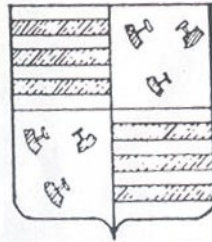


MOBILITEITSPLAN



Plaats 10, 1547 Bever

Tel.: 054 / 588 925

Fax: 054 / 586 393

GEMEENTE BEVER **Provincie Vlaams-Brabant**

BELEIDSPLAN

Dossiernr.: 98 / 1992

Projectnr.: 07 / 1992

Versie: D

juni 2000

GEDAS B.I. nv
Hoogkamerstraat 42
9100 SINT-NIKLAAS

Tel.: (03)760 04 80

Fax: (03)760 04 81



**Revisiestatus:**

Versie	Datum	Opmerking
A	10-99	Versie GBC oktober 1999
B	01-00	Versie GBC januari 2000
C	11-04-00	Auditcommissie Vlaams-Brabant: voorwaardelijke goedkeuring
D	06-00	Aanpassingen n.a.v. audit: definitieve goedkeuring

Opgesteld:

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Planologie	Deelprojectverantw.	C. Vannoppen		

Geverifieerd:

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Planologie	Projectverantw.	Dominique Gillis		



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
1.1. PROCEDURE OPSTELLEN MOBILITEITSPLAN	7
1.1.1. Procedurele opzet planproces.....	7
1.1.2. Betrokken actoren.....	8
1.2. DIT RAPPORT: FASE 3 VAN HET MOBILITEITSPLAN.....	9
1.3. OPBOUW VAN DIT RAPPORT.....	10
2. KEUZE VAN HET SCENARIO	12
2.1. SAMENVATTING SCENARIO'S	12
2.2. MOTIVATIE VAN HET GEKOZEN SCENARIO	16
3. WERKDOMEIN A: GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	18
3.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	18
3.2. WONINGBEHOEFTESTUDIE	19
3.3. HERINRICHTING KERN UITGAANDE VAN VERBLIJFSKWALITEIT	19
4. WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE	21
4.1. OPENBAAR VERVOER	23
4.1.1. Rol van het openbaar vervoer in het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem	23
4.1.2. Eisen, gesteld aan het openbaar vervoersnet.....	23
4.1.3. Streefbeeld voor het openbaar vervoer.....	24
4.1.4. Knelpunten bij realisatie van het streefbeeld.....	24
4.1.5. Maatregelen.....	24
4.2. FIETS- EN VOETGANGERSVERKEER.....	25
4.2.1. Rol van de fiets in het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem	25
4.2.2. Eisen voor het fietsroutenetwerk.....	25
4.2.3. Streefbeeld	26
4.2.4. Knelpunten voor realisering van het streefbeeld	27
4.2.5. Maatregelen.....	27
4.3. AUTOVERKEER.....	29
4.3.1. Rol van het autoverkeer in het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem.....	29
4.3.2. Eisen voor het autonetwerk.....	29
4.3.3. Streefbeeld	29
4.3.4. Knelpunten.....	32
4.3.5. Maatregelen.....	33
5. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELLEN	35
5.1. SIGNALISATIE.....	35
5.2. VERVOERSMANAGEMENT.....	35
5.3. VOORLICHTING EN EDUCATIE.....	35
5.4. HANDHAVING.....	36
5.5. NAVOLGING VAN HET MOBILITEITSPLAN.....	36
6. WERKDOMEIN D: SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C	37
7. WERKDOMEIN E: ACTIEPROGRAMMA	38
7.1. UITGANGSPUNTEN BIJ DE GLOBALE KOSTENRAMING.....	38
7.2. WERKDOMEIN A: DE MOBILITEITSEFFECTEN VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	39
7.3. WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR.....	40
7.4. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELLEN	42
7.5. WERKDOMEIN D: SAMENHANG TUSSEN WERKDOMEINEN A, B EN C	43
8. OPZET VAN MONITORING EN EVALUATIE	44



8.1.	MONITOREN: REGELMATIG OPVOLGEN VAN DE ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT	44
8.2.	EVALUEREN VAN DE ONTWIKKELINGEN	44
9.	WERKDOMEIN F: ORGANISATIE VAN HET VERDERE VERLOOP VAN HET MOBILITEITSPLANNINGSPROCES	48
9.1.	UITVOERINGSNIVEAU	48
9.2.	STUREND (BELEIDS-) NIVEAU	48

FIGURENLIJST

Figuur 1: Processchema opbouw mobiliteitsplan.....	6
Figuur 2: Planningschema mobiliteitsplan.....	7
Figuur 3: Overzichtsschema opbouw rapport fase 3	11
Figuur 4: Werkschema ontwikkeling netwerk per vervoerswijze	22
Figuur 5: Categorisering van lokale wegen.....	31
Figuur 6: schema monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan.....	45

KAARTENLIJST

Kaart 1: Ontwikkelingen in het trendscenario.....	14
Kaart 2: Ontwikkelingen in het trendbreuksenario.....	15
Kaart 3: Beleidsscenario: ruimtelijke ontwikkeling.....	20
Kaart 4: Beleidsscenario: maatregelen fietsverkeer	28
Kaart 5: Beleidsscenario: maatregelen autoverkeer	34



1. INLEIDING

De gemeente Bever kampt, zoals heel Vlaanderen, met diverse problemen op het gebied van verkeer en vervoer. Verkeersonveiligheid, onleefbaarheid en congestie zijn hier de meest prominente voorbeelden van. In het verleden werden verkeersproblemen in het algemeen probleemgeoriënteerd aangepakt en werd er vraagafhankelijk gereageerd. Inmiddels is men tot het besef gekomen dat een dergelijke aanpak niet volstaat om de problematiek met voldoende kracht aan te pakken. Er is behoefte aan een pro-actief beleid. Een beleid dat alle relevante aspecten en problemen in samenhang bekijkt en integraal benadert.

Om een dergelijk beleid op gemeentelijk niveau te ontwikkelen worden de zogenaamde mobiliteitsconvenants opgesteld. Het mobiliteitsconvenant wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest, de betrokken gemeente, De Lijn en de NMBS en eventuele andere partijen. Doel van het mobiliteitsconvenant is om op gemeentelijk niveau te streven naar 'duurzame mobiliteit'.

Eén van de afspraken die gemaakt wordt in de mobiliteitsconvenants betreft het opstellen van een mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan moet de beleidsmatige basis gaan vormen voor het realiseren van een duurzame mobiliteit. Het opstellen van het plan bestaat uit drie delen. Onderstaande schema (figuur 1) geeft dit weer.

- **fase 1: Oriëntatiefase**

De eerste fase betreft een verkenning van de verkeersproblematiek en planningscontext in de gemeente.

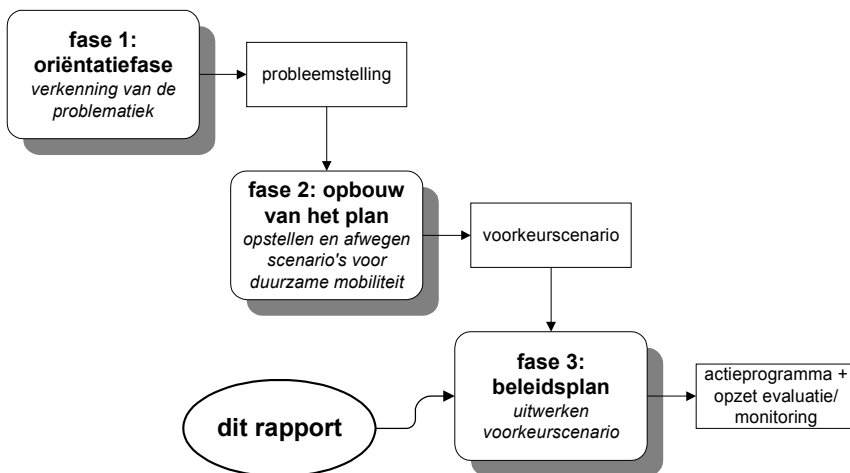
- **fase 2: Opbouw van het plan**

In de tweede fase worden de nodige bijkomende onderzoeken doorgevoerd waarna een aantal scenario's verkend worden voor de mogelijke mobiliteitsontwikkelingen in de gemeente. De scenario's worden tegen elkaar afgewogen en er wordt gekozen voor een voorkeursscenario.

- **fase 3: Beleidsplan**

Het voorkeursscenario wordt uitgewerkt tot een beleidsplan. Dit leidt tot een actieprogramma voor de uitvoering van concrete projecten. Daarnaast wordt een voorstel gedaan voor de monitoring en de evaluatie van dit beleid en wordt een organisatie voorgesteld voor de verdere implementatie van het beleid.

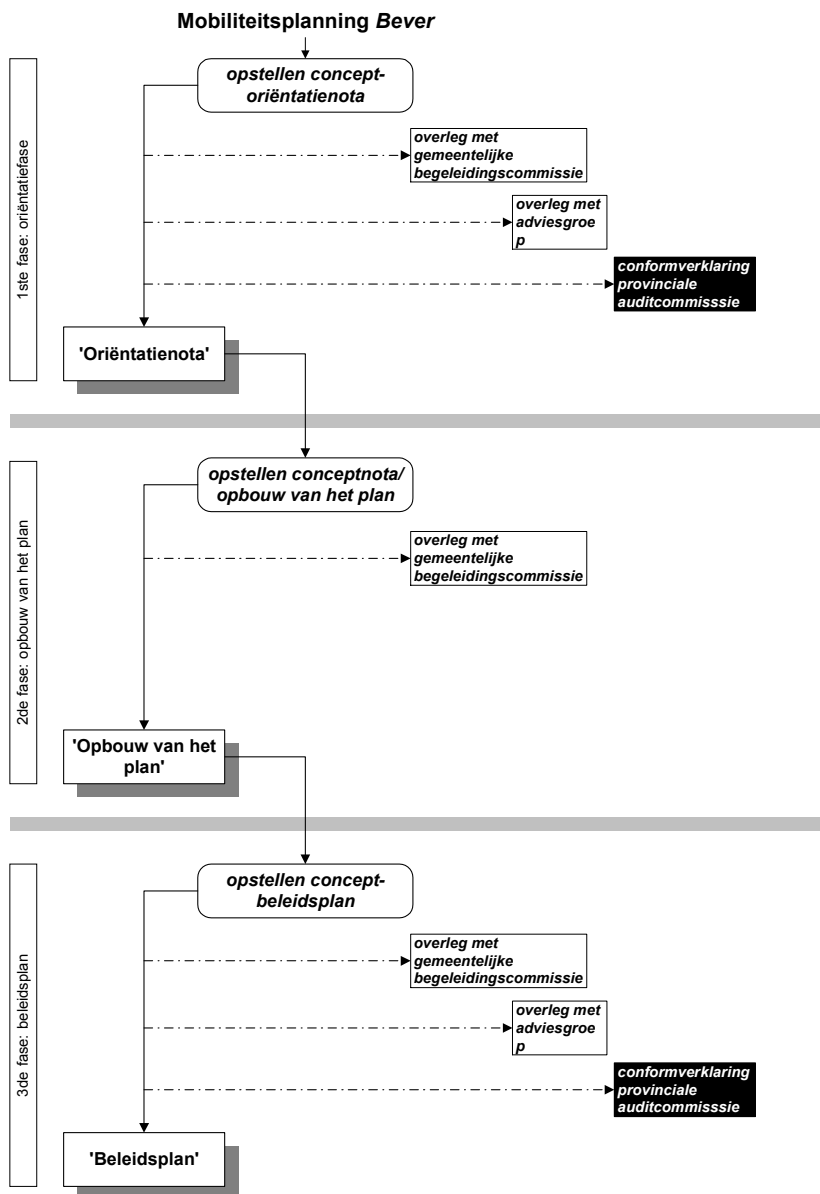
Het Beleidsplan wordt voorgelegd aan de provinciale auditcommissie. Wanneer de commissie dit goedkeurt, dan betekent het dat het plan een solide basis vormt voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Als na de conformverklaring tevens de gemeenteraad het plan goedkeurt zal het door het Vlaams Gewest als *enig* referentiekader voor alle verdere acties van alle partners beschouwd worden.



