« Oriëntatienota, definitief goedgekeurd op de auditcommissie 15/09/97 »

GEMEENTE BRAKEL
MOBILITEITSPLAN

EERSTE DEEL : ORIËNTATIENOTA

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedebouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs

Sint-Jakobsstraat, 68,	8000 Brugge	050/33.19.66	050/33.52.43
Waterloolaan, 90,	1000 Brussel	02/512.70.11	02/512.31.90

Brugge, mei 1997

« Oriëntatienota, definitief goedgekeurd op de auditcommissie 15/09/97 »

GEMEENTE BRAKEL
MOBILITEITSPLAN

EERSTE DEEL : ORIËNTATIENOTA

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedebouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs

Sint-Jakobsstraat, 68,	8000 Brugge	050/33.19.66	050/33.52.43
Waterloolaan, 90,	1000 Brussel	02/512.70.11	02/512.31.90

Brugge, mei 1997

INHOUD

1. INLEIDING 1

1.1. CONTEXT 1

1.2. MOBILITEITSCONVENANT 1

1.3. STUURGROEP EN TECHNISCHE WERKGROEP 2

1.4. INHOUD ORIËNTATIEFASE 2

2. BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES 3

2.1. RUIMTELIJKE PLANNEN 3

2.1.1. ONTWERP RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN 3

2.1.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN 5

2.1.3. GEWESTPLAN 5

2.1.4. HET G.N.O.P. 8

2.1.5. B.P.A.'S 8

2.1.5.1. B.P.A. NR. 2 : CENTRUM NEDERBRAKEL 10

2.1.5.2. B.P.A. NR. 3 : CENTRUM 2 11

2.1.5.3. B.P.A. NR. 4 : BREEVELD 13

2.1.5.4. B.P.A. NR. 6 : VALKENBERG 13

2.1.6. TOERISTISCHE EN RECREATIEVE ONTWIKKELING VAN OOST-VLAANDEREN 13

2.1.7. WOONBELEID 14

2.1.8. SOCIAAL-ECONOMISCHE KARAKTERISTIEKEN VAN DE ZONE RONSE-OUDENAARDE- GERAARDSBERGEN 14

2.2. VERKEERSPLANNEN EN -ONDERZOEK 15

2.2.1. MOBILITEITSPLAN OOST-VLAANDEREN 15

2.2.2. ONTWERP OMLEIDING NEDERBRAKEL 15

2.2.3. VERKEERSPLAN VAN DE POLITIE VAN BRAKEL 17

3. INZICHT IN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN 21

3.1. VISIE VAN HET GEMEENTEBESTUUR 21

3.2. VISIE VAN HET GEWEST 24

3.3. VISIE VAN DE LIJN 27

3.4. VISIE OUDERCOMITÉ VAN DE SCHOOL VISO COR MARIAE 28

3.5. VISIE MIDDENSTAND 29

4. PROBLEEMSTELLLING 30

4.1. PROBLEEMSTELLING UITGAANDE VAN BESTAANDE PLANNEN EN VISIES 30

4.2. DOELSTELLINGEN 32

5. WERKWIJZE 35

5.1. GEGEVENS OVER DE VERVOERSVRAAG 35

5.2. GEGEVENS OVER HET AANBOD AAN INFRASTRUCTUUR 35

5.2.1. AUTO'S EN VRACHTWAGENS 35

5.2.2. FIETSERS 36

5.2.3. VOETGANGERS 36

5.2.4. OPENBAAR VERVOER 36

1. INLEIDING

1.1. CONTEXT

Door het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Brakel is aan Groep Planning gevraagd om een mobiliteitsplan uit te werken. Het mobiliteitsplan onderzoekt de verschillende knelpunten op het ganse grondgebied van de gemeente en reikt adequate oplossingen aan. Het bevat een samenhangend geheel van maatregelen waarin de verschillende verkeerssoorten op een evenwichtige wijze aan bod komen. Dit is nodig om een beleidsmatig en door de bevolking geaccepteerd resultaat te bereiken. Het mobiliteitsplan betekent een leidraad voor de keuzen i.v.m. de verkeerscirculatie, de voorstellen voor de herinrichting van straten en pleinen, de voorzieningen voor het fietsverkeer, voetgangersverkeer, het openbaar vervoer, het parkeren en de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs hoofdstraten.

1.2. MOBILITEITSCONVENANT

Met het introduceren van deze mobiliteitsconvenants heeft verkeersplanning in Vlaanderen een nieuwe dynamiek verkregen. Algemeen zijn mobiliteitsconvenants overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de gemeente Brakel. Uitgangspunt van het mobiliteitsconvenant is een planmatige en multimodale aanpak van de mobiliteitsproblematiek; dat wil zeggen dat losstaande initiatieven en ad-hoc oplossingen voortaan moeten ingepast worden in een geplande aanpak. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een koepelcontract, het zogenaamde "moederconvenant" en een hele reeks bijakten, de zogenaamde "uitvoeringsconvenants".

De inhoud van het mobiliteitsplan is conform de vereisten nodig om een mobiliteitsconvenant af te sluiten.

In de algemene uitvoeringsbepalingen van de mobiliteitsconvenant wordt omschreven aan welke voorwaarden een mobiliteitsconvenant dient te voldoen. Een mobiliteitsplan bestaat uit drie delen :

1. ORIËNTATIEFASE (oriëntatienota) : beschrijving en analyse van de bestaande plannen en visies en definiëring van het verdere onderzoek;

2. OPBOUW PLAN (synthesenota) : onderzoek bestaande toestand en trendscenario, ontwikkeling scenario 'duurzame mobiliteit';

3. BELEIDSPLAN (beleidsplan) : een programmatie van de concrete uitvoeringsmaatregelen, gerangschikt naar prioriteit.

1.3. STUURGROEP EN TECHNISCHE WERKGROEP

De mobiliteitsstudie wordt door Groep Planning opgemaakt en wordt begeleid door een stuurgroep en een technische werkgroep. De werkgroep komt geregeld samen en verzorgt de dagelijkse leiding van het mobiliteitsplan. De stuurgroep komt samen wanneer een fase van het mobiliteitsplan wordt afgerond en wanneer cruciale beslissingen moeten genomen worden.

1.4. INHOUD ORIËNTATIEFASE

In de oriëntatiefase verkent en duidt de stuurgroep van het mobiliteitsplan de bestaande studies, problemen en visies van de actoren. Deze verkenning heeft tot doel de opbouw van het mobiliteitsplan in fase 2 inhoudelijk te oriënteren en de behoefte aan bijkomend onderzoek te definiëren. Kort gezegd wordt in deze fase aangegeven wat nog moet worden onderzocht om het mobiliteitsbeleid optimaal te onderbouwen.

2. BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES

Het opzet is om zoveel mogelijk relevante planningsdocumenten en studies te verzamelen die een impact zouden kunnen hebben op het lokale mobiliteitsbeleid. Het is uiteraard zo dat het onmogelijk en ook niet nodig is om alle bestaande documenten te bundelen. Rekening houdend met de impact, de beschikbaarheid en de relevantie werden voor Brakel een aantal studies weerhouden, gerangschikt naar ruimtelijke plannen en verkeersplannen.

2.1. RUIMTELIJKE PLANNEN

2.1.1. ONTWERP RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Met het goedkeuren van het planningsdecreet op 24 juli 1996 heeft het ruimtelijk beleid in Vlaanderen nieuwe impulsen gekregen. Hierbij wordt namelijk de structuurplanning geïntroduceerd op de drie bestaande bestuursniveaus, nl. het Gewest, de Provincie en de Gemeente. Het ontwerp Ruimtelijk Vlaanderen bepaalt de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen en de tevens de middelen en de instrumenten die nodig zijn om deze gewenste ruimtelijke structuur te realiseren, met het jaar 2007 als planhorizon. Het RSV dient als referentiekader voor elke bestemmingswijziging, m.a.w. het legt de krachtlijnen en de organisatieprincipes vast van het grond- en ruimtegebruik.

Het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 bepaalt dat ruimtelijke structuurplannen 3 delen bevatten :

1. de bestaande ruimtelijke structuur en de prognoses : het informatief gedeelte;

2. de gewenste ruimtelijk structuur : het richtinggevend gedeelte;

3. en de bindende bepalingen.

Alhoewel alle onderdelen hun afzonderlijke waarde hebben, vormen ze samen het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit samenhangend geheel is het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen tot 2007.

Deze samenvatting wordt beperkt tot een tot beknopte weergave van de 'Gewenste Ruimtelijk Structuur', het richtinggevend gedeelte van het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

In de inleiding worden de doelstellingen en de noodzaak aan een kader voor de ruimtelijke ordening gebaseerd op duurzame ontwikkeling en wordt in het bijzonder de noodzaak aan een Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan verantwoord. De inhoud, voorwaarden en draagwijdte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden er aangegeven.

In een eerste hoofdstuk wordt de onderliggende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen uiteengezet. Voor het opbouwen van een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen is kennis van de bestaande ruimtelijke structuur essentieel.

De vertaling van de visie in ruimtelijke termen tot ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur vormt onderwerp van het tweede hoofdstuk.

In het derde hoofdstuk wordt op basis van de ruimtelijke principes voor de vier structuurbepalende componenten de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen uitgewerkt.

Deze vier structuurbepalende componenten zijn :

1. de stedelijke gebieden en de stedelijk netwerken;
2. het buitengebied;
3. de gebieden voor economische activiteiten;
4. lijninfrastructuren.

Voor iedere component worden er doelstellingen, ontwikkelingsperspectieven en instrumenten geformuleerd.

Wat betreft het RSV zullen alle relevante gegevens voor het mobiliteitsplan gedetecteerd en worden verwerkt in de studie.

