan geïntegreerd en aangevuld.

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 ligt in het verzorgen van de aansluitingen op het provinciale en Vlaamse openbaar vervoernetwerk.

De gewenste busverbinding voor deze gemeente is dan ook één van vooral verzamelende aard richting Aalst, Dendermonde, Lokeren en het grootstedelijk gebied Gent.

7.2.2.2 Rol van het openbaar vervoer bij het aanpakken van vervoersarmoede

Openbaar vervoer vervult 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 wordt getracht worden om hier een antwoord op te bieden.

Aldus kan ook het openbaar vervoer een beperkte rol spelen in de intragemeentelijke verplaatsingen.

In het kader van basismobiliteit werd in de gemeente Berlare op 01/10/2006 de belbus Zele-Berlare gerealiseerd. De belbus stopt, net zoals de gewone bus, aan vaste haltes.

Maar zijn reisweg is afhankelijk van de reservaties. Het belbusgebied omvat het grondgebied van de gemeentes Berlare en Zele. Daarnaast heeft de belbus haltes in Dendermonde (centrum, Appels, Mespelare, Oudegem, Schoonaarde) en Lokeren.

Een aantal belangrijke bestemmingen binnen het gebied zijn:

- de stations van Dendermonde, Oudegem, Schoonaarde en Zele
- Berlare en de deelgemeenten Overmere en Uitbergen
- Het centrum van Zele en deelgemeenten
- Het Sint-Balsiusziekenhuis in Dendermonde en de campus Koevliet in Zele
- Overmere Donkmeer

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

Hiervoor wordt in de eerste plaats gesteund op de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Daarnaast worden ook nog een aantal lokale aandachtspunten als suggestie aan De Lijn meegegeven.

Spoorgebonden verbindingen :

Er zijn geen spoorgebonden verbindingen opgenomen in de gemeente Berlare.

Volgende gewenste spoorrelaties bevinden zich binnen de invloedssfeer van Berlare :

Light-train (15'-frequentie)

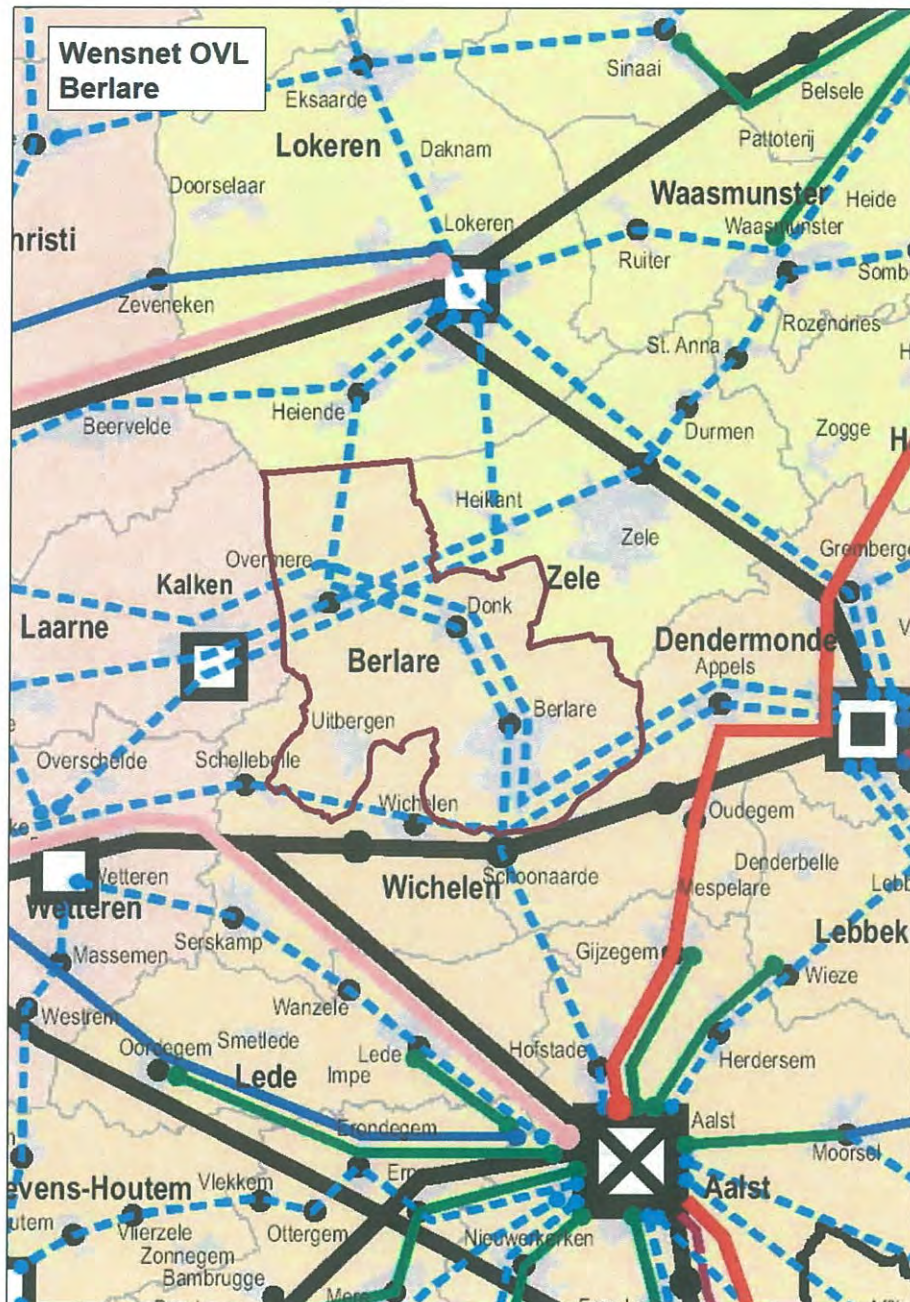
- Aalst – Wetteren – Gent
- Lokeren - Gent

Busverbindingen :

Volgende buslijnen worden voorzien op het grondgebied van de gemeente Berlare :

Ontsluitende buslijnen (35 km/u + 30') :

- Gent – Destelbergen – Kalken – Overmere – Donk – Berlare – Appels – Dendermonde
- Lokeren – Heiende – Overmere – Berlare – Schoonaarde – Hofstade – Aalst
- Temse – Waasmunster – Zele – Overmere – Kalke – Laarne – Heusden – Destelbergen – Gent
- Wetteren – Kalken – Overmere – Heikant – Lokeren



Mobiliteitsvisie 2020 (bron: De Lijn)

Bijkomende aandachtspunten zijn:

- Verbinding Uitbergen met Berlare en Overmere
- Uitbouw van een openbaar vervoersas langs de N 445 (Gent-Zele) met een lokaal knooppunt te Overmere aan de kerk
- Eveneens voorzien van een lokaal knooppunt te Berlare aan de kerk
- Behouden van de belbus
- Behoud en verder versterken van de bestaande lijnen
- Betere afstemming tussen bus en trein aan het station Schoonaarde
- Verder overleg met De Lijn rond het verbeteren van de halte-accomodatatie

7.2.3 **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 woon-schoolverplaatsingen 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 modus 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 kunnen gekaderd worden in het provinciale netwerk en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

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.

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.

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.

Het fietsnetwerk wordt geconfronteerd met de wegcategorisering. Op deze manier wordt zo het uitrustingsniveau van de verschillende schakels in het fietsnetwerk bepaald.

De principes die vermeld zijn in het "Vademecum fietsvoorzieningen" worden onderschreven in het mobiliteitsplan.