Figuur 1: Processchema opbouw mobiliteitsplan

1.1. Procedure opstellen Mobiliteitsplan

1.1.1. Procedurele opzet planproces



Figuur 2: Planningschema mobiliteitsplan



1.1.2. Betrokken actoren

Bij het opstellen van de mobiliteitsplannen zijn een aantal partijen betrokken. Deze partijen zijn gebundeld in een aantal commissies. De diverse commissies zijn op een aantal momenten betrokken bij het planningsproces.

Gemeentelijke begeleidingscommissie

Het mobiliteitsplan wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van de *gemeentelijke begeleidingscommissie*. In deze commissie worden beleidskeuzes voor verkeer en vervoer gemaakt. Tijdens elke fase worden tussenproducten besproken in deze commissie.

De gemeentelijke begeleidingscommissie bestaat uit de volgende leden:

- Burgemeester, dhr. S. Driscart
- Eerste Schepen, dhr L. Deneyer
- Technische Dienst, mevr. G. Vankelecom
- Gemeentesecretaris, mevr. M. Hemmerechts
- AWV, dhr F. Haemels
- De Lijn Oost-Vlaanderen, mevr. L. Pycke
- studie bureau GEDAS B.I., dhrn. R. Poté en D. Gillis

Adviesgroep

Het mobiliteitsplan moet kunnen rekenen op steun binnen de samenleving van de gemeente. Anders kan het beleid nooit succesvol zijn. Om dit draagvlak te creëren is het noodzakelijk dat vroeg in het planproces maatschappelijke groeperingen hun bijdragen kunnen leveren aan de inhoud van het plan. Hiervoor is de *adviesgroep* het platform. Op een aantal momenten in het planproces worden de rapportages voorgelegd aan de adviesgroep.

In de adviesgroep hebben de volgende personen zitting:

- College van Burgemeester en Schepenen
- mevr. M. E. Vanderkelen
- dhr. W. Van Eesbeek
- mevr. L. Mertens
- dhr. J.P. Meulenyzer
- dhr. G. Deneyer
- dhr. G. Van Vooren
- dhr. P. Robberechts
- studie bureau GEDAS B.I.

Provinciale auditcommissie

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is feitelijk een uitwerking van het gewestelijk en provinciale mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsplan wordt in een aantal stadia voorgelegd aan de provinciale auditcommissie. Deze commissie beoordeelt de inhoud van het beleid. Er wordt met name gekeken naar de wijze waarop het beleid vorm geeft aan duurzame mobiliteit.



1.2. Dit rapport: fase 3 van het mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan voor de gemeente Bever heeft inmiddels fase 1 en 2 doorlopen. Het resultaat van fase 2, het voorkeursscenario voor het realiseren van een duurzame mobiliteit, wordt uitgewerkt tot een beleidsplan. Deze uitwerking vindt plaats op een aantal vlakken. Het Mobiliteitshandboek noemt dit de “werkdomeinen”. De werkdomeinen hebben ten eerste betrekking op de inhoud van het mobiliteitsbeleid. Ten tweede zijn er werkdomeinen die zich richten op de implementatie van het geformuleerde beleid. Hieronder worden de verschillende werkdomeinen beschreven.

Inhoudelijke beschrijving van het beleid

- **Werkdomein A: Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten**
Werkdomein A betreft de wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen die sturend kunnen optreden met betrekking tot de mobiliteit. De feitelijke acties hieromtrent situeren zich verder binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.
- **Werkdomein B: Gewenste ontwikkeling van het verkeersnet per vervoerswijze**
Per verkeersnetwerk wordt de huidige situatie vergeleken met de gewenste situatie van het netwerk. Dit leidt tot de constatering van een aantal aan te pakken knelpunten in een programma van maatregelen.
- **Werkdomein C: Gewenste ondersteunende en flankerende maatregelen**
Het derde onderdeel betreft de niet-infrastructurele of ruimtelijke ingrepen, maar beschrijft een aantal maatregelen van andere aard die een bijdrage moeten leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen (educatie, voorlichting, handhaving, ...).
- **Werkdomein D: Gewenste samenhang tussen de werkdomeinen A, B en C**

Implementatie van het beleid

- **Werkdomein E: Actieplan**
Het feitelijke actieplan met concrete maatregelen en hun financiële raming en prioriteit, gekoppeld aan vooropgestelde termijnen en verantwoordelijken.
- **Evaluatie en monitoring**
Het voeren van een mobiliteitsbeleid is een kwestie van lange termijn. Aanpassingen aan de verschillende netwerken, sturing aan de ruimtelijke structuur zijn niet ‘snel even’ te realiseren. Evaluatie en monitoring van het mobiliteitsplan, en de eventuele bijsturing ervan, zijn een wezenlijk onderdeel van de mobiliteitsplanning.
- **Werkdomein F: Organisatie van het mobiliteitsplanningsproces**
Het mobiliteitsplan doet een voorstel voor de wijze waarop de realisatie en evaluatie van het mobiliteitsplan ingebed moeten worden in de gemeentelijke organisatie.



1.3. Opbouw van dit rapport

De 3^{de} fase van het mobiliteitsplan omvat het feitelijke beleidsplan. Na het verdere onderzoek en de opbouw van de scenario's in fase 2 wordt in fase 3 vanuit de consensus van het gekozen scenario (zie fase 2 en hoofdstuk 2 van dit rapport) het beleidsplan uitgewerkt.

De opbouw van deze nota is hieronder weergegeven (en in de bijgevoegde figuur):

Inleidende hoofdstukken

- *hoofdstuk 1*: inleiding
- *hoofdstuk 2*: samenvatting van de afweging tussen de verschillende scenario's en motivatie van het gekozen scenario duurzame mobiliteit

Inhoudelijke uitwerking van het beleid

- *hoofdstuk 3*: uitwerking van werkdomein A: gewenste ruimtelijke structuur
- *hoofdstuk 4*: uitwerking van werkdomein B: gewenste ontwikkeling netwerken per vervoerswijze
- *hoofdstuk 5*: uitwerking van werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen
- *hoofdstuk 6*: uitwerking van werkdomein D: samenhang tussen werkdomein A, B en C

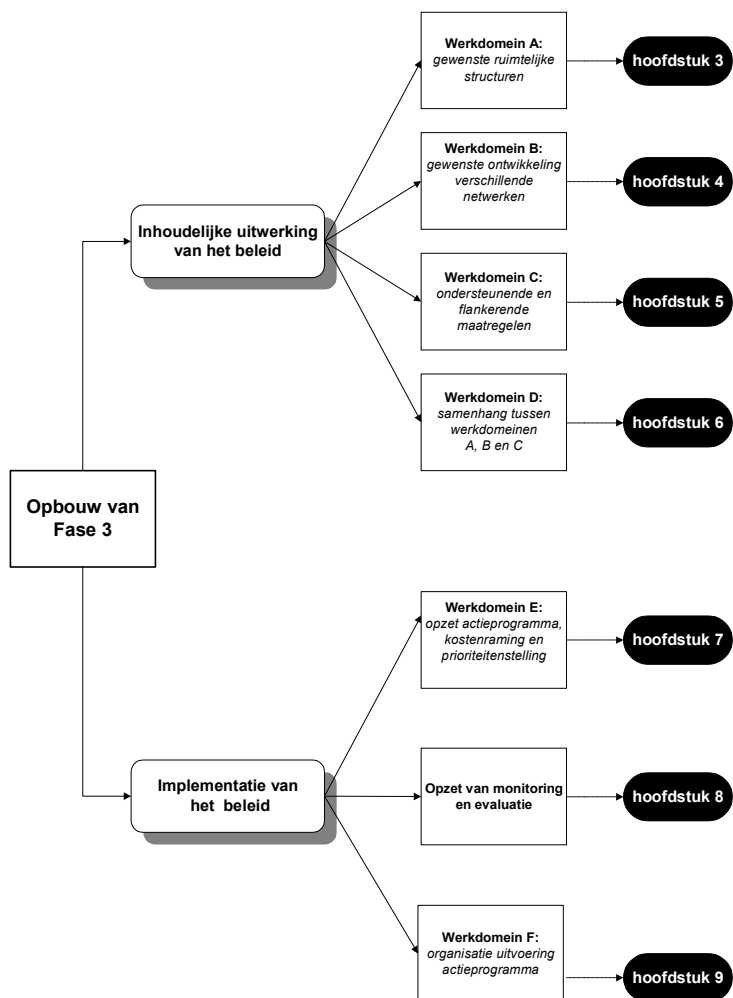
Implementatie van het beleid

- *hoofdstuk 7*: uitwerking werkdomein E: opzet actieprogramma kostenraming en prioriteit
- *hoofdstuk 8*: opzet van monitoring en evaluatie
- *hoofdstuk 9*: uitwerking werkdomein F: organisatie van het mobiliteitsplanningsproces

De inleidende hoofdstukken geven een samenvatting van de voorgaande stap van het mobiliteitsplan. Hierin werden twee mogelijke toekomstscenario's uitgewerkt: het trendscenario en het trendbreuksscenario.

Het werkelijke gekozen beleidsscenario kan een van deze beide scenario's zijn, maar kan ook een soort tussenvorm zijn. Dit daadwerkelijk door te voeren scenario wordt opgesteld in de hoofdstukken 3 tot 6.

Uiteindelijk wordt het beleidsscenario uitgewerkt in concrete maatregelen vanwege de betrokken actoren, die de ontwikkelingen in de gemeente Bever in de gewenste richting moeten sturen.



Figuur 3: Overzichtsschema opbouw rapport fase 3



2. KEUZE VAN HET SCENARIO

In fase 2 van het mobiliteitsplan werden twee mogelijke ontwikkelingsscenario's beschreven voor de mobiliteit te Bever: een trendscenario en een trendbreukscenario. Bij de uiteindelijke afweging van de twee scenario's bleek de algemene voorkeur van de begeleidingscommissie uit te gaan naar een beleidsscenario dat als doel heeft duurzame mobiliteit te realiseren.

Dit hoofdstuk vat de inhoud van de alternatieve scenario's samen en geeft een motivering van de keuze voor het trendbreukscenario.