Visie-elementen op vlak van ruimtelijke ordening

Interessant om weten is het feit dat Brakel niet wordt opgewaardeerd als kleinstedelijk gebied (niveau 3c) op provinciaal niveau. Hierbij worden in het RSV een aantal redenen naar voor geschoven. Deze zijn :

- omwille van de ligging in het groot aaneengesloten gebied in het buitengebied (de Vlaamse Ardennen),
- omwille van de beperkte ontsluiting;
- omwille van een meer beperkte uitrustingsgraad is het wenselijk de groei van wonen en werken voornamelijk op te nemen in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Zottegem, Oudenaarde, Ronse en Geraardsbergen.

Brakel behoudt wel haar lokaal verzorgende functie en haar lokale economie.

Visie-elementen op vlak van mobiliteit meer bepaald de wegen infrastructuur

Van de weginfrastructuur rond Brakel worden noch hoofdwegen noch primaire wegen geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Voor de selectie en de inrichting van de secundaire wegen spelen de provincies een cruciale rol. Deze wegen worden immers in de provinciale ruimtelijke structuurplannen vastgelegd.

Een aantal algemene principes voor de inrichting van de secundaire wegen staan voorop. De inrichting wordt bepaald door :

- de verbindingsfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau;
- de eisen vanuit het gebruik als toegangsverlenende weg voor de aanpalende bestemmingen;
- de eisen vanuit de leefbaarheid en ruimtelijke inpassing;

De leefbaarheid primeert t.a.v. de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

2.1.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN

Het provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen is momenteel nog in een voorbereidende fase, waardoor er nog geen visie-elementen betreffende de mobiliteit m.b.t. Brakel geformuleerd zijn. Reeds in een eerste fase (september 1993 tot maart 1994) werd de plangroep belast met het inhoudelijk uitwerken van een reeks nota's die een aanzet betekenden voor een ruimtelijke knelpuntennota, gekoppeld aan een voorstel met visievorming en doelstellingen.

Net als andere bestaande structuurbepalende elementen van de provincie zullen de Vlaamse Ardennen, waartoe Brakel behoort, in detail besproken worden. Telkens komen dezelfde items aan bod. Achtereenvolgens wordt het bestaand ruimtelijk functioneren, de beleidsontwikkelingen, de planologische juridische toestanden, de ruimtelijke knelpuntenformulering en een aanzet tot visievorming behandeld.

2.1.3. GEWESTPLAN

Het gewestplan van Oudenaarde dateert van 1977. Op het gewestplan wordt de gemeente Brakel hoofdzakelijk bestemd als landschappelijk waardevol gebied.

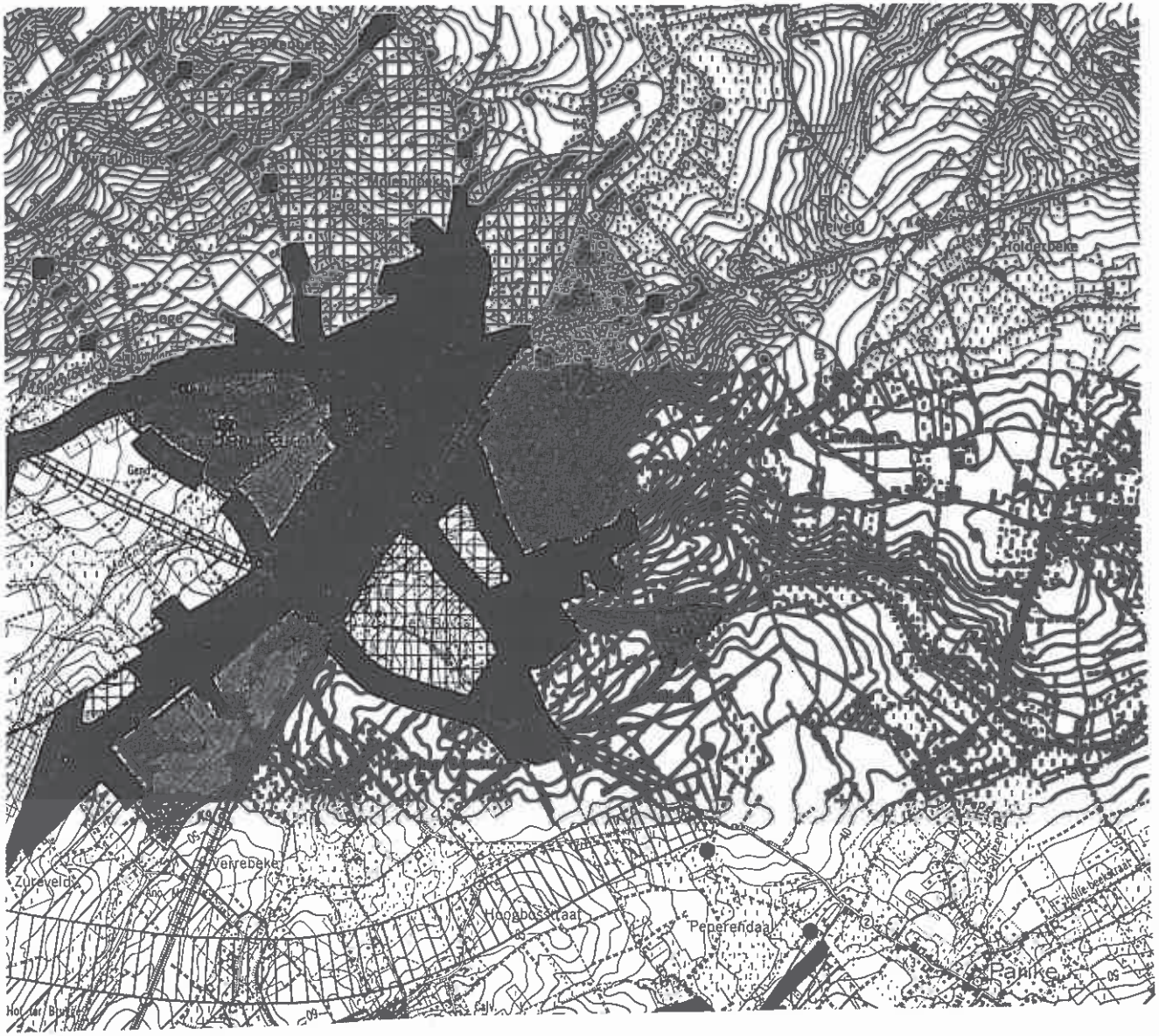
Over de gehele oppervlakte van de gemeente zijn woongebieden met landschappelijk karakter, natuurgebieden, natuurreservaten en bosgebieden her en der verspreid te midden van het agrarisch gebied.

Enkel het centrum van Nederbrakel wordt gekenmerkt door een "patchwork" van verschillende bodembestemmingen.

Deze zijn :

- woongebied,
- woonuitbreidingsgebieden,
- woongebieden met landelijk karakter,
- gebied voor ambachtelijke bedrijven of voor KMO,
- gebied voor dagrecreatie,
- natuurgebied,
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen.

In het gewestplan werd reeds ruimte gereserveerd voor de aanleg van de ring rond Nederbrakel.



FIGUUR 1 : GEWESTPLAN

2.1.4. HET G.N.O.P.

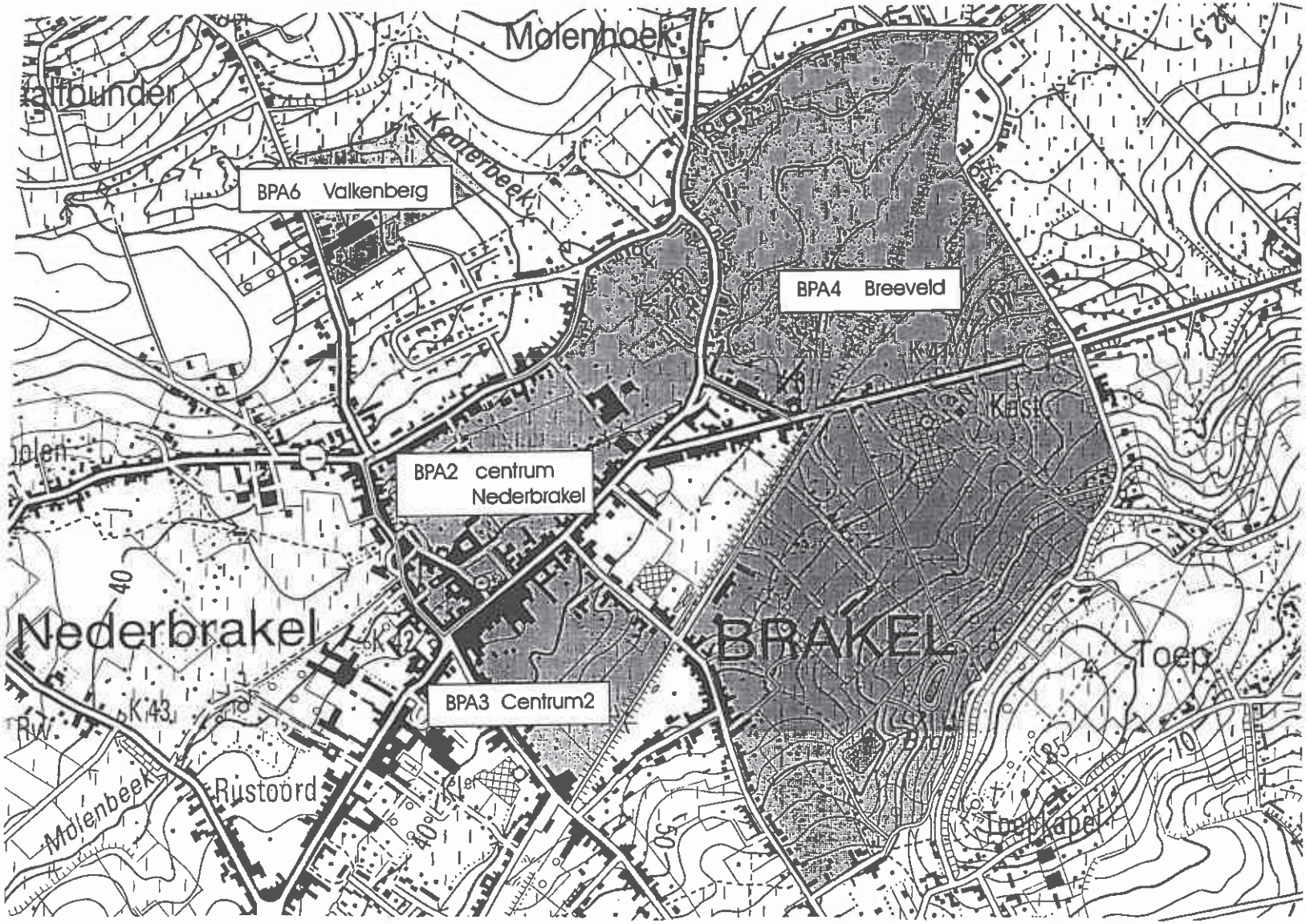
In 1996 werd een G.N.O.P. opgemaakt door het Regionaal Landschap de Vlaamse Ardennen en werd reeds goedgekeurd. Hierbij werden een aantal thema kaarten opgesteld, waaronder een inventarisatie van :