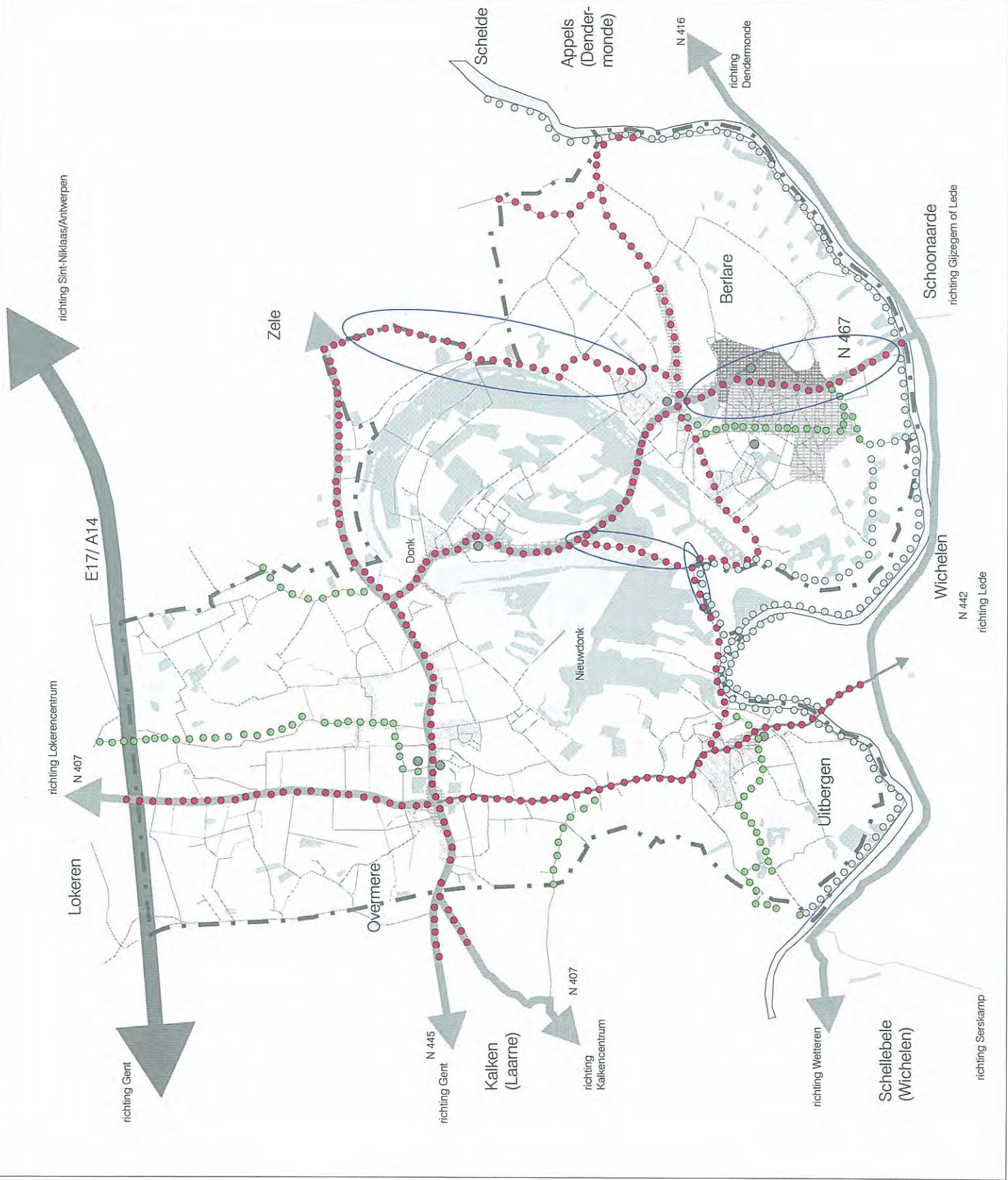
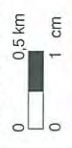
Mobiliteitsplan
Berlare

Fietsnetwerk
Kaart 9

Legende

-  bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
-  lokaal functioneel fietsnetwerk
-  fietspaden lange afstand
-  recent geplande fietspaden

Schaal: 1/50000



Aandachtspunten zijn:

- Voorzien van fietspaden binnen de doortocht **N 467** (startnota reeds conform verklaard)
- Voorzien van fietspaden langs de **Donklaan** kaderend in de selectie van deze as als lokale weg I (startnota reeds besproken op PAC)
- Verbetering van het fietspad langs de **as Gaver-Koolstraat-Schuitje** in samenwerking met Zele (startnota reeds opgemaakt, doch gemeenten opteren voor herstel fietspad omwille van budgettaire redenen)
- Verbeteren van de aansluiting op het **lange afstandfietspad** langs de Schelde
- De invoering van **50 km/u** langs de lokale wegen III draagt bij tot een betere veiligheid voor de fietser langs deze wegen.

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 woonkernen en hoofddorpen worden ingericht als verblijfsgebieden, waar de zones 50 en 30 (schoolomgevingen) voorkomen.

In dergelijke gebieden is de woonkwaliteit het belangrijkste en worden eventuele maatregelen genomen in functie van de voetganger en de fietser. Het vrijwaren van de woonkwaliteit gebeurt door deze te herinrichten als verkeersarme, verkeersluwe of verkeersvrije gebieden. Zoals reeds in werkdomein A werd aangegeven komen de hoofddorpen Berlare en Overmere en de woonkern Uitbergen en de woonkern aan het Donkmeer in aanmerking als verblijfsgebied. De dorpskern van Berlare en de woonkern aan het Donkmeer worden doorkruist door de N 467. De N 467 wordt in deze kernen heringericht als doortocht. Een gedeelte van de N 467 werd in de dorpskern van Berlare reeds heringericht. De N 445 doorkruist de dorpskern van Overmere en wordt heringericht als doortocht. De Veerstraat te Uitbergen werd reeds enkele jaren geleden volledig heringericht.

Aanvullend op de verschillende doortochten krijgt de bebouwde kom een duidelijkere afbakening die extra geaccentueerd wordt door de aanleg van een poorteffect langs de belangrijkste invalswegen.

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. Bij de aanleg van de voetgangersvoorzieningen dient voldoende (en blijvende) aandacht besteed te worden aan de eisen van andersvaliden. Door de milieuraad wordt een inventarisatie van de bestaande voetwegen opgesteld. Aan de hand van deze inventarisatie dient jaarlijks een prioriteitenlijst van voetwegen die verbeterd dienen te worden, worden opgesteld.

Samenvatting werkdomein B: enkele krachtlijnen

- categorisering als leidraad, goede ontsluiting van alle kernen
- voorstel opname N 467 en deel N 407 als secundaire weg type III
- vier verblijfsgebieden met zone 50 en 30 (schoolomgevingen)
- duidelijke afbakening snelheidsregimes, verblijfsgebieden met poorteffecten
- bestaand openbaar vervoer verder promoten en uitbouwen met als aandachtspunt de verbinding tussen Overmere en Uitbergen
- aandacht voor fietsinfrastructuur
- het uitwerken van een uitgebreid fietsroutenetwerk met verschillende alternatieven
- speciale aandacht voor de voetganger in het verblijfsgebied

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. Het moeilijker maken van het parkeergebeuren kan net voldoende zijn om het gebruik van de auto verder te ontmoedigen.

Bij de herinrichting van de verschillende dorpskernen dient weliswaar ook rekening gehouden te worden met de noden van de auto, maar vormen de belangrijkste aandachtspunten de eisen van de voetgangers en fietsers. De dorpsherinrichtingen moeten van de verschillende kernen een aangename kwalitatieve ruimte maken, waar het aangenaam is om te vertoeven en de auto niet de meest dominante factor vormt.

Volgende parkeerproblemen verdienen speciale aandacht:

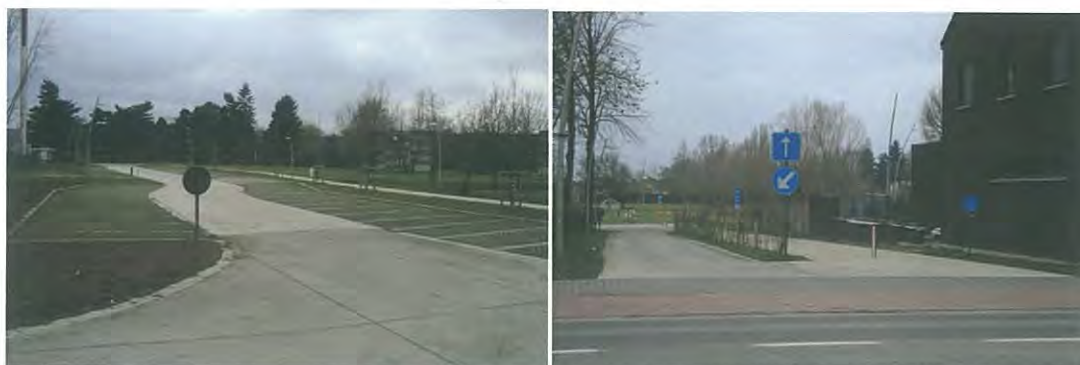
Parkeren langs de doortocht

Langs de doortocht in Berlare (N 467) is een lage bezetting te merken. Toch zijn de parkeerplaatsen nuttig voor de vele handelszaken langs dit tracé. Er dient m.a.w. aandacht besteed te worden aan het behoud van voldoende parkeerplaatsen. Hiermee wordt naar aanleiding van de realisatie van de doortocht rekening gehouden en zal hierin een belangrijk aandachtspunt vormen. In grote lijnen kan echter wel gesteld worden dat er voldoende parkeergelegenheid is (de vraag zal vooral zijn waar in relatie tot de winkels exact parkeerplaatsen kunnen voorzien worden).

Parkeren omgeving Donk

Het belangrijkste parkeergebeuren in Berlare speelt zich af rond het Donkmeer. Er werd reeds een parkeeronderzoek uitgevoerd in het kader van het eerste mobiliteitsplan. In dit parkeeronderzoek werd er voorgesteld om een nieuwe parking te voorzien aan het rondpunt de Klappel omdat de overige parkings (zoals festivalparking) nog niet goed gestructureerd en gepromoot werden toen. Vandaag kan er geconstateerd worden dat de parkeerterreinen rond de Donk goed uitgerust en gepromoot zijn. Uit een steekproef bleek ook dat de parking van de festivalhal nu wel goed gebruikt wordt.

De drie belangrijkste parkeerterreinen in het Donkgebied worden nu goed gesignaleerd en gepromoot.



Er wordt besloten om ter hoogte van het kruispunt de “Klappel” geen nieuw parkeerterrein te voorzien, wat vroeger werd voorgesteld. Er is genoeg parkeermogelijkheid rond de Donk.

Er wordt voorgesteld om de tarieven voor het parkeren aan de Donk verder te herbekijken in het voordeel van de Festivalparking die gratis dient te blijven. De gemeente wenst weliswaar nog beperkte uitbreidingsmogelijkheden te bieden aan de gemeentelijke (betalende) parking aan de Donk in functie van kortere bezoeken aan dit gebied, oudere of minder mobiele mensen, ...