2.1. Samenvatting scenario's

Voor Bever werden er 2 scenario's naar voor geschoven, het trendscenario en het trendbreukscenario. Onderstaande tabel geeft een kort schematisch overzicht van de belangrijkste kenmerken van de scenario's:

Tabel 1: Overzicht trendscenario en trendbreukscenario

	Trendscenario	Trendbreukscenario
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN		
	Verdere invulling van linten en verspreide bebouwing Stroom pendelverkeer neemt nog toe	Kernbegrippen zijn kernversterking, inbreiding en een uitdovingsbeleid tegenover linten en verspreide bebouwing Bij de inrichting van de woonkernen is de verblijfsfunctie prioritair tegenover de verkeersfunctie
WERKDOMEIN B: VERKEERSONTWIKKELING PER NETWERK		
Autoverkeer	Vraagvolgend beleid Toenemende autogerichtheid Herinrichting van gewestwegen gaat uit van de verkeersfunctie Daardoor én door de doortrekking van de A8 vergroot de kans op sluipverkeer door Bever	De autogerichtheid wordt aangepakt, teneinde de modal split naar de alternatieven te verschuiven De herinrichting van de gewestwegen gaat uit van een lokale intergemeentelijke ontsluitingsfunctie om doorgaand sluipverkeer te minimaliseren Categorisering van het wegennet
Openbaar vervoer	Blijft behouden op het huidige niveau Blijft sterk gericht op schoolgaande jeugd	Uitbouw van het OV-net met aandacht voor: <ul style="list-style-type: none">- woon-werkverplaatsingen- verbinding met de buurgemeenten- verbinding met de omliggende stations en de aansluiting met de NMBS- evt. belbussysteem tijdens de daluren



Fiets- en voetgangersverkeer	Lokale maatregelen werken knelpunten weg en verhogen de verkeersleefbaarheid	Het inrichten van de wegen overeenkomstig de categorisering van het wegennet vermijdt ongewenst gebruik ervan, en vermindert bijgevolg conflicten tussen weggebruikers Het functionele fietsgebruik lijkt moeilijk te verhogen: het reliëf is het voornaamste bezwaar, fietspaden zijn meestal overbodig
WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN		
	Lokaal worden de verkeerskundige maatregelen ondersteund door andere ingrepen	Betere halteinfrastructuur met wachthuisjes, voldoende informatie en stallingsruimte voor fietsen maken het openbaar vervoer aantrekkelijker Signalisatie en bewegwijzering ondersteunen het gewenste rijgedrag (op basis van de wegcategory)
WERKDOMEIN D: SAMENHANG TUSSEN DE VERSCHILLENDE DOMEINEN		
	Problemen worden weggewerkt met lokale en unimodale lapmiddelen	Integrale aanpak van het mobiliteitsprobleem met afstemming tussen ruimtelijk beleid, verkeersbeleid en ondersteunend beleid en tussen de verschillende modi Opvolging van het mobiliteitsplan, regelmatige monitoring van indicatieve parameters met bijsturing waar nodig



Kaart 1: Ontwikkelingen in het trendscenario



Kaart 2: Ontwikkelingen in het trendbreukscenario



2.2. Motivatie van het gekozen scenario

De verschillende scenario's en hun varianten werden getoetst aan de doelstellingen en criteria van het Vlaams Gewest (Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen en Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en de lokale doelstellingen van de gemeente Bever, om op die manier hun individuele kwaliteiten te evalueren en alternatieven onderling af te wegen.

Volgende tabel evalueert de mate waarin elk scenario beantwoordt aan de opgestelde doelstellingen:

++	zeer goed	het scenario stimuleert dit criterium
+	goed	het scenario ondersteunt dit criterium
0	geen effect	het scenario beïnvloedt dit criterium niet
-	slecht	het scenario werkt negatief op dit criterium
--	zeer slecht	het scenario werkt dit criterium tegen

In de tabel worden achtereenvolgens de scores weergegeven van de gemeente, AWV en De Lijn.

+ / 0 / -- betekent bijvoorbeeld dat de gemeente een positieve score gaf, AWV een nulscore en De Lijn een erg negatieve score.

Ter vereenvoudiging werden waar mogelijk de drie scores vervangen door één beoordeling. Dit gebeurde voor de criteria waar de drie actoren eensgezind waren, en slechts een afwijking van één niveau optreedt. 0 / + / + werd bijvoorbeeld vervangen door +.

Tabel 2: Toetsing van de scenario's aan de opgestelde doelstellingen

<i>Criteria</i>	trendscenario	duurzaam scenario
<u>Algemene doelstellingen</u>		
Handhaven van de verkeersleefbaarheid	0	+
Bevorderen van de verkeersveiligheid	0	+
Versterken alternatieve vervoerswijzen	-	++
Optimaliseren van het bestaand wegennet (functie, gebruik, vorm)	0	+
Selectief waarborgen van de bereikbaarheid van de economische knooppunten	0	0
Selectief waarborgen van de verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen	0	+
Beheersen van de mobiliteitsvraag	+ / -- / 0	+
Integreren ruimtelijke ordening – mobiliteit – infrastructuur	+ / -- / -	+
<i>Evaluatie algemene doelstellingen</i>	0	+



<u>Specifieke doelstellingen ruimtelijke ordening</u>		
Versterken van de centrumfuncties van de woonkernen Bever en Akrenbos	0	+
Afstemmen van mobiliteitseffecten van ruimtelijke ingrepen: verdichting binnen woongebieden	0	+
Blijvend profileren als landelijke, open en groene gemeente	0	++
<i>Evaluatie ruimtelijke ordening</i>	<i>0</i>	<i>+</i>
<u>Specifieke doelstellingen auto- en vrachtverkeer</u>		
Verduidelijken van de wegehiërarchie	0	+
Beveiligen van de schoolomgevingen	+ / -- / 0	+
Doorgaand verkeer weren uit de gemeente, vermijden van een sluiproute naar de A8	-	+
<i>Evaluatie auto- en vrachtverkeer</i>	<i>0 / -- / 0</i>	<i>+</i>
<u>Specifieke doelstellingen openbaar vervoer</u>		
Versterken van het aanbod naar de stations Galmaarden, Edingen en/of Silly	0	++
Betere afstemming tussen De Lijn en NMBS	0	+
<i>Evaluatie openbaar vervoer</i>	<i>0</i>	<i>+</i>
<u>Specifieke doelstellingen fietsverkeer</u>		
Inrichten van de twee woonkernen als verblijfsgebied, met specifieke aandacht voor de zwakke weggebruiker	0	+
Veilige inrichting van de schoolomgeving en de voornaamste schoolroutes	0	+
Beveiligen van lokale onveilige kruispunten	+ / - / +	+
<i>Evaluatie fietsverkeer</i>	<i>0</i>	<i>+</i>

Het trendbreukscenario scoort bijgevolg op vrijwel alle vlakken en voor vrijwel alle actoren beter dan het trendscenario. Het beleidsscenario dat in deze derde fase van het plan uitgewerkt wordt, zal bijgevolg het nauwst aansluiten bij het trendbreukscenario.



3. WERKDOMEIN A: GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De gemeente Bever is in de eerste plaats een **erg landelijke, groene agrarische gemeente**. Dit imago wil de gemeente naar de toekomst toe graag veilig stellen. **Grootschalige ontwikkelingen worden in de toekomst dan ook niet verwacht**. Integendeel wil men **vermijden dat Bever een overloopgemeente zou worden** voor allerlei functies uit het Brusselse. De inwijking van bevolking uit het Brusselse en Wallonië wordt bijvoorbeeld zoveel mogelijk afgeschermd.

Ondanks de sterke aanwezigheid van verspreide bebouwing en gehuchtjes, dringt een nieuwe koers naar **kernversterking** zich op. Nieuwe bebouwing wordt geconcentreerd (kernversterking), zo mogelijk in de kern (wooninbreiding), of aansluitend rond de kern. Deze kernversterking komt niet enkel het landschap ten goede (versnippering van het landschap, storende bebouwing in de open ruimte, beperken van de zichtbaarheid, ...), maar ook het verkeersgebeuren in de gemeente.

Zo wordt het voor de weggebruiker bijvoorbeeld duidelijker of hij zich **al dan niet in verblijfsgebied** bevindt: bewoning is geconcentreerd in een woonkern, waarbinnen de woonkwaliteit primeert op de verkeersfunctie. Buiten deze kern verdwijnt de bebouwing, zodat daar duidelijk de verkeersfunctie primeert. De weggebruiker weet zo welk rijgedrag van hem verwacht wordt, wat de verkeersleefbaarheid ten goede komt. Uiteraard moet aanvankelijk rekening gehouden worden met de bestaande verspreide bebouwing, die slechts op lange termijn kan afgebouwd worden door een uitdovingsbeleid (geen nieuwe verspreide bebouwing laten bijkomen; de bestaande niet laten hernieuwen).

3.1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan legt de ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente vast. Daarbij wordt rekening gehouden met de richtlijnen van het Vlaamse niveau (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, provinciale structuurplannen), maar tevens met de specifieke invulling die het RSV reeds gekregen heeft op het gemeentelijk niveau (o.a. in het mobiliteitsplan).

Dit structuurplan is een belangrijk instrument om de afstemming tot stand te brengen tussen de verschillende sectoren (wonen, economie, natuur, recreatie, ...), de ruimtelijke ordening en ontwikkeling en het verkeers- en vervoerssysteem. Inzake dit laatste zal het Gemeentelijk Structuurplan zich baseren op dit mobiliteitsplan. Bijvoorbeeld zullen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (voor zover deze zich zullen voordoen) gecontroleerd worden op hun mobiliteitseffecten. De ontsluiting ervan moet mogelijk zijn over wegen van het geschikte niveau (volgens de categorisering van het wegennet) en met een minimale belasting van woon- of verblijfsgebieden.

De gewenste woonuitbreiding wordt slechts berekend op basis van de natuurlijke bevolkingsaan groei, teneinde inwijking vanuit Brussel maximaal af te wentelen. Ook inzake bedrijventerreinen worden geen uitbreidingen gepland. Het opstellen van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) kan als voorwaarde worden gesteld voor goedkeuring van de bouwvergunning voor verkeersgenererende activiteiten.

Dit alles draagt bij tot het vrijwaren van het buitengebied van storende – belastende – versnipperende functies en tot het behoud van het typische landelijke en groene karakter.

3.2. Woningbehoeftestudie

De bedoeling van de woningbehoeftestudie is na te gaan wat de woningbehoefte is tot een bepaalde tijdshorizon. Meer bepaald wordt onderzocht of deze vraag kan opgevangen worden binnen de bestaande woongebieden, zo nee, waar verdere woonuitbreiding mogelijk (en wenselijk) is, en zo ja, welke gebieden preferentieel ingevuld worden, en welke juist niet. Voor de aansnijding van de weerhouden gebieden wordt een zonering en fasering opgesteld. Vanuit gegevens in verband met woningvraag en –aanbod wordt verder een voldoende gedifferentieerd woningbestand ontwikkeld.

De gemeente Bever heeft reeds een woningbehoeftestudie opgesteld in het kader van het BPA De Freest. Bij de uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zal deze studie geaktualiseerd worden.