- het bodemgebruik;
- de beken en vijvers;
- de abiotische kenmerken;
- de wegbermen;
- de waardevolle vegetaties;
- de kleine landschapselementen;
- de knelpunten.

Reële conflicten tussen het G.N.O.P. en de mobiliteitsproblematiek zijn zo goed als onbestaand.

2.1.5. B.P.A.'S

In de gemeente Brakel werden een viertal B.P.A.'s opgemaakt. Hieronder is voor elke B.P.A. de verantwoording en visie op de mobiliteit te vinden, zoals die werd geformuleerd in de toelichtingsnota.



FIGUUR 2 : SITUERING B.P.A.'S

Bron : Technische Dienst Brakel

2.1.5.1. B.P.A. NR. 2 : CENTRUM NEDERBRAKEL

In 1981 werd door het ontwerpbureau Vyncke het B.P.A. opgemaakt voor het centrum van Nederbrakel. Het B.P.A. werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 25/06/1984 en bij M.B. van 06/02/1990.

Het B.P.A. is gelegen tussen de Driehoekstraat -Watermolenstraat - Neerstraat - Hoogstraat en Wielendaalstraat.

Dit B.P.A. is in hoofdzaak bedoeld op de stadskernvernieuwing, in concreto de Markt en omgeving, en niet om aan woonbeleid te doen door het openbaar bestuur. De toenemende centrumfunctie van Brakel heeft diverse consequenties, o.m. een toename van het autoverkeer in het centrum en een stijgende behoefte aan parkeerplaatsen in de omgeving van de verkeersaantrekkende polen. Als gevolg van diverse manifestaties gaat de parkeerfunctie op het Marktplein ten koste van de ontmoetingsfunctie ervan. De verkeersproblemen veroorzaken eveneens wildparkeren in de omliggende straten.

Het omsloten binnengebied dat reeds werd aangesneden door de bouw van een nieuwe school werd gebruikt als private tuinen of weiden. Traditioneel echter werd dit gebied reeds gebruikt als wandel- en speelgebied. Op nog geen 100 m van het Marktplein gelegen, zou door dit B.P.A. een ideale oplossing kunnen gegeven worden aan bovengenoemde problemen. Het parkeerprobleem van dit gebied kan niet worden opgelost door voorstellen buiten het studiegebied. Daarom groeide in de loop der jaren de gedachte om ruimte te scheppen voor nieuwe of aanvullende equipementen zodat de Markt een nieuwe centrumfunctie zou kunnen vervullen.

Uit talrijke alternatieve studies en modellen met betrekking tot verkeer en parkeermogelijkheden blijkt duidelijk dat de Parking zoals ontworpen in het B.P.A. op korte termijn te realiseren is en de beste oplossing is voor het huidige probleem van de Markt. Op langere termijn dient de kern van Brakel onderzocht te worden naar de verdere ontwikkeling in de tertiaire sector en dienen zeker andere parkeerplaatsen te worden voorgesteld, ook als de omleidingsweg op de spoorwegbedding wordt aangelegd. Dan kan ook gedacht worden aan het verkeersarmer maken van de voornaamste winkelassen.

Voor verdere uitwerking van het B.P.A. wordt een verkeersschema opgesteld voor het B.P.A. en de aanliggende straten.

Zolang de Neerstraat, Hoogstraat en Kasteelstraat niet worden ontlast door de geplande gewestweg op de spoorwegbedding, zullen deze straten een tweerichtingssysteem behouden. In latere fazen is het niet ondenkbaar deze straten als éénrichtingsstraat in te richten. Belangrijk is de huidige verbetering van de Beekstraat. Tevens is de Driehoekstraat een goede opvang van verkeer voor het centrum, en dit voor alle wagens komende van de Rijksweg 62 naar Brakel. Daarom moet de parkeerplaats in het B.P.A. toegankelijk zijn vanuit de Driehoekstraat (éénrichtingsverkeer).

Het Marktplein wordt woon-winkelerf zodat alleen plaatselijk verkeer toegankelijk is en een éénrichtingssysteem bestaat naar de geplande parking en ook door de Serpentstraat naar de Nieuwe wegkruising met de Wielendaalstraat. Het Marktplein en de Serpentstraat worden met verkeersdrempels uitgerust. Het plein wordt heraangelegd met kleinschalig materiaal, bomen en plein- en straatmeubilair.

Alle verkeer komende van het centrum zou moeten afgeleid worden naar de Wielendaalstraat en zo naar de parking zodat de Markt zo weinig mogelijk verkeer moet slikken. Het wegrijden van de Markt kan dus alleen geschieden door de Serpentstraat of langs de parkeerplaats.

Het schetsmatig plan voorziet :

* verkeersstraten i.v.m. de centrumfunctie;
* woonstraten;
* markterf;
* wandelwegen;
* parkeerplaatsen.

Een verkeerslicht op de hoek van Wielendaalstraat, Neerstraat, Kasteelstraat en Stationsstraat is nodig. De aanduiding van de parkeersplaats moet speciaal gebeuren op de knooppunten.

Het parkeren zou moeten verboden worden op het Marktplein. In de Neerstraat en de Hoogstraat zou dit moeten gereorganiseerd worden. Terzelfdertijd dient Hoogstraat - Neerstraat en Kasteelstraat te worden heringericht op korte en middellange termijn. De voetpaden dienen te worden verbreed en verbeterd. Straatgroen dient te worden voorzien.

2.1.5.2. B.P.A. NR. 3 : CENTRUM 2

Het B.P.A. nr. 3 hangt samen met het vorige B.P.A. Het behelst de ontwikkeling van achtergelegen gronden tussen het centrum en de nieuw ontworpen omleidingsweg. Het B.P.A. Centrum 2 wordt begrensd door : Centrum Nederbrakel met Hoogstraat en Neerstraat, Gauwstraat en Stationstraat en ten zuiden de omleidingsweg van het centrum van Brakel langsheen de spoorwegbedding. In het gebied stroomt de Doornbosbeek.

De gemeente Brakel heeft specifiek volgende doelstelling voor ogen gehouden met de ontwikkeling van het B.P.A.

* Oplossen van het handelsverkeer of het parkeerprobleem.
* Aantrekking van de tertiaire sector door het verhogen van het winkelaanbod en de nodige parkeerplaatsen.

* Bescherming en versteviging van de handelskern.
* Voetgangersverbindingen tussen de inbreidingsvoorzieningen en de bestaande handelskern.
* Bestaande en nieuwe handelszaken een mogelijkheid bieden door achteruitbouw te voorzien voor verdieping en verruiming in de diepte voor handelsoppervlakten alsook mogelijkheden voor bergplaatsen, stapel- en losplaatsen.
* Een aanzet geven tot kernrenovatie.
* Mogelijkheden scheppen tot het bouwen van bejaardenflats.
* Inplanting van culturele voorzieningen voor het centrum zoals bibliotheek, vergaderzaal, polyvalente zaal e.d.
* Bufferen van de omleidingsweg.
* Eerbied voor het bestaande gabarit.

Het bestemmingsplan werd opgemaakt aan de hand van de bovengenoemde programmapunten, de studie van de bestaande toestand, het voorstel van de verkeersstructuur opgemaakt voor het Centrum van Nederbrakel, de verschillende plenaire vergaderingen, zitdagen en de discussievergaderingen met de middenstand. Verschillende aspecten worden uitgediept, zoals wonen, handel, culturele voorzieningen. Het aspect verkeer wordt in het kader van deze oriëntatienota nader bekeken.

Centraal werd een parkeerplein ontworpen van ca. 80 wagens. Het verkeer moet via het knooppunt met de Stationstraat geleid worden naar dit binnengebied. Komende van de Neerstraat dient men de Gauwstraat in te rijden om te gaan parkeren op het parkeerplein. De Stationstraat zou een belangrijke verkeersfunctie ontwikkelen om het centrum te benaderen. De Neerstraat en de Gauwstraat zouden voor winkel- en plaatselijk verkeer moeten worden voorbehouden. Op langere termijn zou een deel van de Neerstraat en de Hoogstraat verkeersvrij of verkeersarm kunnen worden wat tevens met zich meebrengt dat de Markt verkeersvrij zou kunnen zijn. De voetganger kan vanuit het parkeerplein via de wandelwinkelstraat naar de Hoogstraat en Markt worden gebracht.