De gemeente wenst in de toekomst de mogelijkheden van een nieuwe randparking aan de Donk (Strijdam) te onderzoeken (indien de parkeerdruk verder zou toenemen in de woonstraten in het Donkgebied). Dit zou ook de mogelijkheid kunnen bieden, indien er activiteiten in dit gebied plaats vinden dat er een tijdelijke omleidingsweg beschikbaar wordt.

Parkeren van vrachtwagens

Voor vrachtwagens is er in de gemeente vandaag geen parkeerterrein voorzien. Aan het nieuwe lokaal bedrijventerrein zal ruimte voorzien worden voor vrachtwagens (25 plaatsen). Deze bieden een oplossing aan parkerende vrachtwagens langs de N 445. Langs de N 445 werd reeds een parkeerverbod voor vrachtwagens ingesteld.

Vandaag parkeren vrachtwagens zich ook langs de N 467 tussen de brug over de Schelde en de bebouwde kom van Berlare. Dit is geen ideale oplossing, doch wordt voorlopig bij gebrek aan alternatief gedoogd. In de kernen geldt een parkeerverbod voor vrachtwagens. Het RUP Galgenberg zou een oplossing voor het parkeerprobleem van vrachtwagens kunnen bieden. Op deze locatie kan er extra ruimte voorzien worden voor vrachtwagens. Ongeveer max. 20 parkeerplaatsen voor vrachtwagens dienen te volstaan – dit aantal is nog niet definitief bepaald, mede rekening houdende met de beschikbare ruimte is het mogelijk dat minder parkeerplaatsen zullen voorzien worden.

Het uitgangspunt dat vrachtwagens beteren parkeren op eigen terrein, blijft evenwel gehandhaafd.

Parkeren Uitbergen

In Uitbergen treden regelmatig parkeerproblemen op. Er zijn echter weinig alternatieven om dit op te lossen. De gemeente voert gesprekken met ANB om eventueel een randparking te kunnen realiseren.

Parkeren Overmere

De parking aan de sporthal kan als mogelijk alternatieve parking fungeren voor de dorpskern van Overmere. Deze parking is vandaag onvoldoende gekend en dient beter gesignaleerd te worden.

7.3.2

Tarifiering openbaar vervoer, parking

Openbaar vervoer

Bij het invoeren van een nieuwe openbaar vervoerlijn, kan via een gemeentelijke tussenkomst dit vervoer tijdelijk worden gratis gemaakt b.v. gedurende een maand om deze nieuwe lijn te promoten. Er kan ook geopteerd worden om b.v. een tussenkomst te doen in de abonnementskosten. De gemeente zal in overleg met De Lijn mogelijke derdebetalerssystemen onderzoeken.

Parking

Aan het Donkmeer wordt een tarifiering ingevoerd. De bestaande gemeentelijke parkings aan de festivalhal en wandelpad zijn gratis. Omwille van de beperkte parkeerproblematiek in de rest van de gemeente is het niet nodig om een tarifiering in te voeren op de verschillende parkeerplaatsen in de dorpskernen. Indien de parkeerdruk op de verschillende dorpspleinen toeneemt, kan eventueel een blauwe zone ingevoerd worden – er is vandaag enkel ter hoogte van het gemeentehuis een beperkte blauwe zon. Naar aanleiding van bv de heraanleg van de N 467 te Berlare kan dit overwogen worden.

In de bebouwde kommen en aan het Donkmeer werd reeds een parkeerverbod voor vrachtwagens ingesteld. Dit blijft behouden.

7.3.3

Campagnes, sensibilisatie

Verkeerseducatie

Op het gebied van verkeerseducatie blijft het gemeenteblad haar huidige rol vervullen. Deze artikels kunnen uitgebreid worden met een jaarlijkse ongevallanalyse, aantal snelheidsovertredingen, ...

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

De gemeente werkt via haar website en de klassieke communicatie regelmatig aan acties rond verkeer. Er wordt hiervoor ook samengewerkt met verenigingen e.d.



Voorbeeld van een lopende actie rond verkeer

Openbaar vervoer

Informatie over het openbaar vervoer krijgt een vlottere doorstroming naar de bevolking. In het gemeentehuis, het OCMW, de bibliotheek, de sporthal, de festivalhal, dienst toerisme en het cultureel centrum moeten de verschillende dienstregelingen van de trein (station Schoonaarde) en bus vlot beschikbaar zijn. In het gemeenteblad moeten deze verschillende dienstregelingen regelmatig worden gepubliceerd (naar aanleiding van eventuele wijzigingen, evenementen, ...)

De mindermobielen centrale dient eveneens beter gepromoot te worden.

Scholen

In samenwerking met de scholen kunnen er verschillende activiteiten georganiseerd worden ten einde de fiets in het dagelijkse woonschoolverkeer meer onder de aandacht te brengen. De gemeente organiseert reeds een verkeerswedstrijd in samenwerking met de scholen.

Met belgerinkel naar de winkel

De inwoners van Berlare worden hierin aangespoord om hun boodschappen binnen de gemeente met de fiets te doen. Ze ontvangen van de deelnemende handelaars, per bezoek met de fiets, een stickertje dat op een spaarkaart wordt gekleefd. Deze spaarkaarten worden ingezameld en komen in aanmerking voor de trekking van een ruime prijzenpot, bestaande uit fietsen en waardebonnen. Op de website www.belgerinkel.be is hierover meer informatie terug te vinden.

Stratenplan

Op het stratenplan van de gemeente moet de categorisering van de wegen duidelijk worden aangegeven. Ook fietsroutes, –paden en haltes voor het openbaar vervoer moeten op deze kaart aangeduid worden. De ruimtelijke structuur en de belangrijkste functies zoals de scholen, het gemeentehuis, ... moeten eveneens op deze kaart aangeduid worden. Dit kan hetzij via een klassiek stratenplan of via de website gecommuniceerd worden.

Er dient ook gestreefd te worden om de categorisering van de wegen en het snelheidsplan ook in de gps zijn vertaling te laten vinden.

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-opnemen mogelijkheden openbaar vervoer in toeristische folders, dagtrips, ...

Inspraak

Hiervoor ligt een belangrijke rol weggelegd voor de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar, de adviesraden en de gemeentelijke begeleidingscommissie.

De website wordt hiervoor als belangrijkste communicatiemiddel benut.

De gemeente organiseert naar aanleiding van infrastructuurwerken, acties rond verkeer, ... ook regelmatig informatie-/inspraakvergaderingen.

7.3.4

Handhaving

Regelmatige controles in de buurt van de scholen en langs de secundaire wegen en de lokale verbindings- en ontsluitingswegen 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.

7.3.5

Interne organisatie, creëren van een overlegforum

Het mobiliteitsplan eindigt nooit. Een constante evaluatie en overleg blijven nodig. In dit overleg moet eveneens de link met het ruimtelijk structuurplan gelegd worden.

De begeleidingscommissie blijft behouden en komt minstens 1 keer per jaar samen teneinde de realisatie van het mobiliteitsplan op te volgen.

Samenvatting werkdomein C: enkele krachtlijnen

- Reorganiseren parkeren doortocht Berlare
- Festivalhal als belangrijkste parking voor Donk
- opstellen van een signalisatieplan in overeenstemming met de wegencategorisering (ook in functie van het langzaam verkeer)
- betere en duidelijkere informatie omtrent het openbaar vervoer
- organiseren van activiteiten in de scholen ter promotie van de fiets, openbaar vervoer e.d.
- met belgerinkel naar de winkel
- opstellen van een schoolvervoersplan
- website als communicatiemiddel bij uitstap
- uitvoeren diverse sensibiliserende acties
- handhaving
- sneltoets om de 5 jaar, mobiliteitsambtenaar en behoud gemeentelijke begeleidingscommissie.

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
Categorisering, signalisatie, snelheidsplan	Verblijfsgebieden en centrumgebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Afdwingen aangepaste snelheid, vrijwaren van doorgaand verkeer 	Ja
	Schoolomgevingen	<ul style="list-style-type: none"> • Afdwingen aangepaste snelheid 	Ja
	RUP bedrijventerrein Overmere	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting bedrijventerrein afstemmen op categorisering • Coherent snelheidsplan uitwerken met aandacht voor het type weg, gekoppeld aan de categorisering van het wegennet en gekoppeld aan de verkeers- en verblijfsfunctie • Verkeer sturen d.m.v. bewegwijzering • Multimodale bereikbaarheid 	Ja Ja Ja Ja
	Lokale wegen: bovenlokaal verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Nadruk leggen op verbinden 	Ja
	Lokale wegen: lokaal verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Nadruk leggen op verzamelen en ontsluiten • Afdwingen aangepaste snelheid, vrijwaren van doorgaand verkeer 	Ja Ja
	Vrijwaren van natuurgebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Natuurgebieden vrijwaren van ongewenst gemotoriseerd verkeer 	Ja
	Herinrichten wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Bij de herinrichting duidelijke visie ontwikkelen omtrent categorisering, circulatie en 	Ja

		snelheid	
	Weren sluijverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Sluiproutes ontmoedigen door verkeers- en snelheidsremmende maatregelen 	Ja
	Trage wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Netwerk van trage wegen ontwikkelen als veilig alternatief voor fietsers en voetgangers 	Ja
	Intergemeentelijk overleg	<ul style="list-style-type: none"> • Visie omtrent gedeelde wegen 	Ja
	Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> • Bewegwijzeren van voorkeurroutes voor verkeersgenererende bestemmingen en voor vrachtvervoer 	Ja
	Handhaving	<ul style="list-style-type: none"> • Afdwingen en controleren van snelheidsbeperkingen en gebruik van routes 	Ja
	Campagnes	<ul style="list-style-type: none"> • Promoten van alternatieve routes 	Ja
	Snelheidsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid en weginrichting aanpassen aan categorie weg (vb. ontsluitingswegen,...) en koppelen aan het fietsnetwerk, met vrijliggende paden bij 70 km/u en aanliggende op drukke wegen bij 50 km/u 	Ja
Netwerk langzaam verkeer	Schoolomgevingen	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van verkeersveilige schoolomgevingen 	Ja
	RUP bedrijventerrein Overmere	<ul style="list-style-type: none"> • Zorgen voor veilige fietsroutes/fietsverbindingen van en naar het bedrijventerrein 	Ja
	Categorisering	<ul style="list-style-type: none"> • Selecteren van veilige alternatieve routes voor voetgangers en fietsers • Opmaken schoolrouteplan 	Ja Ja