Uiteraard dient deze studie de richtlijnen vanuit het mobiliteitsbeleid in acht te nemen. Dit betekent dat de woonbehoeftestudie zal uitgaan van kernversterking, wooninbreiding en het uitdoven van verspreid wonen en linten. Bij het aansnijden van nieuwe woonuitbreidingsgebieden wordt uitgegaan van een hogere woningdichtheid dan tot nog toe de regel was. Dit wordt opgelegd vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (richtwaarde: 15 woningen per hectare).

Om vreemde inwijking af te wenden wordt het beschikbare woongebied beperkt door uit te gaan van een gesloten ontwikkeling van de bevolking (zonder immigratie, enkel opvangen van de eigen, natuurlijke bevolkingstoename). Omdat de bestaande vrije woonruimte volstaat om deze gesloten groei op te vangen, worden dus bij voorkeur geen nieuwe woonuitbreidingsgebieden aangesneden.

3.3. Herinrichting kern uitgaande van verblijfskwaliteit

Er wordt gestreefd naar een duidelijker ruimtelijke scheiding tussen het woon- of verblijfsgebied (bebouwde kom) en het niet-bebouwd gebied. Daarmee wordt ook het onderscheid duidelijker tussen wegen met vooral een verkeersfunctie en wegen met vooral een verblijfsfunctie (meestal gecombineerd met een erfonthoudingsfunctie). De begrenzing van het verblijfsgebied wordt aangegeven in dit mobiliteitsplan.

Dit betekent onder andere dat binnen de bebouwde kom de verkeersfunctie ondergeschikt is, en dat bij de inrichting van de bebouwde kom de verblijfskwaliteit binnen het gebied bepalend is. Binnen de bebouwde kom van Bever wordt daarom de verkeersfunctie van de gewestwegen afgebouwd. De bebouwde kom wordt het domein van de fietser en de voetganger. Met het autoverkeer wordt slechts beperkt rekening gehouden in de zin van doorstroming, snelheid of verkeersafwikkeling; uiteraard wordt wel gelet op de verkeersveiligheid, leefbaarheid, het vermijden van conflictpunten, oversteekbaarheid, ... De verblijfsfunctie van het centrum wordt bovendien ondersteunt door de verfraaiing van het openbaar domein.

De verlaagde verkeersfunctie binnen het centrum werkt niet enkel positief voor de leefbaarheid en veiligheid in het gebied, maar heeft ook een filterend, ontrabend effect naar doorgaand verkeer. Door de route minder interessant te maken voor doorgaand verkeer, verkleint het risico op sluipverkeer doorheen het centrum.

De overgang tussen verkeersgebied en verblijfsgebied wordt op de voornaamste verkeersaders geaccentueerd door een “poort”-effect (d.w.z. een infrastructurele ingreep die de weggebruiker wijst op de gewijzigde ruimtelijke context en de bijhorende wijziging van het rijgedrag), vergezeld door een verlaging van het snelheidsregime. Rond Bever zouden er poorten komen bij binnenrijden bebouwde kom ter hoogte van Kerkhove, Kamstraat en Eeckhout.



Kaart 3: Beleidsscenario: ruimtelijke ontwikkeling



4. WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE

Het tweede werkdomein dat wordt ingezet voor de realisatie van duurzame mobiliteit is het sturen van de ontwikkelingen van de verschillende vervoersnetwerken. Dit sturen moet twee effecten hebben. Ten eerste moeten de netwerken voor de alternatieve vervoerswijzen verbeteren ten opzichte van de auto. Ten tweede moeten de negatieve mobiliteitseffecten door sturing aan de netwerken teruggebracht worden.

Voordat de individuele netwerken aan de orde worden gebracht van het verkeers- en vervoerssysteem in Bever, wordt eerst de visie op het totale systeem gegeven.

Uitgangspunt is dat voor realisatie van duurzame mobiliteit het aantal autoverplaatsingen moet verlagen ten voordele van verplaatsingen met andere vervoerswijzen. Afhankelijk van de kenmerken van de verplaatsing verschilt het alternatief dat het meest geschikt is als vervanger voor de auto. Onderstaande tabel geeft dit weer:

Tabel 3: Gewenste vervoerswijze naargelang de kenmerken van de verplaatsing

	<i>afstand (km)</i>	<i>alternatieven voor de auto?</i>	<i>hoe alternatieven aantrekkelijker?</i>	<i>aandachtspunten voor <u>Bever</u>?</i>
<i>verplaatsingen op wijk/buurniveau</i>	1-3	voet, fiets	<ul style="list-style-type: none">• samenhangende, directe, veilige, aantrekkelijke, comfortabele netwerken• relatief indirecte routes voor autoverkeer	van toepassing
<i>verplaatsingen op lokaal niveau</i>	3-10	fiets	<ul style="list-style-type: none">• samenhangende, directe, veilige, aantrekkelijke, comfortabele netwerken	van toepassing
<i>verplaatsingen op bovenlokaal niveau</i>	10-30	openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none">• afstemming op voor- en natransport• kwaliteit openbaar vervoer verhogen	verbetering voor- en natransport per fiets, voet en lokaal openbaar vervoer
<i>verplaatsingen op regionaal/provinciaal niveau</i>	30-100	openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none">• afstemming op voor- en natransport• kwaliteit openbaar vervoer verhogen	verbetering voor- en natransport per fiets, voet en lokaal openbaar vervoer
<i>verplaatsingen op gewestelijk / nationaal / internationaal niveau</i>	≥100	openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none">• afstemming op voor- en natransport• kwaliteit openbaar vervoer verhogen	verbetering voor- en natransport per fiets, voet en lokaal openbaar vervoer

Voor elk van de netwerken wordt het volgende beschreven:

- **Rol van het netwerk in het totale verkeers- en vervoersysteem**

Gestart wordt, uitgaande van het gekozen beleidsscenario, met een analyse van de rol die het netwerk voor de betreffende vervoerswijze in het totale gemeentelijke verkeers- en vervoerssysteem heeft. Het gaat om aspecten als: verplaatsingsafstanden waar het netwerk zich op moet richten, schaal van de verplaatsingen (lokaal, gemeentelijk, regionaal, ...), motieven. De rol voor het netwerk wordt vertaald in een streefbeeld voor het netwerk.

- **Eisen aan het netwerk**

Op basis van de rol van het netwerk worden functionele eisen geformuleerd voor het netwerk. Welke prestaties moet het leveren?

- **Streefbeeld voor het netwerk**

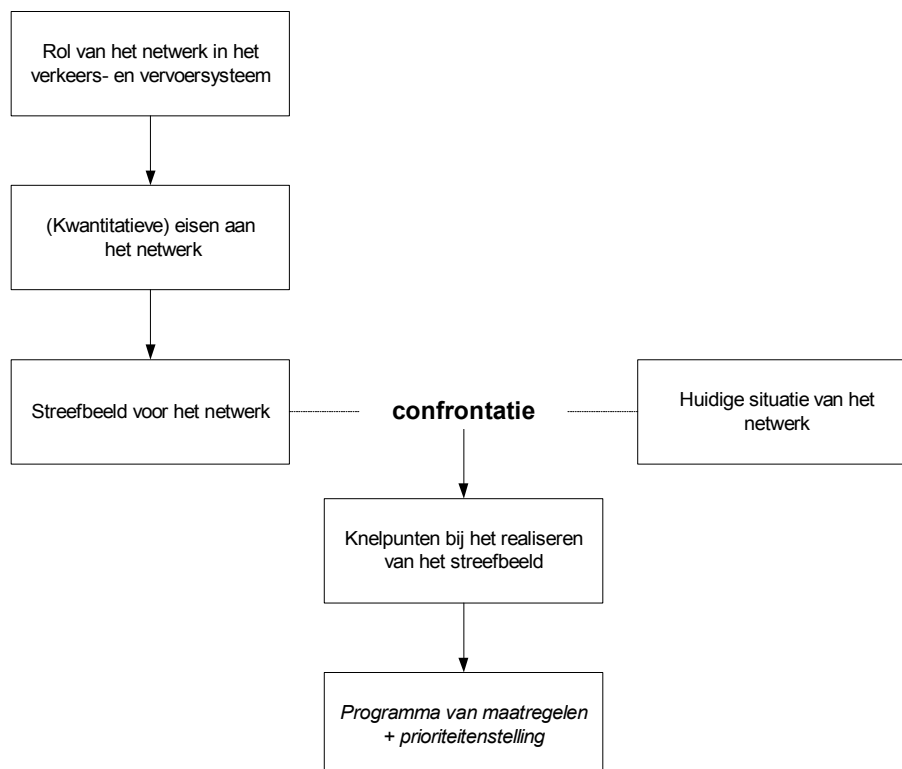
De volgende stap is het vertalen van de eisen aan het netwerk naar een streefbeeld in de lokale situatie. Binnen een netwerk wordt steeds een hiërarchie aangehouden tussen de verschillende delen van het netwerk. Elke laag van de hiërarchie heeft zijn eigen eisen aan de inrichting van de weg. Deze worden steeds aangegeven.

- **Knelpunten bij realiseren streefbeeld**

Het streefbeeld voor het netwerk wordt geconfronteerd met de bestaande situatie. Op een aantal punten zal dit leiden tot verschillen: de knelpunten.

- **Programma van maatregelen en prioritering**

De knelpunten worden weggewerkt in het *programma van maatregelen*.



Figuur 4: Werkschema ontwikkeling netwerk per vervoerswijze



4.1. Openbaar vervoer

4.1.1. Rol van het openbaar vervoer in het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem

Het fundamentele probleempunt dat in dit mobiliteitsplan dient aangepakt te worden, is de eenzijdige auto-gerichtheid van het Beverse verplaatsingsgedrag. Als alternatieve vervoersmiddelen wordt voornamelijk gedacht aan de fiets en het openbaar vervoer. De uitbouw van deze twee modi moet dan ook de basis vormen voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Momenteel richt de dienstregeling van het openbaar vervoer zich sterk op de schoolbevolking die per bus naar Geraardsbergen of, in veel mindere mate, naar Brussel gaan. Ook een deel van de woon-werkpendelaars naar Brussel gebruiken de bus. Buiten deze stromen tijdens de spitsuren wordt het openbaar vervoer slechts gebruikt door bejaarden, jongeren of personen die niet over een auto beschikken.

Om het aandeel van het busvervoer te verhogen, kan de dienstregeling tijdens de spitsuren uitgebreid worden, zodat, naast de schoolbevolking, ook de doelgroep van woon-werkpendelaars aangeboord wordt. Het busvervoer moet een dubbele functie vervullen: enerzijds het transport naar bestemmingen in de omgeving (Geraardsbergen, Halle, Edingen, Lessen) en anderzijds het voor- en natransport naar de stations van Galmaarden, Moerbeke en/of Edingen (vanwaar verder gereisd wordt naar Brussel en omgeving). Voor deze laatste taak is afstemming met de diensten van de NMBS erg belangrijk.

Tijdens de daluren is het onderhouden van een frequente en gebiedsdekkende lijnvoering erg kostelijk, zeker in vergelijking tot het gebruik van het openbaar vervoer. Daarom kan gedacht worden aan een belbussysteem, dat onnodige ritten en omwegen uitschakelt en toch een busdienst aanbiedt die gebiedsdekkend en steeds beschikbaar is.