Inzake het parkeren en de private parkeergarages van de winkels en woningen langs de Stationsstraat werd geopteerd tot het openen der mogelijkheden van toegang tot de percelen via de achterzijde der tuinen. Zodoende kunnen individuele garages e.d. in de Stationstraat vermeden worden tot verhoging van de verkeersveiligheid en de ontwikkeling van winkels i.p.v. garagepoorten.

Dit B.P.A. werd goedgekeurd bij MB van 23/03/1994.

2.1.5.3. B.P.A. NR. 4 : BREEVELD

Op 26/06/1995 werd het B.P.A. Breeveld, opgesteld door Agrotechnic, goedgekeurd door de gemeenteraad. Momenteel ligt die ter goedkeuring bij de Minister. Het B.P.A. is gelegen tussen Molenhoekstraat - Oude Blekerijstraat - Watermolenstraat - Kokerbergstraat - Toepkapelstraat - Warande en Wijmeersstraat. Het gebied omhelst een recreatiegebied (o.a. voetbalvelden), natuur- en parkgebied, woonzones en zone voor ambachtelijke bedrijven (o.a.Topbronnen).

2.1.5.4. B.P.A. NR. 6 : VALKENBERG

In 1996 werd het B.P.A. Valkenberg door het Studiebureau Vyncke opgemaakt.

Het B.P.A. Valkenberg is een onderdeel van het groot woonuitbreidingsgebied gelegen bij het centrum van Nederbrakel. Dit woonuitbreidingsgebied is omgeven door Driehoekstraat, Kerkhofstraat, Kunnenbergstraat, Valkenstraat, Neerhofstraat en Moriaanstraat.

Als conclusie voor het B.P.A. werd gesteld dat in de huidige woonzone van Nederbrakel nog theoretisch 282 percelen onbebouwd liggen. Deze zullen theoretisch binnen een termijn van ca. 9 jaar voor bebouwing in aanmerking komen. Deze loten zullen echter niet ter beschikking staan voor verkoop of een woonbeleid. Zodoende is er een noodzaak aan een aanpak tot woonbeleid door het openbaar bestuur d.m.v. sociale verkavelingen en sociale woningbouw. Reëel zijn er geen bouwpercelen te koop voor de deelgemeente Nederbrakel (het centrum van Brakel).

De voorgestelde gebieden kunnen uiteraard niet allemaal aangesneden worden. Het aansnijden van de zone Valkenberg kan in het kader van het centrumbeleid in fase gebeuren en per fase naargelang de behoeften en de vooruitgang per voorgaande fase.

2.1.6. TOERISTISCHE EN RECREATIEVE ONTWIKKELING VAN OOST-VLAANDEREN

In opdracht van de Federatie voor Toerisme Oost-Vlaanderen hebben Groep Planning en Zandvoort Kappelhoff Advies in 1991 een visie op de toeristische en recreatieve ontwikkeling van Oost-Vlaanderen uitgewerkt. Hierin werden de bovenlokale toeristische en recreatieve belang van de Vlaamse Ardennen beklemtoond en werd aangedrongen op de ontwikkeling van verblijfsrecreatieve accommodatie in of nabij de Vlaamse Ardennen. Wil Oost-Vlaanderen zich toeristisch profileren met de kans op welslagen, moet het uitgaan van de potenties van o.a. het landschap van de Oostvlaamse Heuvelstreek i.c. de Vlaamse Ardennen, precies omdat het oorspronkelijke aanbod in dat gebied het grootst. De Oostvlaamse Heuvelstreek kan inspelen op de

* trend naar meer en kortere vakanties. Het gebied heeft minder potenties voor lange vakanties, maar heeft wel goede potenties om zich zelfstandig, of in combinatie met Gent als kort verblijfsgebied te profileren.

* door kwaliteitsverbetering en uitbreiding van het "winterhard" aanbod (vakantiebungalows) heeft de regio goede kansen om in te spelen op seizoensverlenging en meer behoefte aan kwaliteit.

* ook voor de seniorenmarkt biedt de regio een aantrekkelijk aanbod, niet alleen in de vorm van dagtochten maar zeker ook kortere verblijven.

2.1.7. WOONBELEID

De woonbeleidstudie, daterend van 1991, werd opgemaakt door het Studiebureau Vyncke.

De gemeente Brakel heeft in haar stedebouwkundig beleid gekozen voor een ontwikkeling van de woonuitbreidingszone, volgens het Gewestplan te Brakel, Elst en Zegelsem. Ter verantwoording van deze beslissing en ter verduidelijking van het stedebouwkundig beleid te Brakel (B.P.A. centrum 1 en 2, Rijdtmeersen) en om de fasering van de beslissingen te kunnen bepalen, werd een onderzoek gedaan naar de behoeften en potenties. Voor de verschillende reeds actuele beleidsopties wordt er verwezen naar het B.P.A. centrum Nederbrakel, B.P.A. centrum 2 en de Rijdtmeersen. Een optie voor het woonbeleid werd genomen voor het woonuitbreidingsgebied Valkenberg, Zegelsem en Elst (landelijk woongebied).

2.1.8. SOCIAAL-ECONOMISCHE KARAKTERISTIEKEN VAN DE ZONE RONSE-OUDENAARDE- GERAARDSBERGEN

In de studie "sociaal-economische karakteristieken van de zone Ronse-Oudenaarde- Geraardsbergen" van G.O.M.O.V. (Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Oost-Vlaanderen) van september 1993 werd aan de hand van sociaal-economische kengegevens van de diverse gemeenten binnen de strook Ronse-Oudenaarde-Geraardsbergen, waartoe Brakel behoort, het sociaal-economisch profiel onderzocht.

Een combinatie van een drietal karakteristieke componenten zijn bepalend, m.n.

- het verval van de traditionele industriële sectoren (textiel, confectie,..) waarop nauwelijks een antwoord is gevonden (reconversie);
- een landschappelijk waardevolle omgeving, waar echter op het vlak van de bewoningsgraad en de toeristische attractie weinig of geen vooruitgang wordt geboekt;

- een bedrijfsgerichte infrastructuur (wegen, bedrijventerreinen) met - uitgezonderd Oudenaarde- een aanzienlijke achterstand t.a.v. de rest van de provincie.

Uit de conclusie blijkt dat vooral gebrekkige wegeninfrastructuur en het daarmee gepaard gaande terreinaanbod een comparatief nadeel vormt op het vlak van de investeringsacquisitie.

2.2. VERKEERSPLANNEN EN -ONDERZOEK

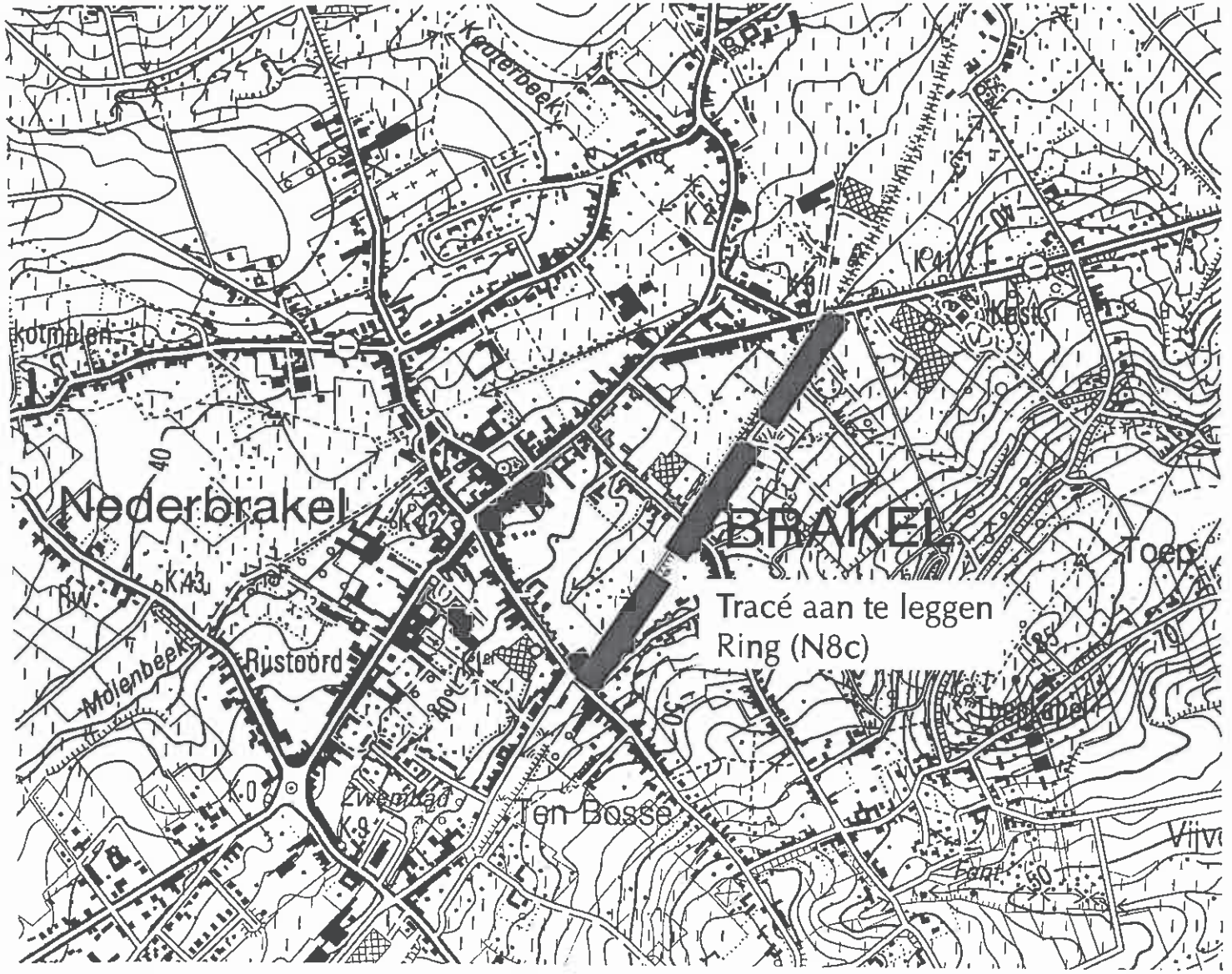
2.2.1. MOBILITEITSPLAN OOST-VLAANDEREN

In opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap wordt het mobiliteitsplan van Oost-Vlaanderen door Tritel en S.W.K. opgemaakt. Er worden multi-modale verkeersmodellen opgesteld teneinde te komen tot een consistent Vlaams verkeersbeleid. Deze modellen laten enerzijds toe om op een gestructureerde wijze basisgegevens inzake verkeer en vervoer te verzamelen en weer te geven. Anderzijds bieden zij ook een mogelijkheid om de invloed van het verkeer op een aantal keuzen inzake ruimtelijke ordening, verkeersinfrastructuur, openbaar vervoer, regelgevende en financiële maatregelen te organiseren.