	Weren sluipverkeer	<ul style="list-style-type: none"> Vrijwaren van doorgaand verkeer in verblijfsgebieden, nadruk op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid 	Ja
	Routes zwaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Belangrijkste fietsroutes vrijwaren van zwaar vervoer of het aanleggen van een vrijliggend fietspad 	Ja
	Parkeeronderzoek	<ul style="list-style-type: none"> Fietsenstallingen plaatsen waar nodig 	Ja
	Trage wegen	<ul style="list-style-type: none"> Afstemmen fietsroutes op trage wegennet 	Ja
	Alternatieven voor autoverplaatsingen	<ul style="list-style-type: none"> Fietsroutes/trage wegen promoten als milieubewust alternatief voor autoverplaatsingen 	Ja
	Campagnes	<ul style="list-style-type: none"> Promoten van alternatieve routes als verkeersveilig alternatief 	Ja
	Intergemeentelijk overleg	<ul style="list-style-type: none"> Visie omtrent gedeelde wegen, continuïteit verzekeren van routes (trage wegen, fietsroutes,...) 	Ja
	Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> Duidelijk bewegwijzeren van fietsroutes/trage wegen zodat routes gepromoot worden 	Ja
	Multimodale accommodatie	<ul style="list-style-type: none"> Voorzieningen van schuilhuisjes, fietsstallingen,... 	Ja
	Effecten Sigmaplan	<ul style="list-style-type: none"> Inpassen van de veiligste routes in het netwerk 	Ja
Parkeerbeleid	RUP bedrijventerrein Overmere	<ul style="list-style-type: none"> Afbakening zone voor parkeren/vrachtwagens 	Ja
	Toeristisch parkeren	<ul style="list-style-type: none"> Parkeerbehoefte onderzoeken rond de Donk, voor fietsers rond het kasteelpark, rond het 	Nee

		Sigmaplan, met aandacht voor de flankerende maatregelen	
	Functioneel parkeren	<ul style="list-style-type: none"> Parkeerbehoefte onderzoeken mbt het goed functioneren van de dorpskernen, bij het openbaar vervoer, privé, voor vrachtwagens 	Nee
	Evolutie parkeerbehoeften	<ul style="list-style-type: none"> Voorspellen van de parkeerbehoeften in de komende jaren, een duurzaam plan maken ook rekening houdend met de toekomst, rekening houden met het STOP-principe 	Nee
	Parkeren vrachtwagens	<ul style="list-style-type: none"> Afbakening zone voor vrachtwagens 	Ja
	Parkeergelegenheid voor mensen met een beperkte mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> Voorzien voor voldoende en toegankelijke parkeervoorzieningen voor mensen met beperkte mobiliteit 	Ja
	Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkelen visie omtrent het bewegwijzeren naar bepaalde verkeersgenererende bestemmingen 	Ja
	Handhaving	<ul style="list-style-type: none"> Controleren parkeerduur en parkeerverbod 	Ja

9 Uitwerking van het actieprogramma

Bijgevoegd is een actietabel terug te vinden – deze tabel werd ingegeven in Acces conform de richtlijnen van MOW.
Bijgevoegd vindt u nog een bijkomende overzichtstabel.

Werkdomein	korte Termijn (komende 3 jaar)	middellange termijn (3 tot 5 jaar)	lange Termijn (5 jaar tot 10 jaar)	Verantwoordelijke besturen	Module	Raming in euro
A ruimtelijke ontwikkelingen	Uitvoering RUP lokaal bedrijventerrein			gemeente		Apart budget
	Uitwerking visietekst rond mobiliteitsimpact ruimtelijke projecten			gemeente		Apart budget
B verblijfsgebieden	Uitvoering RUP Galgenberg	Verblijfsgebied Berlare:	Verblijfsgebied Berlare:	gemeente		Apart budget
	Verblijfsgebied Berlare:			AWV en gemeente	3-4	3.000.000
	Heraanleg doortocht N 467					
	Verblijfsgebied Overmere	Verblijfsgebied Overmere	Verblijfsgebied Overmere	AWV en gemeente AWV en gemeente AWV en gemeente	10 3-4	150.000 Apart budget /
	Heraanleg schoolomgeving Opstart studie rooilijnen N 445		Studie naar doortocht N 445			
	Verblijfsgebied Uitbergen	Verblijfsgebied Uitbergen	Verblijfsgebied Uitbergen	gemeente		250.000
	Opstart studie rooilijnen dorpskern Uitbergen en detailanalyse/evaluatie problematiek doortocht Uitbergen en beperkte aanpassingen doortocht					
B fiets	Doortocht N 467 met fietspaden Vernieuwen fietspaden langs de Gaver- Koolstraat-Schuitje			AWV en gemeente. gemeente	3-4	Reeds vermeld 360.000
	Aanleg fietspad Donkiaan (richting scheve villa)			gemeente	fietsfonds	950.000
B openbaar vervoer	Verder uitwerken mobiliteitsvisie 2020 (behouden belbussen)			De Lijn		Apart budget
	Nagaan mogelijkheden in overleg met de gemeente tot de verdere optimalisatie van de openbaar vervoershaltten			De Lijn en gemeente		50.000

B	aanpassen snelheidsregimes via signalisatie	aanpassen snelheidsregimes via signalisatie		gemeente		10.000
B	parkeerbeleid	Onderzoeken mogelijkheden randparking aan De Donk		gemeente		Apart budget
		Voorzien vrachtwagenparkings		gemeente		100.000
		Mogelijks invoeren blauwe zone binnen delen van de dorpskern Berlare		gemeente		Apart budget
		Verder onderzoeken mogelijkheden randparking Uitbergen		gemeente		Apart budget
		Betere signalisatie parking sporthal Overmere en sporthal Berlare		gemeente		2500
C	mobiliiteitsmanagement	herbekijken tarifiering aan het Donkmeer		gemeente		Apart budget
C	campagnes, sensibilisatie	opstellen schoolvervoerplan	verder zetten	gemeente en de scholen		Apart budget
		promotie openbaar vervoer	verder zetten	gemeente en De Lijn		Apart budget
		opstellen aangepast stratenplan en informatiebord	evalueren en eventueel wijzigen	gemeente		1000
		promotie openbaar vervoer specifiek gericht op recreatie	verder zetten	gemeente, De Lijn en de provincie		Apart budget
		aandacht voor de mobiliteitsproblematiek in het gemeenteblad en website, organiseren van jaarlijkse acties	verder zetten	gemeente		Apart budget
C	handhaving	verder zetten controle door politie	verder zetten	politie en gemeente		Apart budget
C	interne organisatie	Behoud mobiliteitsambtenaar en gemeentelijke begeleidingscommissie		gemeente		Apart budget
C	onderhandelingen	organiseren inspraak	verder zetten	gemeente		Apart budget
		vragen om kaarten voor uitzonderlijk vervoer aan te passen aan de huidige toestand	verder zetten	gemeente		

Actieprogramma ABC

Werkdomein

Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	uitvoering RUP Galgenberg	Deelgemeente Berlare	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	uitvoering rup lokaal bedrijventerrein	Deelgemeente Overmere	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	uitwerking visietekst rond mobiliteitsimpact ruimtelijke projecten	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein

Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	heraanleg doortocht N 467	Wegsegment N 467	Verkeersveiligheid	3.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	heraanleg schoolomgeving Overmere	Wegsegment N 445	Verkeersveiligheid	150.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein

Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	opstart studie rooilijnen dorpskern Uilbergen en detailanalyse/evaluatie problematiek doortocht Uilbergen en beperkte aanpassingen doortocht	Deelgemeente Uilbergen	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	opstart studie rooilijnen N 445	Wegsegment N 445 te Overmere	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	studie naar doortocht N 445	Wegsegment N 445 te Overmere	Verkeersveiligheid		Laag	MOW - AWV		LT - meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	aanleg fietspad Donkiaan (richting scheve villa)	Wegsegment Donkiaan	Verkeersveiligheid	950.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	vernieuwen fietspaden langs de Gaver-Kooistraat-Schuijje	Wegsegment Gaver-Kooistraat-Schuijje	Verkeersveiligheid	360.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	nagaan mogelijkheden in overleg met de gemeente tot de verdere optimalisatie van de openbaar vervoerstraten	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Toegankelijkheid	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn	KT - max 3 jaar