4.1.2. Eisen, gesteld aan het openbaar vervoersnet

De eisen die aan het openbaar vervoer gesteld worden, zijn:

- een comfortabele verplaatsing, zowel qua rijcomfort als qua wachtcomfort (en dus met de nodige halte-infrastructuur);
- een hoogfrequente verbinding tijdens de spitsuren, om de wachttijden te beperken;
- voldoende haltes om de belangrijkste herkomstgebieden en bestemmingsgebieden te dekken, teneinde voor- en natransport te minimaliseren (de nodige voorzieningen worden aangeboden om dit transport per fiets mogelijk te maken);

De eisen tijdens de daluren zijn minder streng en zijn vooral bedoeld om een basismobiliteit te garanderen voor alle doelgroepen.



4.1.3. Streefbeeld voor het openbaar vervoer

Een 'ideaal' openbaar vervoersnet voor de gemeente Bever is moeilijk op te stellen. Het voornaamste probleem hierbij is de erg verspreide bewoning in kleine gehuchtjes. De ontsluiting ervan vraagt een groot aantal haltes, die echter elk slechts een beperkt aantal reizigers vertegenwoordigen. Een rendabel bussysteem is daarom moeilijk op te bouwen.

Een mogelijke oplossing is de belbus. Dit is een bussysteem, waarbij vooraf telefonisch gereserveerd moet worden. De bus doet dan enkel de aangevraagde haltes aan. Op manier hoeft niet onnodig omgereden te worden langs halten zonder opstappers, terwijl men, mits een telefoontje, toch overal de bus kan nemen.

Een belbus te Bever kan in samenwerking met de gemeente Galmaarden georganiseerd worden. De dienstregeling kan zich dan richten op het station van Galmaarden, waar de belbus kan aansluiten op het treinverkeer.

4.1.4. Knelpunten bij realisatie van het streefbeeld

Het verhogen van de huidige bedieningsfrequentie of het uitbreiden van de huidige lijnvoering is in praktijk niet mogelijk. Wel kan de aansluiting tussen bus- en treinvervoer herbekeken worden.

Ter verbetering van het openbaar vervoer in de daluren wordt vooral gedacht aan een belbus.

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, wordt de halte-infrastructuur verbeterd, met o.a. ook aandacht voor het voor- en natransport. Stallingsruimte voor fietsen verhoogt bijvoorbeeld de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

4.1.5. Maatregelen

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in hoofdstuk 7 rond het werkdomein E: Actieprogramma:

- Inleggen belbus
Een belbus te Bever kan in samenwerking met de gemeente Galmaarden georganiseerd worden. De dienstregeling kan zich dan richten op het station van Galmaarden, waar de belbus kan aansluiten op het treinverkeer.
- Onderzoek naar mogelijkheden voor aansluiting tussen bus en trein
De Lijn Vlaams-Brabant onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor een betere functionele bediening van de regio. Dit behelst onder meer de aansluiting tussen bus en trein en een mogelijke verknoping rond de stelplaats Leerbeek. Ook de gemeente Bever wordt hierbij in beschouwing genomen.
- Verbeteren van de halte-infrastructuur
Om het openbaar vervoergebruik te verhogen, moet het gebruikskomfort maximaal zijn. Naast lijnvoering en bedieningsfrequentie, is ook het wachtcomfort een belangrijke factor. Om dit te verhogen worden (de belangrijkste) haltes voorzien van de nodige infrastructuur om het busgebruik aantrekkelijker te maken: een schuilhuisje met zitbank, vuilbak, informatiepaneel, ... Een euvel dat vaak een drempel vormt voor het openbaar vervoer gebruik is de verplaatsing naar de bushalte. Om deze stap te verlichten worden ook fietsrekken voorzien, om het voor- en natransport per fiets aantrekkelijker te maken.
- Informatieverspreiding rond openbaar vervoer
Als ondersteunende maatregel kan de gemeente bijdragen door aan haar inwoners informatie te verstrekken over het openbaar vervoer, en vooral de verbeteringen die voortkomen uit het mobiliteitsplan (belbus, afstemming op de diensten van de NMBS).



4.2. Fiets- en voetgangersverkeer

4.2.1. Rol van de fiets in het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem

Bever kent een heuvelachtig reliëf, dat de gemeente erg aantrekkelijk maakt voor recreatief fietsen, maar dat het functioneel fietsen bemoeilijkt. Het fietsgebruik ligt dan ook laag. Zo'n 10 % van de scholieren gebruikt de fiets, vooral binnen Bever. Bij de werkende bevolking gebruikt 4 % de fiets, ook voornamelijk binnen Bever.

Bovendien lijken de mogelijkheden om de fietsinfrastructuur te verbeteren beperkt. De meeste wegen zijn erg landelijk en dragen lage verkeersintensiteiten, zodat de aanleg van fietspaden overbodig is.

Ook het te voet gaan speelt een beperkte rol in het Beverse verplaatsingspatroon. Enkel voor korte afstanden, bijvoorbeeld binnen de kern, komt het wandelen in aanmerking.

4.2.2. Eisen voor het fietsroutenetwerk

Volgende eisen bepalen de kwaliteit van het fietsnetwerk voor de gemeente (C.R.O.W.-publicatie 74: "tekenen voor de fiets"):

- Samenhang
- Directheid
- Aantrekkelijkheid
- Veiligheid
- Comfort

Samenhang: De fietsinfrastructuur dient een samenhangend geheel te vormen en aan te sluiten op alle herkomsten en bestemmingen van de fietser. Dit betekent niet enkel dat het netwerk voldoende uitgebreid dient te zijn, maar tevens dat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden en ook de logica ervan begrijpt.

Directheid: De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot een minimum beperkt). Reden hiervoor is dat als de reistijd per fiets langer is dan per auto, dit een belangrijke reden vormt om de auto te gebruiken en de fiets te laten staan. Anderzijds blijken veel automobilisten bereid voor korte ritten op de fiets te stappen wanneer deze sneller en handiger is. Afwikkelingssnelheid, oponthoud en omgerekte afstand zijn factoren die de reistijd beïnvloeden

Aantrekkelijkheid: De fietsinfrastructuur is zodanig vorm gegeven en in de omgeving ingepast dat het fietsen aantrekkelijk is. Deze belevingservaring is sterk persoonsgebonden. Dit neemt echter niet weg dat klachten van fietsers, al zijn ze objectief moeilijk meetbaar, steeds de nodige aandacht verdienen. Onder de eis aantrekkelijkheid valt ook het criterium 'sociale veiligheid'. Dit criterium is in belangrijke mate bepalend voor het gebruik van de fiets, vooral in de avonduren. Ook hier geldt dat klachtenpatronen de meeste aanwijzing geven.

Veiligheid: De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van de fietser en de overige weggebruikers. Bij de evaluatie van een verkeerssituatie en bij keuring van bestaande voorzieningen vormt het zich voordoen van verkeersongevallen een goed criterium voor de beoordeling van de eis veiligheid. In de ontwerpfase is het moeilijk het effect van de maatregel op de verkeersveiligheid goed te beoordelen. In het algemeen kan gesteld worden dat om tot een duurzaam en veilige verkeerssituatie te komen, ontmoetingen met veel snelrijdend autoverkeer vermeden moeten worden. Waar fiets en auto van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, moet de complexiteit van de ontmoeting aan grenzen worden gebonden.

Comfort: De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van fietsverkeer mogelijk. Hieronder vallen alle factoren die te maken hebben met hinder en oponthoud, veroorzaakt door knelpunten en/of gebreken in de fietsinfrastructuur, en waardoor de fietser extra fysieke inspanning moet leveren. Ook trillingshinder maakt fietsen minder plezierig. Volgende factoren spelen een rol in de graad van comfort:

- B De vlakheid van de fietsinfrastructuur (textuur, dwars- en langsvlakheid);
- B Heuvelachtigheid (aantal hellingen en hellingsgraad);
- B Verkeershinder (kans dat een ontmoeting met een andere verkeersdeelnemer de rit van de fietser enigermate verstoort);
- B Stopkans (aantal keren dat moet gestopt worden);
- B Weerhinder (wind-, regen- en sneeuw hinder).

Deze kwaliteitseisen lijken in Bever in de mate van het mogelijke vervuld te zijn. Aangezien vrijwel alle wegen geschikt zijn voor de fietser is een samenhangend fietsnet beschikbaar, dat dus ook de meest directe route volgt. Het landschap en de landelijke wegen vormen een aangenaam kader voor de fietser. Qua veiligheid waren in de periode 1994-1996 5 bromfietzers en 1 fietser betrokken bij de 15 ongevallen met slachtoffers. Op het vlak van comfort lijkt het golvend reliëf het enige bezwaar te zijn.

Naast de ontwikkelingen van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk is aandacht voor de stalling van de fiets van belang. Verplaatsingen met de fiets moeten in zijn totaliteit beoordeeld worden. Dit betekent dat rond belangrijke bestemmingen fietsstallingen worden voorzien, zoals in het centrum van Bever en nabij openbaar vervoerhalten. Goede stallingsmogelijkheden stimuleren het fietsbezit en het fietsgebruik. Goede stallingsmogelijkheden werken ook in het belang van voetgangers, zo worden op drukke fietsbestemmingen de doorgangen voor voetgangers niet versperd.

4.2.3. Streefbeeld

4.2.3.1. Aanduiding van de fietsroute

Door het erg verspreide wonen in kleine gehuchten kent Bever een erg diffuus verplaatsingenpatroon. Daardoor zijn de fietsverplaatsingen moeilijk te bundelen op een beperkt aantal fietsroutes, temeer door het landelijke karakter van de meeste wegen, waardoor bijna elke weg een potentiële fietsroute is.

Toch worden een aantal fietsroutes aangeduid tussen de voornaamste herkomsten en bestemmingen binnen Bever. Deze *fietsroutes* impliceren echter geen *fietspad*. Door de lage verkeersintensiteiten (zowel qua fietsverkeer als qua autoverkeer) zijn infrastructurele ingrepen op deze wegen moeilijk te verantwoorden, maar meestal ook overbodig. Wel wordt door aangepaste bewegwijzering voor fietsers getracht het fietsverkeer op deze fietsroutes te bundelen. Dit is niet alleen van belang voor de functionele fietser, maar ook voor de recreatieve fietser, die niet vertrouwd is met het terrein.

In het fietsroutenet worden de kernen onderling verbonden en met de buurkernen. Ook de belangrijkste functies (bv. scholen, bedrijventerreinen, sportinfrastructuur, ...) worden door fietsroutes aangedaan. Om het voor- en natransport naar het openbaar vervoer meer per fiets te laten verlopen, worden ook de bushaltes in het fietsroutenet opgenomen.

4.2.3.2. Inrichting van de fietsroutes

De aanduiding als fietsroutes betekent op zich geen noodzaak voor een fietspad. Het al dan niet voorzien van een fietspad is afhankelijk van de mate waarin overige verkeer aanwezig is. Door de lage verkeersintensiteiten (zowel fiets- als autoverkeer) op de landelijke wegen zijn infrastructurele ingrepen meestal te verantwoorden, maar zijn ze ook overbodig. Bovendien zouden ingrepen op de infrastructuur de doortocht van landbouwvoertuigen bemoeilijken. Er wordt van uitgegaan dat op de geselecteerde fietsroutes geen fietsinfrastructuur voorzien moet worden.