Van zodra de rapportering beschikbaar is, kan hier dieper worden ingegaan.

2.2.2. ONTWERP OMLEIDING NEDERBRAKEL

In het investeringsprogramma 1997-1999 van Minister Baldewijns van Openbare Werken werd de aanleg van de ring rond Brakel opgenomen. De omleidingsweg wordt volgens de plannen, daterend van 1986-1987, een 2x1-weg met aan weerszijden een fietspaden van 1,5m afgescheiden door een berm van 2,5m. Het typedwarsprofiel tussen de Brusselstraat en de Parkweg voorziet een fietspad in dubbel richting van 2,5m breed aan de ene zijde, terwijl de andere zijde van een enkelrichtingsfietspad van 1,5m wordt voorzien. Het typedwarsprofiel van de Brusselsestraat (N8) bestaat uit gemarkeerde fietspaden van 1,0m breedte.



FIGUUR 3 : LOCATIE OMLEIDINGSWEG N8C

2.2.3. VERKEERSPLAN VAN DE POLITIE VAN BRAKEL

De politie stelde in 1996 een verkeersplan op dat tot op heden nog geen politieke tussenkomst kreeg. Het plan omvat drie delen, nl. :

* Parkeren in het centrum;
* In- en uitvalswegen van en naar Brakel;
* Knelpunten.

Parkeren in het centrum

De aandacht werd gelegd op het centrum waar enkel plaats zal gemaakt worden voor kort parkeren in samenhang met voldoende plaatsen voor langparkeren, zonder het centrum daar veel verkeershinder van ondervindt.

Onder het centrum wordt verstaan : Kasteelstraat (vanaf OCMW), Hoogstraat en Neerstraat, Stationstraat, Wielendaalstraat en Markt.

Het verkeer naar het centrum zal via de gewestweg (Neerstraat- Hoogstraat - Kasteelstraat) gebeuren. Een weg die na de realisatie van de ring aan de gemeente zal worden overgedragen.

Het verkeer uit het centrum zal via smallere gemeentewegen (Stationsstraat, Wielendaalstraat en Gauwstraat) gebeuren.

Dit betekent dat :

* De Stationstraat éénrichtingsverkeer wordt richting station.
* De Wielendaalstraat éénrichtingsverkeer wordt richting Valkenberg.

1. Kortparkeren

Bijna ieder commercieel centrum zoals Oudenaarde en Ronse werkt met een systeem van "betalend parkeren", bv. d.m.v. parkeerautomaten.

Nu is beurtelings parkeren in het centrum, maar om de parkeerplaatsen maximaal te benutten kan men vaste parkeerplaatsen langs beide kanten van de straat voorzien. Het voordeel hiervan is dat de snelheid afgeremd wordt doordat de straat geen rechte lijn meer is.

2. Langparkeren

De langparkeerders krijgen de mogelijkheid dicht in het centrum te parkeren :

bestaande parking in de Neerstraat naast Elec-Service

voorziene parking achter de bibliotheek

Dit is te voet dichtbij, maar met de auto zal wel een omweg moeten gemaakt worden (ingang langs de Driehoekstraat). Zo kan men nodeloos verkeer mijden.

Van en naar Brakel rijden.

Om het centrum te bereiken zal men verwijzen naar de gewestweg (Ronse-Ninove). Borden zullen voorzien worden bij het binnenrijden van Brakel met de aanduiding voor :

- parkeren in het centrum;
- parkeerautomaten in het centrum;
- parking langparkeerders.

1. zij die boodschappen doen in het centrum kunnen daar betalend kort parkeren;

2. zij die komen werken vinden aan de Top-Bronnen en aan het rondpunt de borden met de verwijzing naar (gratis) parking voor langparkeerders;

parking bibliotheek	:	van Lierde komende via de Beekstraat, Watermolenstraat, Driehoekstraat.
		van Opbrakel komende via Meerbeekstraat, Lindeplein.
parking Elec Service	:	van Lierde komende via ring Gauwstraat.
		van Opbrakel komende via Spoorwegstraat, Dr. De Drijverestraat, Gauwstraat.

3. zij die naar Ronse of Ninove rijden nemen de ring.

Knelpunten

* Kruispunt De Jager :

  Ondanks de weinig vastgestelde verkeersongevallen is dit een zeer gevaarlijk kruispunt. Doordat de Meerbeekstraat een uit- en ingangsweg wordt voor het centrum zal het verkeer daar drukker worden. Oplossingen liggen niet voor de hand :

  - Verkeerslichten verhogen het aantal ongevallen en worden meestal geplaatst op kruispunten waar de twee wegen dezelfde intensiteit hebben. Deze lichten komen weinig voor op een kruispunt van gewest- en gemeentewegen.
  - Voor een rondpunt is er geen plaats.

  Mogelijke oplossingen :

  - einde bebouwde kom vervangen en over het gehele traject een snelheid van 50 km/uur invoeren;
  - snelheidscontroles;
  - verhoogde witte strepen.

* Gauwstraat - Neerstraat

  De zichtbaarheid bij het uitrijden van de Gauwstraat kan verhoogd worden door een parkeerverbod in te voeren aan de hoek van de 'Louvre'. Dit zal maar mogelijk zijn indien het voetpad verbreed wordt tot waar auto's kunnen parkeren. Alleen indien het wegdek wordt verhoogd, zal er niet op geparkeerd worden.

In 1995 werd een enquêteformulier verspreid via het gemeentelijk informatieblad over de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de gemeente. In het kader van dit mobiliteitsplan zijn een aantal vragen en antwoorden relevant. Als de meest onveilige straten in Brakel werden de volgende geciteerd.

- Kasteelstraat;;
- Neerstraat;
- Wielendaalstraat;
- Hoogstraat;
- Stationstraat;

Ook werd er gepeild naar de mogelijke creatie van bijkomende parkeergelegenheid. Hierbij werd in volgorde van het aantal vermeldingen volgende locaties gesuggereerd.

- in het Centrum van Nederbrakel;

- in de omgeving van het Marktplein;
- in de omgeving van de scholen
- in de omgeving van de Serpentstraat;
- in de omgeving van de Wielendaalstraat.

Wat de aanleg van fietspaden betreft ziet de top-5 als volgt er uit.

- overal;
- in de Kasteelstraat;
- in de Neerstraat;
- in de Hoogstraat;
- in de Wielendaalstraat.

3. INZICHT IN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN

Een evenwichtig mobiliteitsbeleid houdt rekening met verschillende actoren. Afhankelijk van de visie(s) van de belanghebbende(n) kunnen aan verkeers- en mobiliteitsproblemen een breed spectrum aan oplossingen worden gegeven. Dit overleg kan het best worden geïnstitutionaliseerd in een stuurgroep, waarbinnen de verschillende beleidsintenties of opmerkingen worden besproken.