Werkdomein**Verkeersnetwerken**

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.4: openbaar vervoer	verder uitwerken mobiliteitsvisie 2020 (behouden belussen)	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Bereikbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn		KT - max 3 jaar
B.7: routes zwaar vervoer	vraag tot aanpassing kaarten uitzonderlijk vervoer aan de huidige toestand	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	aanpassen snelheidsregimes via signalisatie	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	betere signalisatie parking sporthal Berlare	Deelgemeente dorpskern Berlare	Bereikbaarheid	1.250,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	betere signalisatie parking sporthal Overmere	Deelgemeente dorpskern Overmere	Bereikbaarheid	1.250,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	herbekijken tarifiering parkeren aan het Donkmeer	Deelgemeente Donk	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein

Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	mogelijks invoeren blauwe zone binnen delen van de dorpskern Berlare	Deelgemeente dorpskern Berlare	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	onderzoeken mogelijkheden randparking aan de Donk	Deelgemeente Donk	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	verder onderzoeken mogelijkheden randparking Uitbergen	Deelgemeente dorpskern Uitbergen	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	voorzien vrachtwagenparkings	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein

Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	opstellen schoolvervoersplan	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		continu

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.11: andere flankerende maatregelen	aandacht voor de mobiliteitsproblematiek in het gemeenteblad en website, organiseren van jaarlijkse acties	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		continu
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	opstellen aangepast stratenplan en informatiebord	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		continu
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	promotie openbaar vervoer	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn	continu
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	promotie openbaar vervoer specifiek gericht op recreatie	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn Provincie	continu
C.5: handhaving	verder zetten controle door politie	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Verkeersveiligheid		Hoog	Politie	Gemeente	continu
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	behoud mobiliteitsambtenaar en gemeentelijke begeleidingscommissie	Gebiedsdekkend volledige gemeente	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		continu

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	organiseren inspraak	Niet relevant	Verkeersveiligheid			Gemeente		continu

10 Evaluatie van het mobiliteitsplan

(bron: www.mobielvlaanderen.be)

Met de invoering van de sneltoets en de aangepaste methodiek voor de opmaak of herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan is de verplichting geschrapt om jaarlijks aan de Vlaamse overheid te rapporteren over de uitvoering van het actieplan. Het blijft wel aangewezen dat de lokale overheid in de GBC tussendoor een balans opmaakt van de acties/projecten uit het actieplan.

10.1 Voortgangsrapportage

Wanneer en door wie?

Het voortgangsverslag kan een keer per jaar door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie worden opgesteld en goedgekeurd. Het wordt het best door de bevoegde gemeentelijke ambtenaar voorbereid. Het eerste verslag wordt ten vroegste een jaar na de conformverklaring van het gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt. De gemeente maakt vrijwillig de keuze om met het voortgangsverslag te werken. Vanuit deze keuze zal dit verslag binnen de eigen interne werkprocessen worden opgenomen.

Doel?

Het doel van het voortgangsverslag is om een overzicht te krijgen van de stand van zaken in de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er wordt nagegaan of de afspraken worden opgevolgd die tussen de partners werden gemaakt bij de samenstelling van het actieprogramma in het mobiliteitsplan. Het is dus niet de bedoeling met dit voortgangsverslag de acties/maatregelen zélf te evalueren.

Hoe?

Het actieprogramma werd opgemaakt in Acces waardoor dit gemakkelijk te vertalen is in een voortgangsrapport.

Verdere procedure

Als de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) het voortgangsverslag heeft goedgekeurd, moet er een kopie van het verslag opgestuurd worden naar alle leden van de GBC. In afspraak met de leden van de GBC kan dit ook digitaal via e-mail. Voor het overige dient de procedure en werkwijze te worden gevolgd die de gemeente zelf heeft vastgesteld (zie Wanneer en door wie?)

10.2**Vijfjaarlijkse evaluatie via de sneltoets met als resultaat spoor 1, 2 of 3**

Als evaluatie-instrument is de sneltoets geïntroduceerd. De sneltoets heeft als doel het gemeentelijk mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Het bestaande plan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de inhoud, de vorm en de procedure van de sneltoets.

De sneltoets gebeurt door de GBC, meer concreet aan de hand van twee vragen in 'Stap 2:

Toetsing van het mobiliteitsplan'. Er zijn drie sporen mogelijk:

Spoor 1: Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan

Eén of meerdere partners staat niet meer achter het beleidsscenario van het bestaande mobiliteitsplan of een aantal strategische keuzes worden in vraag gesteld; het mobiliteitsplan is aan vernieuwing toe. In deze grondige herziening wordt de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan overgedaan volgens de driefasenmethodiek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Subsidie via module 1 is mogelijk.

Spoor 2: Verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Er wordt gekozen om één of meerdere specifieke thema's toe te voegen aan het mobiliteitsplan (verbreden) en/of verder uit te werken (verdiepen).

Deze thema's worden geselecteerd in de sneltoets. De uitvoering van Spoor 2 gebeurt in verschillende stappen, gespreid over drie fasen:

Verkenningfase (waarin o.a. de onderzoeksopzet wordt bepaald);

Uitwerkingfase (uitvoering van het onderzoek);

Mobiliteitsplanfase (integratie van de gekozen thema's in het bestaande mobiliteitsplan).

Subsidie via module 1 is mogelijk.

Spoor 3: Bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het bestaande mobiliteitsplan is nog voldoende actueel en gedragen, waardoor het verder uitgevoerd kan worden. Het mobiliteitsplan wordt dus bevestigd. Het actieplan wordt wel geactualiseerd.

Bronnen:

CROW, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, 1996
Gemeente Berlare en Studiebureau VDS BVBA, Beleidsplan, 2001

www.berlare.be

www.delijn.be

www.nmbs.be

www.oost-vlaanderen.be

www.gisoost.be

www.mobielvlaanderen.be

Bijlage 1: gemeenteraadsbesluit participatie

**Uittreksel uit de notulen van de Gemeenteraad
Zitting van 23 februari 2011**

Aanwezig:

Katja Gabriëls, voorzitter

Anne-Marie De Lausnay, René Kets, Julien Wettinck, Wim Arbijn, Tom Temmerman, Gunther Cooreman, schepenen
Luc Vercruyssen, Francky Verhofstadt, Carine Meyers, Marleen Zaman, Jan De Palmenaer, Michel Van der Haegen,
Tania Vis, Patrick Van Malderen, Freddy Schatteman, Steven Baeyens, Dion Landuyt, Piet Vandoolaeghe, Raf Maes,
Willy De Coster, Erik Van Acker, Kris Malfliet, raadsleden

Frank Lippens, secretaris

Afwezig: An Van Driessche, raadslid

Openbare zitting

8. Goedkeuren participatietraject: verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Berlare

DE RAAD,

- Gelet op de sneltoets die conform werd verklaard door de Provinciale Auditcommissie van 17/09/2007;
- Gelet op de verkenningnota die conform werd verklaard door de Provinciale Auditcommissie van 22/11/2010;
- Gelet op het collegebesluit van 30/11/2010 houdende de toewijzing van het dienstencontract aan Arcadis VDS voor het verbreden en het verdiepen van het mobiliteitsplan;
- Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/03/2009;
- Gelet op het gemeentedecreet van 15/07/2005 zoals laatst gewijzigd op 23/01/2009;
- Overwegende dat uit de verkenningnota categorisering - circulatie - snelheidsplan, netwerken langzaam verkeer en parkeerbeleid als thema's naar voor kwamen;
- Overwegende dat er een participatietraject of een openbaar onderzoek dient plaats te vinden alvorens het voorlopig of definitief vaststellen van het gemeentelijk mobiliteitsplan;
- Overwegende dat de gemeenteraad het participatietraject dient goed te keuren zodat dit samen met de beleidsnota door de Provinciale Auditcommissie verklaard kan worden;
- Gehoord de uitleg ter zitting verstrekt door schepen Arbijn;

BESLUIT: met 22 stemmen voor, Katja Gabriëls, Anne-Marie De Lausnay, René Kets, Julien Wettinck, Wim Arbijn, Tom Temmerman, Luc Vercruyssen, Francky Verhofstadt, Carine Meyers, Marleen Zaman, Jan De Palmenaer, Michel Van der Haegen, Tania Vis, Patrick Van Malderen, Freddy Schatteman, Steven Baeyens, Dion Landuyt, Piet Vandoolaeghe, Raf Maes, Willy De Coster, Erik Van Acker, Kris Malfliet, **1 afwezig,** An Van Driessche

ART. 1

Gaat akkoord met het voorstel tot het organiseren van een participatietraject.

ART. 2

Het ontwerp mobiliteitsplan zal voorgesteld worden aan

- De GECORO
- De MiNaraad

Deze adviesraden zullen uitgenodigd worden op één overlegmoment tijdens de derde fase.

ART. 3

Het ontwerp mobiliteitsplan zal onderworpen worden aan een openbaar onderzoek van 30 dagen.

ART. 4

Via de InfoGem zal aan de bevolking kenbaar gemaakt worden dat de gemeente werkt aan een mobiliteitsplan. De procedure zal toegelicht worden.

ART. 5

Na definitieve goedkeuring zal het mobiliteitsplan online raadpleegbaar zijn.