4.2.4. Knelpunten voor realisering van het streefbeeld

Eventuele maatregelen ten behoeve van het fietsverkeer worden in eerste instantie geconcentreerd op geselecteerde fietsroutes. Om het gebruik van de fietsroutes aan te moedigen, wordt een bewegwijzering voor fietsers voorzien.

4.2.5. Maatregelen

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in hoofdstuk 7 rond het werkdomein E: Actieprogramma.

- Fiets- en voetgangersvoorzieningen in de centra (verblijfsgebieden herinrichten)
De kernen Bever en Akrenbos worden aangeduid als verblijfsgebieden. Dit betekent dat binnen deze kernen de verblijfskwaliteit primeert op de verkeersfunctie. De belangen van de zwakke weggebruiker krijgt hier prioriteit op het autoverkeer.
- Bewegwijzering van het fietsroutenetwerk
Het uitbouwen van het fietsroutenetwerk tot fietspadennetwerk is niet haalbaar, maar meestal ook niet nodig door de lage verkeersintensiteiten op de landelijke wegen. Om het gebruik van de geselecteerde fietsroutes aan te moedigen, wordt een eigen bewegwijzering voor fietsverkeer voorzien.
- Fietsenstalling bij bushaltes en in het centrum van Bever
Om het fietsgebruik aantrekkelijker te maken, worden op de nodige locaties fietsenstallingen voorzien. Dit gebeurt vooral nabij functies met een belangrijke verkeersaanrekkende: de kernen van Bever en Akrenbos, sportinfrastructuur, ... Om de combinatie van fiets en openbaar vervoer te bevorderen worden ook (de belangrijkste) bushaltes uitgerust met fietsenstallingen.
- Schoolcampagnes
De schoolgaande jeugd vormt een kwetsbare groep weggebruikers. Om van de verkeersveiligheid een voortdurend aandachtspunt te maken, worden in samenwerking met de scholen regelmatige campagnes georganiseerd rond verkeer en verkeersveiligheid. Als onderdeel hiervan kan bijvoorbeeld een jaarlijkse fietscontrole opgenomen worden.
Om het fietsen te promoten en het onveiligheidsgevoel van de jonge scholieren te overwinnen, kan gedacht worden aan een systeem van fietspoolen. Dit houdt in dat de leerlingen in groep en onder begeleiding naar school fietsen.
- Schoolomgeving
Als maatregel ten aanzien van het autoverkeer wordt aangedrongen op de herinrichting van de doortocht N263/N249 van Bever naar de A8/Bassilly en naar de N495/Herhout. Dit is echter niet op korte termijn mogelijk.
In afwachting van een herinrichting van de volledige doortocht, wordt echter een begin gemaakt met de herinrichting van de schoolomgeving. Hierbij kan de snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de school aangepakt worden, en kan een veilige oversteek mogelijk gemaakt worden. Dergelijke herinrichting kan gebeuren als invulling van de module 10, voorzien in het kader van de mobiliteitsconvenants.



Kaart 4: Beleidsscenario: maatregelen fietsverkeer



4.3. Autoverkeer

4.3.1. Rol van het autoverkeer in het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem

Het vervoerspatroon in Bever is sterk autogericht, voornamelijk door het beperkte openbaar vervoer, het heuvelachtige reliëf en het ontbreken van een spoorwegstation. Bovendien zijn de verplaatsingsafstanden gemiddeld vrij hoog, gezien de sterke gerichtheid op Geraardsbergen en Brussel. De uitdaging voor het beleid zal zijn om de auto-mobiliteit zoveel mogelijk te drukken en de alternatieve vervoerswijzen te bevorderen. Op korte afstanden moet het gebruik van de fiets en het te voet gaan verbeterd kunnen worden. Op langere afstanden komt het openbaar vervoer in aanmerking (bus, trein).

Desondanks dient men ervan uit te gaan dat de auto het voornaamste vervoermiddel zal blijven. Deze autoverplaatsingen dienen echter te gebeuren binnen de eisen gesteld vanuit veiligheid en leefbaarheid. Daartoe dient het wegennet het verkeer te verzamelen naar het hoofdwegennet toe, en dit langs de gewenste wegen volgens de weghiërarchie.

4.3.2. Eisen voor het autonetwerk

Het wegennet moet de gestelde taken kunnen vervullen binnen de randvoorwaarden die opgelegd worden vanuit verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Het uitgangsprincipe daartoe is dat binnen verblijfsgebieden de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de leefbaarheid van het gebied. Door de sterk verspreide bebouwing in de gemeente houdt dit in dat niet alleen in de bebouwde kom een aangepast rijgedrag vereist is, maar dat ook de wegen buiten de bebouwde kom een zekere verblijfsfunctie vervullen. De wegcategorisering en bijhorende inrichting dient de weggebruiker duidelijk te maken welk rijgedrag gewenst wordt.

4.3.3. Streefbeeld

Om aan de eisen voor het gemeentelijk autonetwerk te kunnen voldoen is een categorisering van het autonetwerk noodzakelijk. Dit betekent dat er een hiërarchie wordt toegepast op de wegen. Het idee achter deze hiërarchie is dat het verkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal wegen, die specifiek zijn ingericht voor dergelijke hoge intensiteiten. Dit heeft twee belangrijke voordelen:

- Concentratie van het verkeer op een beperkt aantal wegvakken betekent ontlasting van andere wegvakken. Dit komt zowel de verkeersleefbaarheid als de verkeersveiligheid ten goede. De verkeersproblemen worden geconcentreerd op een beperkt aantal wegen.
- Door aan bepaalde wegen een specifieke verkeersfunctie toe te kennen, verhoogt de doorstroming. Wanneer in een netwerk alle wegvakken gelijke afwikkelingskwaliteit bieden, dan zal het noodzakelijk zijn op al deze wegen de erftoegangsfunctie en de doorstromingsfunctie te combineren. Onvermijdelijk zullen deze conflicteren, wat zowel de verblijfsfunctie (veiligheid en leefbaarheid) als de verkeersfunctie (snelheid, doorstroming) hindert. In een hiërarchisch netwerk worden beide functies gescheiden, zodat elk op de gepaste wegen prioriteit krijgt.

Aan de categorisering van het wegennet dient daarom ook een afbakening van de verblijfsgebieden gekoppeld te worden en een aanduiding van de gewenste snelheidsbegrenzing.



4.3.3.1. *Typologie*

De voorgestelde hiërarchie in het scenario duurzame mobiliteit is onderverdeeld in drie categorieën:

- lokale verbindingsweg;
- gebiedsontsluitingsweg;
- verblijfsstraat.

De **lokale verbindingswegen** hebben naar analogie met de bovenlokale varianten een verbindende functie op lokaal vlak. Het verbinden op lokaal niveau gebeurt tussen verschillende deekernen van de gemeente of deekernen van buurgemeenten. De wegen sluiten aan op een hoger wegennet.

De **gebiedsontsluitingswegen** verzamelen en verdelen het verkeer binnen een ruimtelijke entiteit die afhankelijk van de situatie nader worden gedefinieerd. Het gebied kan onder andere bestaan uit een centrum, woonwijk, industriegebied. Hiertoe behoren de hoofdstraten, centrumstraten en lokale industriewegen.

De **verblijfsstraten** hebben een beperkte verkeersfunctie. Zij kunnen onderverdeeld worden in woonstraten (met een duidelijke woon- en verblijfsfunctie) en landelijke wegen

Op volgende figuur staan de inrichtingsprincipes weergegeven voor de lokale verbinding- en ontsluitingswegen, voor de gebiedsontsluitingswegen en voor de verblijfsstraten en landelijke wegen. De inrichtingsprincipes zijn gekoppeld aan verkeersfunctie, morfologie en verblijfsfunctie.

De inrichtingsprincipes uit de tabel kunnen uiteraard niet op korte termijn gerealiseerd worden. Enkel in gevallen waar functie en inrichting lijnrecht in tegenstelling staan, wordt de herinrichting van een weg als concrete maatregel opgelegd. Zulks is in Bever echter niet het geval. Wel wordt voorgenomen om bij wegwerkzaamheden (bv. rioleringswerken, onderhoudswerken) deze principes wel te volgen voor de heraanleg van de weg. Op die manier wordt het gehele wegennet stelselmatig aangepast aan de categorisering.



Figuur 5: Categorisering van lokale wegen

Verkeersfunctie: } Morfologie: }	lokale verbindingsweg (matige verkeersfunctie)	gebiedsontsluitingsweg (geringe verkeersfunctie)	verblijfsstraat (geen verkeersfunctie)
weinig of geen bebouwing open gebied (geen verblijfsfunctie)	weggebruikers: doorgaand en bestemmingsverkeer snelheid: max. 90 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: geen; fietspad zonder voetpad * dwarsprofiel: 6,00 m; 2 x 1 remmende maatregelen: geen verharding: functioneel verlichting: functioneel; hoog parkeren: niet	weggebruiker: enkel bestemmingsverkeer snelheid: max. 70 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: ja; zonder voetpad dwarsprofiel: 4 - 5 m remmende maatregelen: geen verharding: functioneel verlichting: functioneel; laag parkeren: op eigen erf	landelijke weg zonder verblijfsfunctie weggebruiker: landbouw- en fietsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja; zonder voetpad dwarsprofiel: 3 m; met uitwijkstroken remmende maatregelen: geen verharding: functioneel verlichting: geen parkeren: op eigen erf of berm
losse bebouwing (lintbebouwing) overgangsgedebied (matige verblijfsfunctie)	weggebruikers: doorgaand en bestemmingsverkeer snelheid: max. 70 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: geen; fietspad zonder voetpad dwarsprofiel: 5,50 m - 2 x 1 (zwaar verkeer 6,00 m) remmende maatregelen: visuele wegversmalling, poort ** verharding: functioneel verlichting: functioneel; hoog parkeren: op eigen erf	weggebruiker: enkel bestemmingsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: ja; zonder voetpad dwarsprofiel: 3 - 4 m met uitwijkstroken of 4 - 5 m met fietssuggestiestroken remmende maatregelen: geen verharding: functioneel verlichting: functioneel; laag parkeren: op eigen erf of berm	landelijke weg met verblijfsfunctie weggebruiker: landbouw, bestemmings- en fietsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja; zonder voetpad dwarsprofiel: 3 - 4 m; met uitwijkplaatsen remmende maatregelen: geen verharding: functioneel verlichting: geen parkeren: op eigen erf of berm
woonzone, bebouwde kom overgangsgedebied (sterke verblijfsfunctie)	weggebruikers: doorgaand en bestemmingsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: ja; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: 5 m - 2 x 1 (zwaar verkeer of openbaar vervoer 5,50 m) rem. maatreg.: plateau, vernauwing, asverschuiving, attractiepunten verharding: functioneel; sfeervol *** verlichting: functioneel; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd	weggebruiker: enkel bestemmingsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: tweerichtings: 5,50 m enkelrichting: 4 m (fietsen in dubbele richting) rem. maatreg.: plateau, vernauwing, asverschuiving, attractiepunten verharding: functioneel; sfeervol verlichting: functioneel; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd	woonstraat weggebruikers: bewonersverkeer snelheid: max. 30 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: tweerichtings: 4 m enkelrichting: 3 m rem. maatreg.: algemene inrichting verharding: functioneel; sfeervol verlichting: functioneel; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd
centrum, woonzone, bebouwde kom centrumgebied filter (sterke verblijfsfunctie)	weggebruikers: doorgaand en bestemmingsverkeer snelheid: max. 50 km/u – 30 km/u bij filter voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: 5 m - 2 x 1 (zwaar verkeer of openbaar vervoer 5,50 m) rem. maatreg.: plateau, vernauwing, asverschuiving, attractiepunten verharding: sfeervol verlichting: sfeervol; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd	weggebruiker: enkel bestemmingsverkeer snelheid: max. 30 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: dubbelrichting: 5,00 m enkelrichting: 3,50 m rem. maatreg.: plateau, vernauwing, asverschuiving, attractiepunten verharding: sfeervol verlichting: sfeervol; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd	woon- en centrumstraat weggebruikers: bewoners en bestemmingsverkeer snelheid: max. 30 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: dubbelrichting: 4 m enkelrichting: 3 m rem. maatreg.: algemene inrichting verharding: sfeervol verlichting: sfeervol; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd



Opmerkingen:

* Verkeersmenging gebeurt steeds in functie van de samenstelling (vrachtverkeer, personenwagens ...) en de intensiteit van het verkeer.