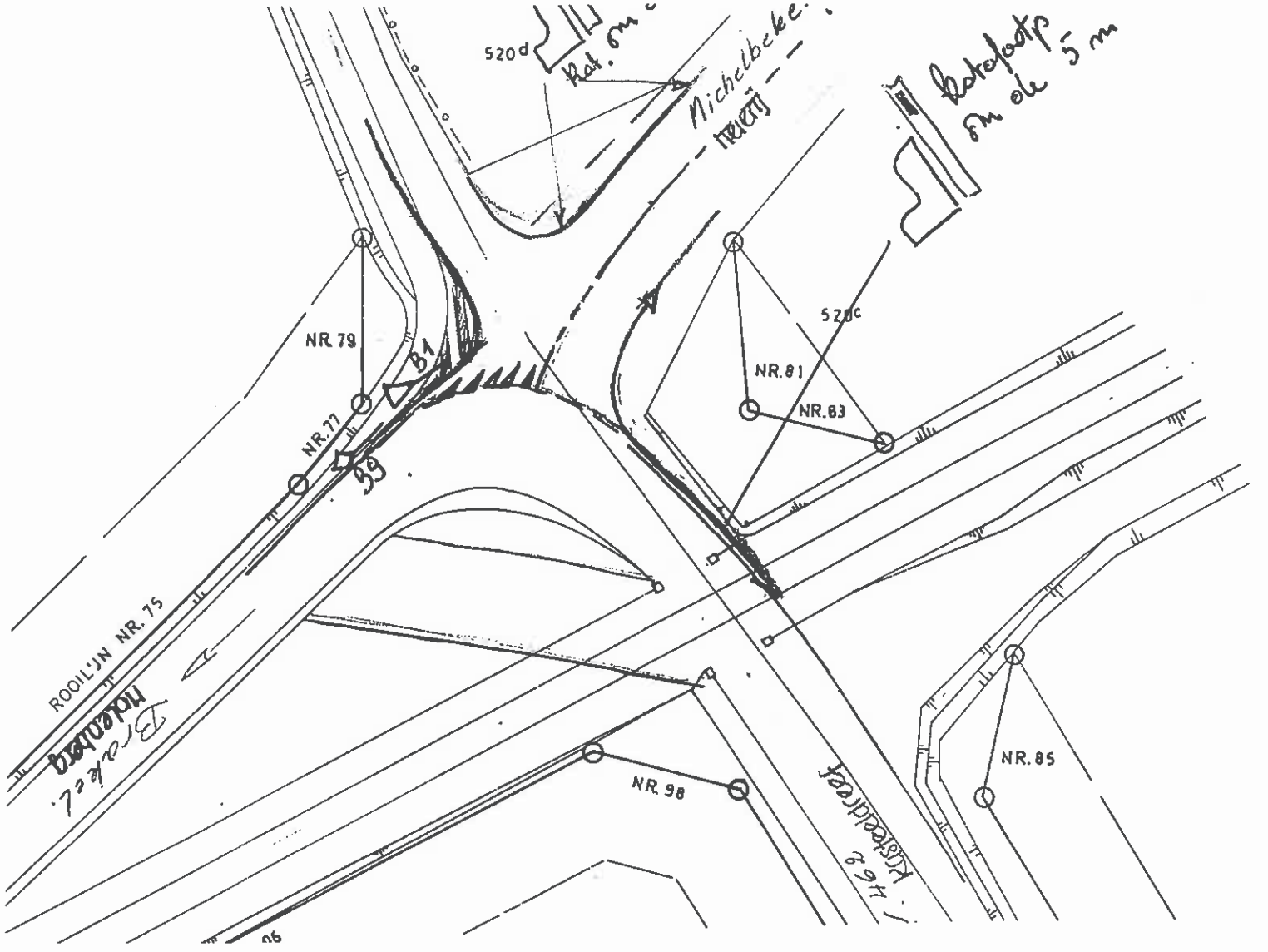
3.1. VISIE VAN HET GEMEENTEBESTUUR

De gemeente wenst het centrum van de pilootgemeente leefbaarder, aantrekkelijker en veiliger voor de lokale bevolking, de middenstandsbezoekers en de scholieren te maken, hetgeen mogelijk is als de bestaande gewestweg welke het centrum doorkruist overgedragen wordt aan de gemeente na de aanleg van de omleidingsweg.

Volgende aspecten zijn van belang voor de beheersing van mobiliteit in de gemeente Brakel.

* verbeteren van de bereikbaarheid van de centrumfuncties zonder dat de aanpalende woonstraten worden gestoord;
* verminderen van de verkeershinder in de woon-, werk- en winkelomgeving;
* verbeteren van de verkeersleefbaarheid zowel in de woonstraten alsook op de hoofdstraten;
* optimaliseren van het verkeersaanbod door middel van een parkeerbeleid;
* bevorderen een betere bediening van het openbaar vervoer;
* beveiligen en bevorderen van het fietsverkeer door specifieke voorzieningen voor fietsers, of verlagen van de snelheid van het autoverkeer;
* verbeteren van de voetgangerskwaliteiten van het centrum;

In december 1996 werd door het College van Burgemeester en Schepenen het voorstel voor de proefopstelling op de N462B, Zottegem - Brakel t.h.v. het kruispunt Kasteeldreef (N462B) - Meierij - Kraaiestee. De opzet van die opstelling is het verbeteren van de verkeersveiligheid.



FIGUUR 4 : VOORSTEL PROEFOPSTELLING

Bron : Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, 05/12/1996

Naar aanleiding van het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen haalde de gemeenteraad van Brakel een aantal knelpunten aan :

- De N60 is tussen Gent en Etikhove (ten noorden van Ronse) uitgebouwd op 2x2 rijstroken. De doortocht door Ronse en de verdere aansluiting richting A8 zijn problematisch te noemen.

- Door de N42 en de N45 respectievelijk vanaf Zottegem-Zuid en Ninove als secundaire weg te categoriseren, lijkt een verdere ontsluiting van Geraadsbergen door de Vlaamse Overheid niet gewenst. Zij wil op die plaats maximaal open ruimte beschermen. M.b.t. de N42 dient volledigheidshalve toegevoegd dat in Sint-Lievens-Esse reeds een brug voltooid werd, die deel uitmaakt van een rechttrekkingstracé waarvoor momenteel een studie in uitvoering is. Dit betekent dus dat die brug momenteel niet in gebruik is genomen.

- Een verbeterde zuidelijke ontsluiting van Geraardsbergen (richting A8) wordt evenmin door de Vlaamse regering wenselijk geacht, wat blijkt uit de categorisering van deze weg.

Op 25 februari 1997 diende het gemeentebestuur van Brakel een bezwaarschrift m.b.t. het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De gemeente wordt bij de afbakening van de stedelijke gebieden vermeld als stad van niveau 3c. Brakel wordt niet opgewaardeerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau omwille van de ligging in het groot aaneengesloten gebied in het buitengebied, omwille van de beperkte ontsluiting en omwille van een beperkte uitrustingsgraad. Deze redenering wordt door het College van Burgemeester en Schepenen weerlegd om volgende redenen :

- Brakel is wel goed ontsloten. De gemeente ligt namelijk op de as Ninove-Ronse-Doornik. Tevens is er een goede ontsluiting naar Oudenaarde.

- Brakel beschikt over een grote oppervlakte aan woonuitbreidingsgebieden, die op het gewestplan aangeduid zijn. Alhoewel deze gebieden iet zomaar kunnen aangesneden worden, geven ze toch een duidelijke visie weer die in de gewestplannen opgenomen is. Op de gewestplannen sluiten de woonuitbreidingsgebieden dicht aan bij de bestaande woongebieden, meer nog, de meeste zijn er zelfs door ingesloten.

- De verdere ontwikkeling van de kern zou volgens het principe van de gedeconcentreerde bundeling de druk op de omliggende open ruimte verminderen.

- Tevens is Brakel een gemeente die potenties heeft wat de lokale economie, recreatie en natuurwaarde betreft.

Op toeristisch vlak wenst de gemeente het wandel- en fietstoerisme te ondersteunen. De zachte recreatie wordt gepromoot. Grootschalige recreatieprojecten en verblijfsaccommodatie worden geweerd.

3.2. VISIE VAN HET GEWEST

De visie van het Gewest wordt geformuleerd door de Administratie Wegen en Verkeer - afdeling Oost-Vlaanderen

In Brakel lopen volgende gewestwegen :

* N8 - Ninove - Oudenaarde;
* N48 - Brakel - Henegouwen - Ronse;
* N415 - Zwalm - Brakel;
* N462 - Zottegem - Brakel;
* N493 - Geraardsbergen - Brakel.

Een eerste visie is het omleggen van de N8 buiten de dorpskom van Nederbrakel en dit door de aanleg van de ring te Brakel. Deze ring (N8c) wordt aangelegd op de oude treinzate tussen de N8 (Topbronnen) en de N493. Het vak van de N493 tussen de N8c en het rondpunt wordt volwaardig ingeschakeld in deze ring. De huidige doortocht door Nederbrakel wordt aan de gemeente overgedragen.

Een tweede visie is Brakel beter verbinden met het hoofdwegennet. De aanpassing van de N48, die tevens een structureel onderhoud zal moeten omvatten, in het vak tussen het rond punt en de provinciegrens, zal deel uitmaken van de verbinding met de A8.

De N8 dient als secundaire verbinding, enerzijds naar Oudenaarde en anderzijds naar Ninove/Brussel.

De N415 is reeds aangepast en dit kan volstaan.

De N462, die als belangrijkste verbinding fungeert naar het dichtstbijzijnde treinstation (Zottegem) en waarover ook een belangrijke busverbinding loopt, zal in het vak Sint-Maria-Oudenhove tot de Moriaan moeten worden aangepast, met inbegrip van vrijliggende fietspaden.

De N45 die op het gewestplan is voorzien, wordt in de visie van het Vlaamse Gewest niet weerhouden.