ART. 6

Dit gemeenteraadsbesluit wordt bij het beleidsplan en het te verbreden en verdiepen mobiliteitsplan gevoegd, voor de definitieve vaststelling, de conformverklaring door de Provinciale Auditcommissie, van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

NAMENS DE GEMEENTERAAD

In opdracht,
get. Lippens Frank
secretaris

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT

get. Gabriëls Katja
voorzitter

Lippens Frank
secretaris



Gabriëls Katja
burgemeester wn

Bijlage 2: verslag van de gecoro/minaraad – participatie

Met de opmerkingen van de gecoro/minaraad werd in de mate van het mogelijke rekening gehouden. Bijgevoegd vindt u een overzicht hoe met deze opmerkingen werd omgegaan. In de versie voor het openbaar onderzoek werd reeds rekening gehouden met deze opmerkingen.

- Aanpassing snelheidszones, de gecoro/minaraad is hierover verdeeld. Er wordt geopteerd om de snelheidsbeperking langs lokale wegen III tot 50 km/u te behouden daar dit logischer is in het kader van de categorisering en deze wegen ook meer geschikt zijn voor dergelijke snelheden. Het mobiliteitsplan is ook een beleidskader (gewenst), op termijn dienen de wegen hier inderdaad op aangepast worden (de meeste voldoen reeds).
- Problematiek van parkeren te Uitbergen werd in het plan opgenomen
- Verplichting tot meten mobiliteitseffecten bij ruimtelijke projecten werd opgenomen in het plan. Het mobiliteitsplan zelf kan dit niet verplichten, doch een actiepunt is na te gaan op welke manier dit (juridisch) het beste kan voorzien worden.
- Als actie werd een betere signalisatie van de parking aan de sporthal te Overmere en Berlare opgenomen.
- De problematiek van de doortocht N 467 wordt in detail bekeken in het dossier van de doortocht.
- Een onderzoek naar de mogelijkheden voor een parking aan de Strijdam en eventuele tijdelijke omlegingsweg werd in het plan opgenomen als actie.
- De doortocht te Overmere dient op termijn aangepakt te worden. Dit werd in het actieprogramma opgenomen.
- De belangrijkste fietsroutes zijn wel degelijk opgenomen. Dit kadert ook in het bovenlokale beleid. Zeer lokaal fietsverkeer zoekt vaak de kortste weg. Dit is niet strijdig hiermee. Er werd opgenomen om aan de hand van de inventarisatie van de bestaande voetwegen (door de milieuraad) jaarlijks een prioriteitenlijst op te maken van de voetwegen die verbeterd moeten worden.
- De gemeente wenst toch de snelheid van 70 km/u deels te behouden. De weg wordt hier wel op uitgerust.
- De discussie rond de categorisering van deze weg leeft nog steeds. De gemeente opteert toch om deze weg een hogere categorie te geven in functie van zijn huidig gebruik en deze ook aldus uit te rusten. Een weg op een lage categorie laten maar meer uitrusten met bv fietspaden is niet consequent. Er zijn weinig middelen om het verkeer hier weg te houden. Afsluiten zou de bereikbaarheid van Berlare vanuit Uitbergen te sterk beperken.
- Er is een actie opgenomen om de rooilijnproblematiek aan te pakken.
- De problematiek van de quads en doorgaand verkeer langs de Scheldemeersen kan verder bekeken worden, maar past minder in het mobiliteitsplan. De categorisering van de wegen is alleszins reeds van die aard om doorgaand verkeer uit de kwetsbare gebieden te houden.

gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening verslag vergadering 19 september 2011

Aanwezig:

stemgerechtigde leden:	Heiremans Michaël	voorzitter
	De Bie Jan	deskundige
	De Coster Evelien	deskundige
	Cnudde Ria	namens de gezinsverenigingen
	Van der Sypt Piet	namens de jeugdverenigingen
	Scheirs Koenraad	namens de land- en tuinbouwverenigingen
	Van Beveren Wim	namens de toeristische verenigingen
	Cooreman Paul	namens de verenigingen van handelaars
	Lostrie Norbert	namens de verenigingen van werkgevers
	Laureys Noël	namens de verenigingen van werknemers
	Thibau Bart	namens de milieu- en natuurverenigingen
secretaris:	Van Peteghem Kristof	
genodigden:	/	
niet-stemgerechtigde leden:	Moens Katrien	plaatsvervanger De Coster Evelien
	Van der Sypt Jan	plaatsvervanger Scheirs Koenraad
	De Bremme Chris	plaatsvervanger Lostrie Norbert
	Baeten Etienne	plaatsvervanger Van Beveren Wim
waarnemers politieke partijen:	Sigin Etienne	namens SPa
<u>Verontschuldigd:</u>	De Pauw Julie	deskundige
	Maes Femke	namens de jeugdverenigingen
	Van Daele Gilbert	plaatsvervanger Cooreman Paul
	Daemen Edgard	plaatsvervanger Thibau Bart
	De Coster Willy	namens Open VLD
<u>Afwezig:</u>	Sichien Johan	deskundige
	Verspeurt Angelique	plaatsvervanger De Bie Jan
	Van Bockstal Luc	plaatsvervanger Cnudde Ria
	Lateir Helena	plaatsvervanger Laureys Noël
	Vis Tania	namens CD&V
	Lanckman Pascal	namens Vlaams Belang

1. Bespreking voorontwerp verbreden en verdiepen mobiliteitsplan

De vergadering van de Gecoro is voorafgegaan door een presentatie van de heer Jo Van de Sype, ontwerper van het 'Mobiliteitsplan februari 2001' en nu werkzaam bij het studiebureau Arcadis Belgium nv. Hij heeft toelichting gegeven bij het voorontwerp 'verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Berlare'.

In de besloten vergadering is een discussie gehouden, waarvan de belangrijkste punten hieronder worden weergegeven:

- Aanpassing snelheidsregimes:
 - o Een lid stelt de meerwaarde van de omvorming naar snelheidszones in vraag. De bestaande bebouwde kommen zijn reeds zeer ruim opgevat. Het verkeer dreigt hierdoor nog meer dicht te slibben, wat aanleiding geeft tot ergernissen en frustraties op de weg. De meningen over het invoeren van deze zones zijn echter verdeeld, er zijn ook leden voorstander van dit systeem.

- De Gecoro is het er over eens dat de wegenis beter moet worden uitgerust in functie van het snelheidsregime dat men voor ogen heeft.
- Aandacht voor parkeerproblemen binnen de dorpskernen:
 - Een lid van de milieuraad geeft aan dat het wenselijk is om het natuurgebied in de Scheldestraat om te vormen tot parking.
De problematiek van gebrek aan parking binnen de kern van Uitbergen wordt door de Gecoro erkent. Rekening houdend met de bestaande planningscontext is de gesuggereerde oplossing echter niet aan de orde. Alternatieve oplossingen dienen bekeken te worden om tijdelijke parkeerpieken in Uitbergen centrum aan te pakken.
 - Het kan wenselijk zijn om in het mobiliteitsplan ook uitspraken te doen over parkeerplaatsen bij bouwprojecten (bv. verplichting tot het aanleggen van parkeerplaatsen bij meergezinswoningen op het betreffende perceel).
 - Een betere aanduiding van nabijgelegen parkings zou de lokale parkeerproblematiek aanzienlijk kunnen verminderen (bv: de parking van de sporthal Overmere gebruiken bij begrafenissen in de O.L.Vr. Hemelvaart kerk).
 - Er rijzen vragen bij de heraanleg van de N467. Onder meer de (technische) mogelijkheid tot het aanleggen van een apart fietspad in beide richtingen over het hele traject wordt in vraag gesteld. Blijft er voldoende ruimte over voor zowel autoverkeer, fietsverkeer, voetgangers als parkeerplaatsen?
- Afstemming op ontwikkeling Donkgebied
 - De Gecoro vraagt een betere afstemming op de ontwikkelingsideeën rond het Donkmeer, zoals uitgewerkt bij de opmaak van het RUP Donk:
 - Mogelijkheid tot het realiseren van een grote parking gelegen achter de horecazaken thv Strijdam.
 - Het mogelijk maken van een tijdelijke omleggingweg rond Strijdam bv. in noodsituaties of ruimte innemende activiteiten langs of op de Donklaan.
- Aansturen op aanpak doortocht Overmere:
 - Een herinrichting van de doortocht is noodzakelijk om veilig verkeer te garanderen.
 - De problematiek van de snelheidsduivels 's avonds en 's ochtends.
 - Tijdelijke ingrepen zoals snelheidsbeperking op het wegdek schilderen zijn wenselijk.
- Aandacht voor traag verkeer:
 - De aangegeven fiets- en voetgangersroutes in het mobiliteitsplan, komen volgens de Gecoro niet overeen met de routes die meest gebruikt worden door de bevolking. Hoe zit het bv. met:
 - de recreatieve verbindingen richting Donkmeer-Nieuwdonk.
 - de opwaardering van kerkwegels.
- Verbinding Uitbergen-Berlare:
 - De Gecoro is vragende partij om de snelheid op de Donklaan tussen Uitbergen en Berlare te beperken tot 50km/u. Gelet op het landelijke karakter en het toeristisch gebruik van deze weg is een hogere snelheid hier niet verantwoord.
 - De Gecoro kan zich niet vinden in de hogere categorisering van deze weg. Hierdoor zal meer verkeer worden aangetrokken, hetgeen niet aangewezen is. Integendeel, dergelijke weg zou eerder ontraden moeten worden voor autoverkeer. De ontwerper geeft aan dat de hercategorisering te wijten zou zijn aan het bekomen van subsidies voor de aanleg van fietspaden. De Gecoro kan zich niet vinden in deze motivatie en stelt dat een fietspad ook zonder wijziging van weg categorisering gerealiseerd kan worden.
- Problematiek rooilijnplannen:
 - Wanneer rooilijnplannen niet worden uitgevoerd, is het aangewezen om deze af te schaffen of te herzien.