** Groenvoorziening is wenselijk; het groenconcept kadert in een totaal verkeerskundig en stedenbouwkundig concept.

*** Sfeervol: de gebruikte materialen moeten bijdragen tot het veraangename van de verblijfsomgeving.

Bron: *verschillende artikels uit Verkeersspecialist, Vademecum verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving*

4.3.3.2. **Selectie**

In het trendbreuksenario uit de tweede fase van het plan werd volgende categorisering voorgesteld. Deze wordt in dit beleidsplan overgenomen.

- lokale verbindingswegen:
 - de N263 tussen Bever en de A8 (Silly)
 - de N249 tussen Bever en de gewestweg N495 (Geraardsbergen-Edingen).
- gebiedsontsluitingswegen:
 - Bosstraat (N263) tussen Bever en Viane (Moerbeke)
 - de verbinding tussen Bever, Akrenbos en Deux-Acren
 - over Muydt naar Lessen.

De overige wegen zijn verblijfswegen.

4.3.4. **Knelpunten**

- De wegen zijn in hoofdzaak ingericht vanuit hun verkeersfunctie, ongeacht het gewenste gebruik ervan. Dit nodigt uit tot onaangepast rijgedrag (naar snelheid, voorrang, aandacht voor de zwakke weggebruiker, ...).
- De gewestwegen door het centrum zijn sterk op een verkeersfunctie gericht. Het bevorderen van de verblijfsfunctie t.o.v. de verkeersfunctie heeft een positief effect, zowel naar veiligheid, leefbaarheid als doorgaand (sluip)verkeer.
- Door de aanwezigheid van een oprit van de A8 ten zuiden van Bever bestaat een zeker risico op sluipverkeer doorheen het centrum. De gemeente is voor haar ontsluiting echter sterk op de auto aangewezen, en is bovendien sterk op deze oprit gericht. Daarom wenst de gemeente deze oprit uitdrukkelijk te behouden. Een strakke inrichting van de doortocht als verkeersfilter moet het sluipverkeer weren.
- Aan de categorisering van het wegennet hangen niet enkel eisen naar weginrichting, maar ook naar snelheidsbegrenzing.
- 'De Plaats' vormt een onoverzichtelijk kruispunt, vooral door de grote afmetingen en de beperkte inrichting ervan.



4.3.5. Maatregelen

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in hoofdstuk 7 rond het werkdomein E: Actieprogramma.

Mogelijke maatregelen:

- Doorvoeren categorisering van het wegennet
Om de conflicten tussen het (auto)verkeer en de overige weggebruikers te beperken, wordt het wegennet gecategoriseerd. Bepaalde wegen krijgen eerder een verkeersfunctie, terwijl op andere wegen vooral de verblijfsfunctie doorweegt. Uiteraard kan dit in praktijk slechts werken als de categorisering door de weggebruiker waargenomen worden op basis van de weginrichting. Deze moet zodanig zijn dat het gewenste verkeer er gebruik van maakt, en dit volgens het gewenste verkeersgedrag. Deze infrastructurele ingrepen gaan gepaard met flankerende maatregelen betreffende de snelheidsbeperking, voorrangsregeling, ... Dit ondersteunend snelheidsbeleid dient uiteraard gepaard te gaan met regelmatige snelheidscontroles.
- Afbakenen verblijfsgebieden
In samenhang met de wegcategorysering worden verblijfsgebiedenafgebakend. Dit zijn gebieden waar de verblijfsfunctie primeert, en waar omwille van verkeersleefbaarheid de verkeersfunctie ondergeschikt is. Binnen verblijfsgebieden gaat de aandacht vooral naar de zwakke weggebruiker, het openbaar domein en de doorstroming van het openbaar vervoer. Ondergeschikt hieraan en binnen de eisen van leefbaarheid en veiligheid, komt het autoverkeer aan bod. De overgang van verkeers- naar verblijfsgebied wordt in het wegbeeld benadrukt door een zogenaamd "poort"-effect.
- Herinrichting doortochten
De voornaamste conflicten tussen het autoverkeer en de overige weggebruikers situeren zich langs de doortocht van de gewestwegen N249 en N263 door het centrum van Bever. De doortochten worden hier heringericht, teneinde een verkeersgedrag af te dwingen dat overeenstemt met de verblijfsfunctie langsheen de weg. De aandacht gaat hierbij voornamelijk uit naar het beperken van de snelheid (vooral tussen Bever en de A8), het beschermen van de zwakke weggebruiker en het weren van doorgaand verkeer (filtereffect, vermijden van sluijverkeer naar de A8). Voor de wegvak N263 Bever-Viane zal deze aanpassing op korte termijn gebeuren. De herinrichting van de N263 Bever-Bassilly (A8) en N249 Bever-Herhout zal slechts op (middel)lange termijn doorgaan. In afwachting van de volledige herinrichting komt wel de schooluitgang langs de N263 reeds aan bod.
Tenslotte dient het kruispunt van de gewestwegen op de 'Plaats' herbekeken te worden. Dit vormt voor automobilisten een onoverzichtelijk kruispunt. 'Verkleinende' ingrepen (betere geleiding van het verkeer) en een betere signalisatie/markering kunnen hier beterschap brengen. Daarnaast kan ook de oversteekbaarheid verhoogd worden.



Kaart 5: Beleidsscenario: maatregelen autoverkeer



5. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

De werkdomeinen A en B betreffen een aantal louter planologische en verkeerstechnische maatregelen. Deze volstaan op zich niet om het scenario voor duurzame mobiliteit te realiseren. Daarvoor zijn nog een aantal ondersteunende en flankerende maatregelen nodig.

5.1. Signalisatie

De categorisering moet grotendeels intuïtief door de weggebruiker af te leiden zijn uit het wegbeeld, zodat deze zijn rijgedrag bijna spontaan aanpast. De wegsignalisatie kan hier een belangrijke ondersteunende functie vervullen.

Bewegwijzering beïnvloedt de routekeuze, en kan er aldus voor zorgen dat men een route kiest over wegen die zich in de gepaste wegcategorie bevinden: lokale ontsluitingswegen verzamelen het verkeer naar lokale verbindingswegen, die het verkeer op hun beurt op het secundaire wegennet brengen en zo verder naar het primaire en hoofdwegennet. In Bever kan dit het doorgaand verkeer door het centrum helpen beperken, door het verkeer over de gewenste routes leiden.

Ook verdere signalisatie kan door *snelheidsbeperking, beveiliging van kruispunten en oversteekplaatsen, voorrangregeling, ...* de routekeuze beïnvloeden en de verkeersleefbaarheid en -veiligheid verhogen.

Door bewegwijzering van de geselecteerde fietsroutes, wordt het daadwerkelijke gebruik ervan aangemoedigd. Hierbij moet gestreefd worden naar duidelijkheid en uniformiteit.

5.2. Vervoersmanagement

Vervoersmanagement betreft de inzet van bedrijven en openbare instellingen om bij de werknemers het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren. Hierin kadert bijvoorbeeld het decreet van het Vlaamse Gewest, dat momenteel opgesteld wordt, en dat grote bedrijven verplicht om een bedrijfsvervoerplan op te maken om de autokilometers naar het bedrijf te reduceren. Naar de Beverse bedrijven toe heeft dit weinig impact.

Ook scholen kunnen echter aangezet worden om maatregelen te nemen om het autoverkeer te beperken en het gebruik van fiets en openbaar vervoer aan te moedigen. Dit kan onder andere door fietsbegeleiding of schoolcampagnes, maar ook door het autoverkeer in de schoolomgeving te verminderen of de parkeerruimte aan de schoolpoort te beperken.

5.3. Voorlichting en educatie

Veel mensen kiezen niet voor de auto op basis van een rationele afweging, maar eerder uit gewoonte. Om dit gedrag te doorbreken volstaat enkel een verhoogd aanbod van de alternatieven (fietsroutenetwerk en het openbaar vervoernet) niet. Daar is sensibilisering voor nodig in verband met de voor- en nadelen van de verschillende vervoersmodi, educatie over het belang van het mobiliteitsprobleem en informatie over de uitgevoerde initiatieven ter versterking van de alternatieve vervoerswijzen. Voorlichting en educatie zijn belangrijke instrumenten om een 'laatste duwtje' te geven.

Vaak zijn mensen ook onvoldoende op de hoogte van de mogelijkheden en voordelen die alternatieve vervoerswijzen kunnen bieden. Slechts door concrete en juiste informatie te verspreiden, kan hieraan verholpen worden. Maatregelen kunnen immers slechts renderen, wanneer de inwoners op de hoogte zijn van de aanpassing en overtuigd zijn van de verbetering, die ermee samenhangt.



De gemeente staat daarom in voor de *sensibilisering en verspreiding van informatie* over het mobiliteitsplan, de beleidskeuzen die erin genomen worden en de maatregelen die eruit voortvloeien.

Voor het openbaar vervoer kan bijvoorbeeld een folder verspreid worden over het nieuwe netwerk, de dienstregeling, de kostprijs, overstapmogelijkheden op de trein, ... Deze kan verdeeld worden met de gemeentelijke informatie of kan verkrijgbaar zijn bij openbare diensten.

De fiets is voornamelijk geschikt voor de schoolgaande jeugd. In samenwerking met de scholen kunnen allerlei *schoolcampagnes* gevoerd worden rond verkeer. Mogelijke thema's zijn verkeersveiligheid, met de fiets naar school, fietspoeien, fietscontrole, ...

5.4. Handhaving

Uiteraard moet toegekeken worden op de navolging van de ingevoerde wijzigingen. Vooral snelheidslimieten worden gewoonlijk makkelijk overschreden. Regelmatige onaangekondigde snelheidscontroles, met sancties bij overschrijding van de toegelaten snelheid moeten hier een oplossing bieden. Voor Bever zullen deze controles moeten kaderen in het IPZ-verband.

5.5. Navolging van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan vormt in de toekomst het referentiekader voor het verkeersbeleid. Het mag dan ook geen star document worden, maar moet regelmatig opgevolgd, gecontroleerd en bijgesteld worden, waar nodig. Een meer concrete invulling van deze opvolgingsprocedure wordt uitgewerkt in hoofdstuk 9: Organisatie van het verdere verloop van het mobiliteitsplanningsproces.