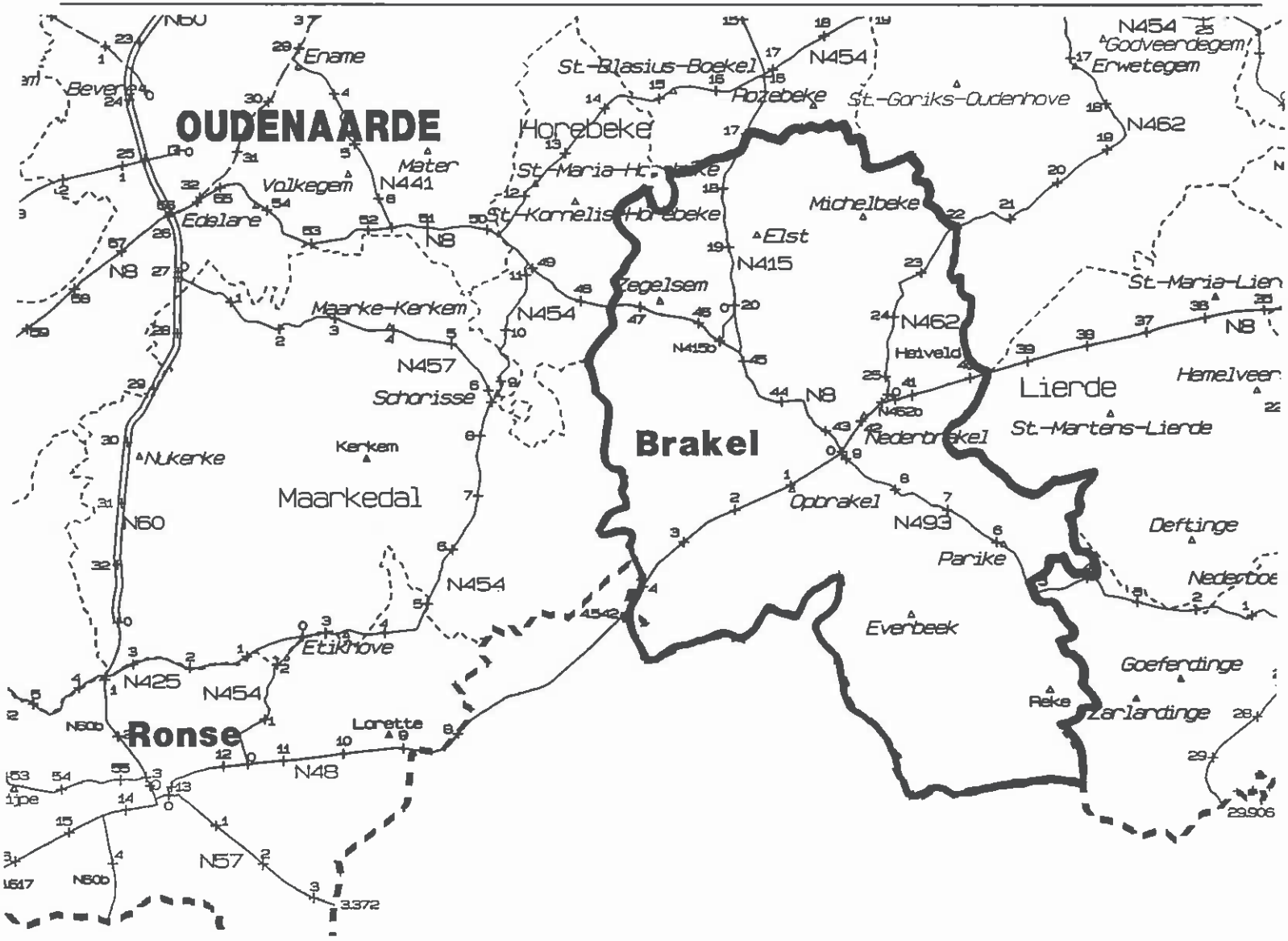
Minister Baldewijns van Openbare Werken stelde in de Commissie Infrastructuur het indicatief investeringsprogramma voor de gewestwegen voor de jaren 1997-1998-1999 voor. De volgende tabel geeft een overzicht van de verschillende projecten, gelegen op het grondgebied van Brakel, die opgenomen zijn in het driejarenprogramma.

INDELING VOLGENS ONTWERP RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	1997	1998	1999	NA 1999
SECUNDAIRE WEG				
N48 : Structureel onderhoud			X	X
N493 : Aanleg tweede fietspad te Parike (kmp 6.5 - 8.8)		X		
N493 : Vak N8c - Rondpunt		X		
N8 : vervangen en/of overlagen van beschadigde verhardingen		X	X	X
N8c : Ring te Brakel		X	X	

TABEL 1: INDICATIEF INVESTERINGSPROGRAMMA VOOR DE GEWESTWEGEN OP GRONDGEBIED BRAKEL 1997-1999

Bron : Administratie Wegen en Verkeer

Verder werd er door het Gewest gesteld dat in de toekomst fietspaden kunnen worden aangelegd langsheen gewestwegen zonder fietspadvoorzieningen indien de noodzaak hiertoe kan worden aangetoond en volgens een voor te stellen prioriteitsvolgorde.



FIGUUR 5 : HUIDIGE VERKEERSSTRUCTUUR

Bron : Vlaams Gewest, Administratie Wegen en Verkeer

3.3. VISIE VAN DE LIJN

De streek rond Brakel kent een sterke pendelbeweging naar Brussel - via de buslijn Zottegem - Brakel - Ronse. Deze buslijn dient verder als sterk interstedelijke basislijn goed uitgebouwd te worden, complementair met het spoorwegnet.

Daarnaast heeft Brakel vooral functioneel vervoer, met gerichte dienstregelingen en trajecten in functie van de scholen, winkelcentra en bepaalde treinaansluitingen. Dergelijk minimaal openbaar vervoer in landelijke gebieden is bijzonder gevoelig en dient te allen tijde gegarandeerd te worden.

De streek heeft tevens een aantal toeristische troeven, waarop lokaal te weinig wordt ingespeeld. De gebrekkige busverbindingen in het weekend zijn opvallend. Kleinschalig en alternatief vraagafhankelijk vervoer kan in deze context verder bestudeerd worden.

Brakel wordt bediend door drie streeklijnen :

- de lijnen 23-24 Zottegem - Ronse die vanop de N462 via Michelbeke en Elst rijden. Deze lijn heeft een weekdagfrequentie van twee bussen per uur gedurende de piek en 1 bus per uur gedurende de daluren.

- de lijn 16 verbindt Oudenaarde met Geraardsbergen via de N8 (Oudenaarde - Nederbrakel) en de N493 (Nederbrakel-Geraardsbergen). Deze bus rijdt vooral tijdens de spits.

- de lijn 39 Ninove - Brakel (terminus in Nederbrakel) rijdt enkel uit tijdens de spits.

- de lijn 11 met een terminus in Nederbrakel rijdt naar Geraardsbergen via Everbeek

- de lijnen 21 en 25 leggen op het grondgebied van Brakel hetzelfde traject af. Zij verzorgen de verbinding tussen Zottegem en Ronse via Nederbrakel.

Momenteel is de uurregeling van de bussen Brakel-Zottegem afgestemd op het treintraject Zottegem-Brussel. Op dit ogenblik volstaat één bus om in te staan voor de vertrekken en de aankomsten. In mei 1998 zal de N.M.B.S. het IC-IR-net aanpassen in functie van de H.S.T. Dit betekent dat er twee bussen noodzakelijk zullen zijn om de pendelaars op hun bestemming te brengen. Dit wordt voor het ogenblik nader onderzocht.

In 1994 werd het bussennet in Aalst licht gewijzigd, met een kleine repercussie op de trajecten die de gemeente Brakel aandoen.

Vanop de Markt van Nederbrakel wordt er bedrijfsvervoer georganiseerd naar het bedrijf Volvo, omwille van de grote afstanden wenst De Lijn hier niet voor in te staan.

Naar de toekomst toe wenst de vervoersmaatschappij het Stationsplein her in te richten tot een concentratie van verschillende bussen (geen echt busknooppunt). Deze herinrichting zou gepaard gaan met een verbetering van de halte-accommodatie.

Tenslotte wensen zij nog het belang aan te stippen van een betere samenwerking met de wegbeheerder (gewest, gemeente,...) in verband met de doortochten. Hierbij dient de nodige aandacht geschonken aan het dwarsprofiel bij de doorrit van de bus. Ook verkiest De Lijn dat de haltes naast de rijbaan gelegen zijn op de gewestwegen. Bij de herinrichting van wegen, voorzien van fietspaden wensen zij, indien mogelijk, een perron tussen de halte en het fietspad.

3.4. VISIE OUDERCOMITÉ VAN DE SCHOOL VISO COR MARIAE

De meest voorkomende problemen t.h.v. de school zijn :

- te veel zwaar verkeer in de Kasteelstraat,
- de slechte staat en tevens de smalle voetpaden;
- de verschillende gevaarlijke kruispunten t.h.v. Haeyershoek - Meerbeek - Jagerstraat;
- Boerinneke (kruispunt Hoogstraat, Wielendaalstraat en Stationstraat);
- te hoge snelheid in het centrum.

Om de subjectieve verkeersveiligheidsgevoel te verhogen worden een aantal eenvoudige oplossingen naar voor geschoven, waaronder :

- het plaatsen van een hek aan de uitgang van de school, waardoor de kinderen niet rechtstreeks de straat zouden opkunnen;
- het voorzien van parkeerstroken i.p.v. het beurtelings parkeren;
- het invoeren van een parkeer- en stilstaanverbod.

3.5. VISIE MIDDENSTAND

Reeds in 1995 hield de middenstand een onderzoek omtrent het al dan niet invoeren van blauwe zone bij de bewoners uit het centrum. Deze rondvraag werd gevoerd in de Hoog-, Neer-, Wielendaal-, Stations-, en Kasteelstraat en Marktplein. De handelaars hebben voornamelijk te maken met parkeerproblemen door het langdurig parkeren van bankbedienden en sommige handelaars zelf. Blauwe zone is de enige voortreffelijke oplossing om dit probleem op te lossen. De resultaten van de enquête tonen aan dat 65% van de handelaars opteren voor een blauwe zone. De middenstand is er van overtuigd dat een bewonerskaart geen nut heeft omdat meer dan de helft van de handelaars wonen op het uitbatingsadres. Bij het invoeren van blauwe zone is politiecontrole noodzakelijk.

In 1996 werd een actie georganiseerd omtrent de slechte toestand van de voetpaden. Dit ging gepaard met een petitielijst.

Tenslotte staat de middenstandsraad volledig achter het voorstel om vanaf 't Boerinneke tot aan het rondpunt permanent aan éénzelfde kant te parkeren (langs de andere kant van de straat zijn er te veel garages). Langs die ganse lijn dient er wel een strook voorzien te worden voor de lijn- en schoolbussen; recht tegenover elkaar en aan beide zijden van de straat. Zowel de halteplaats als de ligging van de zebrapaden dienen herzien te worden.

Met de herziening van het verkeer in het centrum moet rekening gehouden worden met het winkel-, wandel-, en schoolverkeer. Het is voor de plaatselijke middenstand belangrijk dat de schoolkinderen niet uit het centrum worden geweerd. Ook de toegankelijkheid van de buurtgemeenten naar Brakel toe moet optimaal blijven. Een groot deel van de klanten van de plaatselijke middenstand bestaat uit inwoners van die gemeenten.