Zoals gezegd tijdens de presentatie van het ontwerp, hebben de leden ook de kans gekregen om nadien bedenkingen over te maken. Namens de milieu- en natuurverenigingen zijn nog volgende bemerkingen overgemaakt:

- Het is aangewezen om bepaalde gebieden te vrijwaren van quads. Hierbij wordt gedacht aan alle wegenis die zich (gedeeltelijk) bevindt in de Kalkense Meersen, Berlare Broek, Heide- en Scheldemeersen,... en eventueel andere kwetsbare gebieden. Er wordt gesuggereerd om dit in het mobiliteitsplan op te nemen.

- De verenigingen vragen ook om het doorgaand gemotoriseerd verkeer langs de Scheldemeersen meer en beter te weren. Dit geldt zowel voor de Scheldedijken tussen Appels en Schoonaarde-brug als tussen Schoonaarde-brug en Uitbergen.

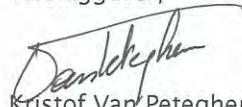
2. Opmerking bij advies RUP Lokaal bedrijventerrein Overmere

Op 8 juni 2011 heeft de Gecoro advies uitgebracht over het gemeentelijk RUP Lokaal bedrijventerrein Overmere. Gezien de complexiteit van het dossier, is afgesproken dat het ontwerp van het advies ter controle aan de leden zou worden voorgelegd, alvorens dit over te maken aan de Gecoro. Dit ontwerp is overgemaakt per e-mail. Er zijn geen bemerkingen ontvangen. Bijgevolg geeft de Gecoro haar definitieve goedkeuring over dit advies.

2. Varia

/

opgemaakt op 30 september 2011
verslaggever,


Kristof Van Peteghem
secretaris

Bijlage 3: ingediende bezwaren openbaar onderzoek – participatie

Er werden twee bezwaren ingediend:

Bezwaar 1

Dit is eerder een bedenking rond de plaatsen voor andersvaliden op de gemeentelijke parking aan het Donkmeer en is geen bemerking over het mobiliteitsplan.

De gemeente zal deze opmerking verder bekijken, dit leidt niet tot aanpassingen aan het mobiliteitsplan.

Bezwaar 2:

De Heikantstraat kreeg een selectie als lokale weg III, als toekomstig snelheidsregime blijft de optie van 50 km/u.

Het voorstel van de actiegroep past binnen de selectie van deze weg in het mobiliteitsplan.

De gemeente kan verder onderzoeken in overleg met Zele en Lokeren of er nog bijkomende mogelijkheden zijn om deze selectie harder te maken.

Dit leidt niet tot aanpassingen aan het mobiliteitsplan.

Berlare 20 januari 2012

Aan de heer Wim Arbijn

Schepen van mobiliteit....

Geachte heer Schepenen,

Betreft; mobiliteitsplan heeft aandacht voor zwakke gebruikers.

Aangaande de gemeentelijke parking, gelegen aan de Donklaan, (Posseidon) heb ik enkele opmerkingen over de actuele gereserveerde parkeervakken voor gehandicapten.

-de indeling is als volgt;

- a) Motorrijders (8 plaatsen)
- b) Fietsers (4 plaatsen)
- c) plaatsen voor betaald parkeren (7 plaatsen)
- d) plaatsen voor gehandicapten (2 plaatsen)

De plaatsen voor gehandicapten bevinden zich actueel op 50m van de Donklaan.

Waarom moeten de gehandicapten, het zijn ook zwakke weggebruikers, voorrang verlenen aan motorrijders, fietsers enz.?

Motorrijders, die enkel in de zomer komen en dan ook voor de nodige hilariteit zorgen op de Donklaan, o.m. te grote snelheid, op achterwiel rijden, enz.

De vraag van meerdere mensen met een handicap is de volgende "reserveer de plaatsen voor gehandicapten vooraan op de parking".

Graag had ik een antwoord ontvangen, (mag via e-mail) op deze suggestie.

Met vriendelijke groeten.

Robert Van Driessche
Bareldonkdreef 18
Berlare



Een toffe buurt, daar gaan we voor

GEMEENTEBESTUUR BERLARE	
24 JAN. 2012	
AFD.	INGEKOMEN-NR.

Handwritten signature: J. J. J. J.

Aan het college van Burgemeester en
Schepenen te BERLARE

Dorp 22
9290 BERLARE

AANGETEKEND

Overmere, 18 januari 2012.

Betreft : Openbaar onderzoek ontwerp mobiliteitsplan Berlare
Advies

Geachte vergadering,

In verband met de actualisatie van het mobiliteitsplan Berlare, t.b.v. het beheersen van de verkeersstromen in onze gemeente en een verhoging van de verkeersveiligheid wil het Buurtcomité Heikantstraat een advies verstrekken.

De Heikantstraat kent de laatste jaren een behoorlijke groei van doorgaand verkeer, zowel personenwagens als vrachtvervoer.

Aan de basis daarvan liggen :

- verkeer van en naar het (groter geworden) nabijgelegen dorp Zele-Heikant;
- verkeer van en naar het centrum van Lokeren;
- verkeer van en naar de op- en afritten (E17) in Lokeren;
- en vooral het verkeer van werknemers van het industriepark E17/III ook in Lokeren.

Naar verluid is een uitbreiding van het industriepark E17/IV niet uitgesloten en zal het doorgaand verkeer alleen maar toenemen. Los van de behoorlijke intensiteit van dit doorgaand verkeer wordt door de weggebruikers nauwelijks rekening gehouden met de aangeduide snelheidsbeperkingen (50 km/u).

Er wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de route via het dorp Zele-Heikant, maar ook een 'sluipweg' via het achtergelegen veld wordt dagdagelijks intens gebruikt. Beide routes komen samen in de Heikantstraat.

Onze vraag is dan ook om te zorgen voor een leefbare en vooral (verkeers)veilige buurt, door :

- het eventueel afleiden van verkeersstromen ;
- het eventueel aanbrengen van snelheidsremmende infrastructuren zoals asverschuivingen in de Heikantstraat (cfr. Meerstraat, Turfputstraat) ;
- het strenger toezien op verkeersinbreuken (politie);
- ...

Dezelfde verkeersstromen vinden immers plaats doorheen het nabijgelegen dorp Zele-Heikant. Dus overleg met het gemeentebestuur van Zele is een opportuniteit. Ook overleg met het stadsbestuur van Lokeren is interessant om alle verkeer van de industrieterreinen via de gewestweg (N47) te laten verlopen en de toegang tot de Nieuwstraat te sluiten. Dit zijn slechts enkele suggesties. Hopelijk kunnen mogelijks te nemen acties opgenomen worden in het mobiliteitsplan.

Inmiddels verblijven wij met de meeste hoogachting,

Namens het Buurtcomité Heikantstraat OVERMERE

Met vriendelijke groeten,

Wim DE GEEST
Voorzitter

Bijlage : plan met aanduiding verkeersstromen

Bijlage 4: verslagen GBC

VERSLAG

Onderwerp

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Berlare
Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Plaats van bespreking

Berlare

Datum van bespreking

31/05/2011

Opgesteld door

Jo Van de Sype

Verslagnummer en kenmerk

V2 | 31-41/11600

Afdeling

Infrastructuur, Ruimte en Verkeer

Verzenddatum

7/06/2011

Aanwezigen

Gemeente Berlare:

- Mevr. Katja Gabriëls,
Burgemeester
- Dhr. Wim Arbijn,
Schepen mobiliteit
- Kristof Van Peteghem,
waarnemend
diensthoofd
- Mevr. Phyllis Bauwens,
mobiliteitsambtenaar

Politie:

- Dhr. Cristian De Rocker,
korpchef Berlare/Zele

MOW:

- Dhr. Michael Eeckhout,
mobiliteitsbegeleider

Arcadis:

- Ing. Jo Van de Sype,
projectmanager IRV

Verontschuldigten

Mevr. Greet De Keukelaere,
AWV
Dhr. Pieter Derudder,
Provincie Oost-Vlaanderen
Rosy Taelman, De Lijn

ARCADIS Belgium nv/sa

Bruulstraat 35

B-9450 HAALERT

Tel +32 53 85 35 50

Fax +32 53 85 35 51

www.arcadisbelgium.be

Kopie ter info

[Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)

1) DOEL VAN DE VERGADERING

Deze vergadering heeft als doel om de uitwerkingsnota te bespreken en de 2^{de} fase van het verbreden en verdiepen af te ronden.

Daarnaast wordt ook het actieprogramma besproken zodat op de volgende vergadering het beleidsplan besproken kan worden.

2) BESPREKING

Participatie

Er zal een vergadering georganiseerd worden met de belangrijkste adviesraden.

Categorisering van de wegen

De N 445 en de N 416 zijn geselecteerd als secundaire wegen II. Dit dient nog aangepast te worden.

Tussen Uitbergen en Berlare wordt geopteerd om een opwaardering te doen van een lokale weg III naar I.

Snelheidsregimes

In de woonwijken wordt niet langer zone 30 voorzien.

Fietsroutenetwerk

Voor de opname van de Donklaan op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dient geen ander traject geschrapt te worden. Dit betekent dat het oorspronkelijke netwerk behouden blijft en daarnaast nog een bijkomende selectie krijgt.

Er worden nog een aantal voostellen van te onderzoeken lokale fietsroutes op kaart aangeduid. De Donklaan werd inmiddels reeds opgenomen in het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

Parkeerbeleid

Er wordt geopteerd om nog een steekproef te doen naar parkeren op de festivalparking om te zien of deze nu meer gebruikt wordt.

De parking aan De Klappel wordt niet langer weerhouden.

De tekst dient genuanceerd te worden. Er is weliswaar nog steeds een parkeerdruk, doch de festivalparking dient hier vooral een antwoord op te bieden. Er is een gevaar voor het uitwaaiëren van parkeerproblemen in de woonstraten in het Donkgebied.

Rond vrachtwagenparkeren zullen voorzieningen gemaakt worden naar aanleiding van het RUP Galgenberg (bedrijventerrein) en nieuwe bedrijventerrein te Overmere.

Actieprogramma Werkdomein A

Het GRS werd inmiddels afgerond. De verschillende RUPS die nog in opmaak zijn, kunnen vermeld worden in het actieprogramma. Voor mobiliteit zijn de belangrijkste RUP rond het Donkmeer, RUP Galgenberg en RUP bedrijventerrein.

Actieprogramma Werkdomein B

Verblijfsgebied Berlare

De doortocht is de belangrijkste actie.

Verblijfsgebied Donkmeer

De poorteffecten, fietspaden en het kruispunt De Klappel werden gerealiseerd.

Op lange termijn kan een globale herinrichting van de Donklaan opgenomen blijven.

Verblijfsgebied Overmere

Een heraanleg van de doortocht blijft belangrijk. Dit zal vermoedelijk pas ten vroegste op middellange termijn zijn. Er zal door MOW nog nagekeken worden of dit eventueel al in een planning opgenomen zou zijn.

Op korte termijn dienen werken aan de schoolomgeving voorzien te worden.

Deze weg is niet langer een provincieweg maar een gewestweg.

Verblijfsgebied Uitbergen

Er wordt nog voorzien om een studie op te starten om de rooilijnproblematiek en de problemen met de doortocht in kaart te brengen.

Fietspaden

Er worden fietspaden gepland langs de Donklaan en een verbetering van de fietspaden en eventueel aanvulling langs Gaver-Koolstraat-Schuitje (in samenwerking met Zele).

Trage wegen

De gemeente neemt hiervoor nog contact op met regionaal landschap en bezorgt nog informatie hieromtrent aan het studie bureau.

Openbaar vervoer

Er is inmiddels een belbus.

De visie 2020 zal ook in het beleidsplan opgenomen worden.

Fietsenstallingen

In Overmere en Uitbergen kan dit nog verbeterd worden.

In Berlare moet dit ook bekeken worden naar aanleiding van de visie op het kasteeldomein in het centrum.

Circulatie

De circulatie dient ook nog kort herbekend te worden in het centrum van Berlare rond de N 467.

Dit gebeurt naar aanleiding van de doortocht. Het standpunt is om indien mogelijk minder rechtstreeks aansluiting te hebben (of b.v. enkel rechts in en uit toe te staan) – dit is echter niet steeds evident.

Herinrichting kruispunten

Dit wordt gekaderd in de doortochtaanleg in Berlare.

Heraanleg van de verschillende kruispunten langs de N 445 en de N 467 kan pas op middellange termijn.

Aan de ingang Nieuwdonk worden geen acties meer voorzien.

Ondersteunende maatregelen

De gemeente neemt deel aan de actie belgerinkel aan de winkel.

Er is ook een actie geweest rond parkeren via de website van de gemeente (inschatten via foto's genomen te Berlare of er al dan niet reglementair wordt geparkeerd).

De rijkswacht bestaat inmiddels niet langer.

Praktische afspraken

Het studie bureau zal het dossier verder uit werken.

De uitwerkingsnota zal geagendeerd worden op de PAC van augustus.

Opgemaakt te Haaltert, 07/06/2011

Ing. Jo Van de Sype

VERSLAG

GBC Berlare

ARCADIS Belgium nv/sa
Kortrijksesteenweg 302
B-9000 GENT
Tel +32 9 242 44 44
Fax +32 9 242 44 45
www.arcadisbelgium.be

Onderwerp
31-41/11600 Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Berlare, beleidsplan

Plaats van bespreking	Datum van bespreking
Berlare Gemeentehuis	26/10/2011
Opgesteld door	Verslagnummer en kenmerk
Jo Van de Sype	V3-31-41/11600

Afdeling	Verzenddatum
IRV	4/11/2011

Aanwezigen	Verontschuldigen	Kopie ter info
Wim Arbijn, schepen Berlare Phyllis Bauwens, mobiliteitsambtenaar Berlare Roland Van De Voorde, politie Berlare Michael Eeckhout, MOW Oost- Vlaanderen Jo Van de Sype, ARCADIS	Provincie Oost-Vlaanderen De Lijn Oost-Vlaanderen AWV Oost-Vlaanderen	

Doel

Deze vergadering heeft als doel om het beleidsplan in het kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan te bespreken. De uitwerkingsnota werd inmiddels door de PAC conform verklaard.

Participatie

De gemeente legt in dit kader de nota voor aan de gecoro en de minaraad. Daarnaast zal er ook een openbaar onderzoek georganiseerd worden.

Informatief deel en richtinggevend deel

Het beleidsplan bestaat uit een informatief en richtinggevend deel. Het actieprogramma vormt het sluitstuk van het richtinggevend gedeelte. De nota wordt volledig overlopen op de vergadering.

RUPS

De gemeente bezorgt nog de laatste stand van zaken van de verschillende rups aan het studie bureau. Inmiddels werd ook het RUP Lokaal bedrijventerrein goedgekeurd door de gemeenteraad.

Kaarten

Er is een probleem met het afdrukken van de kaarten, in de def. versie zal dit aangepast worden.

Belbus

Er is een belbus.

Ongevallen

Opvallend zijn de ongevallenconcentraties op de verschillende gewestwegen.

Probleemstelling

De schooltoegang van de school te Overmere sluit niet meer rechtstreeks aan op de N 445. Dit komt de verkeersveiligheid hier sterk ten goede.

De schoolomgeving langs de Donklaan ontsluit nu via de festivalhalparking, wat eveneens een sterke verbetering is.

Doelstellingen

Er wordt gevraagd om op te nemen dat bij het mobiliteitsbeleid rekening zal gehouden worden met het milieubeleid.

Kasteeldomein

Het is voorlopig nog niet duidelijk welke functie het kasteel zal krijgen. Het domein zelf zal als park ingericht worden.

Categorisering van de wegen

De as Overmere-Uitbergen zal gecategoriseerd worden als lokale weg type II ipv I.

Er wordt voorgesteld om ook langs de as Schuitje, ... een tonnagebeperving in te voeren.

Openbaar vervoer

De gemeente is vragende partij om de uren van de bussen die het station Schoonaarde aandoen beter af te stemmen met deze van de treinen.

Parking Donk

Door de gemeente wordt voorgesteld om de mogelijkheid te laten om de gemeenteparking aan De Donk toch nog uitbreidingsmogelijkheden te bieden. Deze parking dient evenwel betalend te blijven. Deze parking biedt de mogelijkheid om aan mindermobielen dichter bij het meer te parkeren.

Parkeren vrachtwagens

In het RUP Galgenberg zal geopteerd worden om voor 20 à 25 vrachtwagens parking te voorzien. Langs de Dendermondsesteenweg werd ook een parkeerverbod voor vrachtwagens ingesteld.

Parkeren kern

Er is een beperkte blauwe zone in het centrum van Berlare voor het gemeentehuis.

Ondersteunende acties scholen

De gemeente organiseert ook verkeerswedstrijd met de scholen.

Actieprogramma

Het actieprogramma zal verder aangevuld worden en overgemaakt worden voor opmerkingen aan de verschillende leden van de gbc.

Opmerkingen gecoro/mineraad

Door deze adviesraden werd reeds advies bezorgd.

Verschillende opmerkingen werden reeds meegenomen. Een aantal zaken dienen in het beleidsplan nog opgenomen te worden: voorzien van parkeernormen bij bouwprojecten, betere parkeersignalisatie in Overmere, mogelijke randparking achter Donklaan (Strijdam) met tijdelijk omleidingsweg bij activiteiten op de Donklaan, weren van quads en weren doorgaand verkeer langs de Scheldemeersen.

Praktische afspraken

Het studie bureau zal het beleidsplan verder aanvullen. Dit zal nog eens overgemaakt worden voor opmerkingen aan de verschillende leden van de gbc in de loop van november. Hierna kan het participatietraject verder doorlopen worden. Na voorlopige goedkeuring op de gemeenteraad kan het dan geagendeerd worden op de PAC.

De gemeente zal hieromtrent nog verdere praktische afspraken maken met het studie bureau.

Opgemaakt 3/11/2011 te Gent,

Jo Van de Sype

Kantoren		www.arcadisbelgium.be
Berchem-Antwerpen Citylink – 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
Liège 26, rue des Guillemins, 2 ^{ème} 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 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

Dit document is afgedrukt op 100% gerecycleerd papier