4. PROBLEEMSTELLLING

4.1. PROBLEEMSTELLING UITGAANDE VAN BESTAANDE PLANNEN EN VISIES

Uit de inventaris van bestaande planningsdocumenten enerzijds, en een eerste gesprek met de opdrachtgever anderzijds kunnen reeds een aantal effectieve problemen worden gedistilleerd. Het gaat hierbij zowel om ruimtelijk-verkeersplanologische probleemvelden als om specifieke problemen per vervoersmodi, die nu al zichtbaar zijn. Uiteraard is het zo dat naarmate het onderzoek vordert, er automatisch meer zwakke schakels opduiken, die ook om een oplossing vragen.

Uit de visies van de verschillende actoren zijn er geen tegengestelde visies te detecteren. Er bestaat enige consensus tussen de visies van de verschillende actoren, waardoor er geen tegengestelde standpunten te detecteren zijn.

Uit de visie van het gemeentebestuur kon reeds afgeleid worden dat er een tegenstelling bestaat tussen het standpunt van het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de gemeente betreffende de opwaardering als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau.

Concreet kan men stellen dat in Brakel zich een aantal conflicten voordoen tussen de vraag naar mobiliteit en het aanbod aan infrastructuur. Een aantal voorbeelden hiervan worden hier opgesomd. Uiteraard is deze lijst niet-limitatief. Het verder onderzoek zal uitwijzen welke knelpunten prioritair zijn en wat de effecten van eventuele maatregelen zullen zijn.

* De doortochten van de verschillende gewestwegen door de dorpskernen moeten geëvalueerd worden op het gebied van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Fysische en ruimtelijke ingrepen in de weginfrastructuur in verblijfsgebieden en hoofdstraten met verkeers- en verblijfsfunctie zijn noodzakelijk om een gewenst rijgedrag af te dwingen. Beheersen van de verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid betekent het beheersen van de rijsnelheid.

* De leefbaarheid en de bereikbaarheid van het centrum.

* Een evaluatie van het bestaande openbaar vervoer dient gemaakt, naast de opportuniteit van andere vormen van gemeenschappelijk vervoer.

* De mogelijkheden van carpooling en andere maatregelen in de sfeer van het vervoersmanagement dienen onderzocht.

* De verblijfsgebieden moeten gevrijwaard worden van overtollig vrachtverkeer.

* Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur moet worden verbeterd zodat ongevallenconcentraties verminderen, knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel afgezwakt en de inrichting van de straatruimte zo aangepast wordt dat de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval afnemen.

Per deelgemeente kan reeds een kleine inventarisatie van concrete knelpunten vermeld worden, opgemaakt door de Politie van Brakel.

1. Nederbrakel

Er wordt geklaagd over te snel verkeer, waardoor een onveiligheidsgevoel gecreëerd wordt bij de zwakke weggebruiker, in de Driehoekstraat, Meerbeekstraat, Warande, Gauwstraat, Stationsstraat, Kasteelstraat, Hoogstraat en Neerstraat, Moriaanstraat en Watermolenstraat en Tenbossestraat. De aanleg van fietspaden in de Kerkhofstraat dient overwogen, gezien de hoge snelheid die voertuigen daar ontwikkelingen en de veelheid van fietsers (toeristen en bewoners) die van deze straat gebruik maken om naar de Valkenberg te gaan.

2. Opbrakel

De Sint-Martensstraat wordt veelvuldig gebruikt door zwaar vrachtvervoer dat zich begeeft naar de stortplaats van Flobecq. Dit euvel is gedeeltelijk opgelost door de in voer van een verbod van +7.5 ton op de wegen naar de stortplaats van Flobecq en de steencarrière in Lessen. In de Ronsestraat blijkt de aanleg van een fietspad opportuun te zijn, gezien de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

3. Elst

Ook in de Lepelstraat blijkt de aanleg van fietspaden gewenst te zijn.

4. Michelbeke

In Michelbeke is er enkel een parkeerprobleem tijdens het brengen en afhalen van de kinderen met de auto door de ouders ter hoogte van de school Stella Mattutina. Dit probleem manifesteert zich in het algemeen aan elke schooluitgang.

4.2. DOELSTELLINGEN

De samenleving heeft op verschillende manieren met het vervoerssysteem en de keuze tussen verschillende verplaatsingspatronen te maken :

- verkeer is het gevolg van menselijke activiteiten en afhankelijk van de inplanting en de schaal van die activiteiten. Het algemene vervoerssysteem, bestaande uit de verschillende verplaatsingsmiddelen (auto, fiets, voetgangers, openbaar vervoer) maakt anderzijds zelf de samenleving mogelijk door alle voorzieningen voor alle werkelijke en potentiële deelnemers van het verkeer bereikbaar te maken. Zonder goede vervoersmogelijkheden voor ieder individu kan een samenleving niet meer optimaal functioneren;
- de openbare ruimte en de socio-economische activiteiten ondervinden steeds meer storingen omwille van de massale aanwezigheid van (privé-) verkeer in de openbare ruimte;
- de verkeersveiligheid en de woonkwaliteit komen dan ook meer en meer in het gedrang.

Voor elke deelgemeente moet de vraag naar vervoer en de bestaande en geplande infrastructuren voor elke vervoerswijze tegenover elkaar afgewogen worden. Op basis daarvan zal een scenario "duurzame mobiliteit" worden ontwikkeld. Later worden de concrete maatregelen voorgesteld. Het scenario "duurzame mobiliteit zal zich toespitsen op die aspecten die worden vermeld in de doeleinden :

EERSTE DOELEINDE : HET VERBETEREN VAN DE NOODZAKELIJKE LEEF- EN OMGEVINGSKWALITEIT VOOR DE BEWONERS VAN BRAKEL

De dichtbebouwde ruimte moet de ontmoetingsfunctie van het centrumgebied en de leefbare woonomgeving ondersteunen. Dit betekent het verminderen van de ruimtelijke impact van het autoverkeer. Slechts dan is een kwaliteitsvolle herinrichting van straten en pleinen mogelijk.

Fysische en ruimtelijke ingrepen in de weginfrastructuur in verblijfsgebieden en hoofdstraten met verkeers- en verblijfsfunctie zijn noodzakelijk om een gewenst rijgedrag af te dwingen. Beheersen van de verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid betekent het beheersen van de rijsnelheid.

De conflicten die in en door het verkeer ontstaan tussen de bewoner en de bezoeker, de voetganger en de fietser en het gemotoriseerd verkeer moeten worden opgelost door op verschillende wijzen voorrang te bieden aan de voetgangers. Het centrum en de omliggende woongebieden zijn in eerste instantie voetgangersdomeinen.

Knelpunten op schoolroutes, in de schoolomgevingen en voor het langzaam verkeer moeten weggewerkt worden. Indien noodzakelijk kunnen daarvoor circulatieve maatregelen genomen worden naast de herindeling van de straatruimte en aanpassing van de wegeninfrastructuur.

In dit kader moet de mogelijke aanleg van een omleidingsweg rond Nederbrakel verder onderzocht worden. Bijgevolg wordt het centrum gevrijwaard van doorgaand verkeer, waardoor een betere leefbaarheid van het centrum wordt gegarandeerd.

TWEEDE DOELEINDE : HET IN STAND HOUDEN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN BRAKEL

Vormgeving, ruimtebeslag en intensiteit van het gebruik van de straten en pleinen door de verschillende vervoerswijzen dienen uit te gaan van de huidige stedebouwkundige structuur van Brakel. Daarbij zal de bereikbaarheid van de verschillende activiteiten uitgangspunt zijn en zullen de negatieve invloeden van het verkeer op het woon- en verblijfsmilieu, de schoolomgeving en de winkelstraten zoveel mogelijk worden beperkt.

DERDE DOELEINDE : HET BEVORDEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur moet worden verbeterd zodat ongevallenconcentraties verminderen, knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel afgezwakt en de inrichting van de straatruimte zo aangepast wordt dat de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval afnemen.

VIERDE DOELEINDE : HET STIMULEREN VAN HET FIETSVERKEER

Het gebruik van de fiets dient bevorderd te worden door aan fietsers veilige, comfortabele en kortste routes door Brakel aan te bieden. Daarbij moet bijzondere aandacht aan schoolroutes worden gegeven. Voor het stallen van fietsen moet op verschillende plaatsen gelegenheid worden geboden.

VIJFDE DOELEINDE : HET OPTIMALISEREN VAN HET OPENBAAR VERVOER

Om de dienstverlening van het openbaar vervoer te verhogen moet in eerste instantie onderzocht worden welke gebieden een zwak bedieningsniveau van openbaar vervoer kennen.

ZESDE DOELEINDE : DE VERBLIJFSGEBIEDEN VRIJWAREN VAN OVERTOLLIG VRACHTVERKEER

Voor het vrachtverkeer moeten duidelijke herkenbare routes worden aangeboden. Daarbij zal niet altijd de kortste route als vanzelfsprekend worden aangeduid, maar wel die straten die voor dit soort verkeer geschikt zijn.

Die zes doelstellingen moeten enerzijds vertaald worden in concrete, op korte termijn te nemen maatregelen en anderzijds in op lange termijn te vrijwaren opties i.v.m. een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Belangrijk uitgangspunt hierbij is, dat het gebruik van de aanwezige infrastruktuur wordt geoptimaliseerd, verbeterd en veiliger gemaakt alvorens nieuwe ruimte-behoevende verkeersinfrastruktuur te plannen.

opgesteld te Brugge, mei 1997

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedebouwkundigen,
verkeerskundigen, architekten en ingenieurs,

U. KEPPLER, dipl. ing. sted.
vennoot van Groep Planning

Sophie De Vlieger, ingenieur-planoloog
Griet De Ceuster, burgerlijk ingenieur bouwkunde