6. WERKDOMEIN D: SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C

Werkdomein D werd in het leven geroepen om de samenhang tussen de diverse werkdomeinen A (ruimtelijke ontwikkelingen), werkdomein B (verkeersontwikkelingen) en werkdomein C (ondersteunende en flankerende maatregelen) te bewaken. Feitelijk zit dit reeds vervat in de hele opbouw van het mobiliteitsplan.

De enige concrete maatregel die hierin kadert, is het voorzien van een jaarlijks bedrag op de begroting voor externe advisering en voor de uitwerking van complexe multidisciplinaire ontwerp opdrachten.

Wij verwijzen hiervoor echter ook naar hoofdstuk 9: Werkdomein F: Organisatie van het verdere mobiliteitsplanningsproces. De aldaar opgezette organisatiestructuren zullen a posteriori, na de opmaak van het mobiliteitsplan, over de samenhang tussen de diverse werkdomeinen waken.



7. WERKDOMEIN E: ACTIEPROGRAMMA

De vorige hoofdstukken hebben een aantal *programma's van maatregelen* voor de realisering van het scenario voor duurzame mobiliteit opgeleverd. Deze programma's worden hier vertaald naar een actieprogramma. Dit actieprogramma geeft ten eerste voor elk van de onderdelen uit de programma's een globale indicatie van de investeringskosten. Ten tweede brengt het actieprogramma een prioritering aan tussen de te nemen maatregelen. Voor elk van de maatregelen wordt aangegeven of deze op korte termijn (< 5 jaar), middellange (5-10 jaar) of lange termijn (> 10 jaar) gerealiseerd gaan worden.

Per werkdomein worden de maatregelen weergegeven in tabellen, volgens de indeling opgelegd in het Mobiliteitshandboek. Deze tabellen zijn nu nog leeg, maar moeten in de loop van de derde fase van het mobiliteitsplan ingevuld worden met de maatregelen die de gemeente Bever wenst door te voeren teneinde te komen tot de vooropgestelde "duurzame mobiliteit".

De opbouw van de tabellen is steeds als volgt:

- beschrijving van de maatregel
- uitvoerder van de maatregel
- prioriteit van de maatregel
 - KT: acties die op korte termijn uitgevoerd worden (< 5 jaar)
 - MLT: acties die op middellange termijn uitgevoerd worden (5-10 jaar)
 - LT: acties die op lange termijn uitgevoerd worden (> 10jaar)
- eventuele verwijzing naar andere maatregelen waar de betreffende maatregel deel van uitmaakt
- globale indicatie van de kosten van de maatregel

De volgende paragraaf geeft een beschrijving van de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het inschatten van de kosten.

7.1. Uitgangspunten bij de globale kostenraming

- De ramingen van de acties zijn slechts globale ramingen. Meer gedetailleerde ramingen zijn pas mogelijk bij de verdere uitwerking van de projecten;
- De ramingen zijn gebaseerd op het prijspeil van 1998 (excl. BTW);
- Er werd bij de raming geen rekening gehouden met ev. riolerings- en/of nutswerken;
- Er werd geen rekening gehouden met eventuele besparingen doordat bepaalde projecten worden opgenomen in het lopend onderhoud van wegen en o.a. rioleringsprojecten van Aquafin;
- Bij verschillende maatregelen is er de mogelijkheid tot subsidies; de diverse wijzen van financiering werden echter buiten beschouwing gelaten;
- Kosten van erelonen en ev. ambtelijke voorbereidingen zijn eveneens buiten beschouwing gelaten.



7.2. Werkdomein A: De mobiliteitseffecten van de gewenste ruimtelijke structuur

A.1. Duiding van de mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen aan de hand van B.P.A.'s, A.P.A.'s, gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
A.1.1	Opmaak gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS)	Gemeente	KT		2.000.000,-
A.1.2	Actualiseren woningbehoeftestudie	Gemeente	KT	<i>zal kaderen in het GRS (A.1.1)</i>	300.000,-
A.1.3	Afbakenen verblijfsgebieden	Gemeente	KT		-
A.1.4	Beveiligen schoolomgeving	Gemeente / Vlaams Gewest	KT		3.000.000,-
A.2. Duiding van de mobiliteitseffecten van strategische ruimtelijke projecten (bv. herwaardering van de stationsomgeving, inplanting van grote winkelcomplexen, enz.)					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
A.2.1	Herinrichtingsplan Bever-centrum (verblijfskwaliteit, kruispunt De Plaats, filtereffect, ...)	Gemeente / Vlaams Gewest	MLT	<i>tijdens of na opmaak GRS (zie A.1.1)</i>	500.000,-
A.2.2	Voorzien poorten rond Bever-centrum	Gemeente / Vlaams Gewest	KT		4.000.000,-
A.2.3	Herinrichtingsplan Akrenbos (verblijfsfunctie)	Gemeente	MLT	<i>tijdens of na opmaak GRS (zie A.1.1)</i>	300.000,-
A.3. Categorisering van straten en wegen					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
A.3.1	Aanpassen wegenis conform de wegcategorisering	Gemeente / Vlaams Gewest	KT – MLT – LT	<i>zie onder B.4</i>	-
subtotaal kostprijs werkdomein A					10.100.000,-



7.3. Werkdomein B: De gewenste verkeersstructuur

B.1. Voetgangersnetwerk en verblijfsgebieden					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.1.1	Herinrichting verblijfsgebied Bever-centrum	Gemeente / Vlaams Gewest	MLT – LT	<i>afhankelijk van inrichtingsplan (A.2.1)</i>	-
B.1.2	Herinrichting verblijfsgebied Akrenbos	Gemeente	MLT – LT	<i>afhankelijk van inrichtingsplan (A.2.3)</i>	-
B.1.3	Herinrichting kruispunt De Plaats	Gemeente / Vlaams Gewest	KT – MLT		1.000.000,-
B.1.4	Beveiligen schoolomgeving	Gemeente / Vlaams Gewest	KT	<i>zie onderl A.1.4</i>	-
B.2. Fietsnetwerk					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.2.1	Signalisatie fietsroute	Gemeente	KT – MLT – LT	<i>zie onder C.4.2</i>	-
B.2.2	Fietsenstalling in centrum en bij bushaltes	Gemeente / De Lijn	KT		100.000,-
B.3. Openbaar vervoernetwerk					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.3.1	Onderzoek naar de mogelijkheden voor aansluiting tussen bus en trein	De Lijn / NMBS	KT		-
B.3.2	Invoeren belbus	Gemeente / De Lijn	KT		20.000.000,- per jaar(*)
B.3.3	Verbeteren halte-accommodatie	Gemeente / De Lijn	KT		1.000.000,-

(*) te verdelen over de betrokken gemeenten



B.4. Autonetwerk					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.4.1	Herinrichting doortocht Bever-centrum (A8-Bever-N495)	Gemeente / Vlaams Gewest	MLT – LT	<i>cfr. inrichtingsplan (A.2.1)</i>	40.000.000,-
B.4.2	Aanpassen weginrichting Bever-Viane	Gemeente / Vlaams Gewest	KT		3.000.000,-
B.4.3	Herinrichting kruispunt De Plaats	Gemeente / Vlaams Gewest	KT – MLT	<i>zie onder B.1.3</i>	-
B.4.4	Aanleg poorten rond centrum	Gemeente / Vlaams Gewest	KT – MLT	<i>zie onder A.2.2.</i>	-
B.4.5	Snelheidsbeleid conform categorisering	Gemeente	KT	<i>zie onder C.4.1</i>	-
subtotaal kostprijs werkdomein B					65.100.000,-



7.4. Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen

C.1. Campagnes					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.1.1	Schoolcampagne verkeersveiligheid	Gemeente	KT – MLT – LT		
C.1.2	Organisatie fietspoolen naar school	Gemeente	KT – MLT – LT		
C.1.3	Fietscontrole op school	Gemeente (politie)	KT – MLT – LT		
C.2. Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.2.1	Informatieverspreiding over mobiliteitsplan en de maatregelen (gemeentelijk informatieblad)	Gemeente	KT		
C.2.2	Informatieverspreiding rond OV (belbus)	Gemeente	KT		100.000,-
C.3. Handhaving					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.3.1	Regelmatige snelheidscontroles	Gemeente (politie)	KT – MLT – LT		-
C.4. Signalisatie					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.4.1	Snelheidsbeleid conform wegcategorysering	Gemeente	KT		
C.4.2	Signalisatie fietsroutes	Gemeente	KT		100.000,-
subtotaal kostprijs werkdomein C					200.000,-



7.5. Werkdomein D: Samenhang tussen werkdomeinen A, B en C

D. Samenhang tussen de verschillende domeinen					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
D.1.1	Jaarlijks budget voor externe adviezen op de begroting	Gemeente	KT – MLT – LT		-
subtotaal kostprijs werkdomein D					-
totaal kostprijs A+B+C+D in BEF					74.400.000,-
totaal kostprijs A+B+C+D in Euro					1.860.000,-



8. OPZET VAN MONITORING EN EVALUATIE

Het realiseren van duurzame mobiliteit in de gemeente Bever zal zich uitspreiden over vele jaren of zelfs decennia. Dit wordt ten eerste veroorzaakt doordat de investeringen, die nodig zijn om het scenario voor duurzame mobiliteit vorm te geven, niet op korte termijn te realiseren zijn. De beperkte middelen maken het noodzakelijk deze over een periode van 15 à 20 jaar uit te spreiden. Daarnaast zal er een vertraging optreden in het effect van de maatregelen.

Door deze lange beleidsperiode zal tussentijds veel veranderen in de maatschappij en dus ook op het gebied van verkeer en vervoer. Veranderingen die het wellicht noodzakelijk maken het beleid of het actieprogramma tussentijds bij te stellen.

Om te zorgen dat het mobiliteitsbeleid van de gemeente goed inspeelt op de veranderingen, en om te zorgen dat het beleid de goede richting houdt, zijn twee aspecten van belang: monitoren en evalueren.

8.1. Monitoren: regelmatig opvolgen van de ontwikkeling van de mobiliteit

Eens het mobiliteitsplan van kracht is, is het belangrijk de effecten ervan regelmatig op te volgen. Deze effecten worden gemeten aan de hand van een aantal indicatoren voor de verschillende beleidsdoelstellingen. Dit laat toe vast te stellen in welke richting het mobiliteitspatroon zich ontwikkelt, en of dit de juiste richting is.

Concreet betekent dit dat voor elk van de vooropgestelde beleidsdoelstellingen (een) representatieve groothe(i)d(en) word(t)(en) vooropgesteld. Verkeersveiligheid kan bijvoorbeeld gemeten worden aan de hand van het aantal ongevallen, slachtoffers, ... Voor elk van deze grootheden kan vervolgens een streefdoel vastgelegd worden.

Een jaarlijkse meting van al deze indicatoren laat toe de evolutie ervan op te volgen. Op die manier kan de impact van maatregelen gecontroleerd worden en kan de evolutie van het mobiliteitsgebeuren opgevolgd worden.

8.2. Evalueren van de ontwikkelingen

De terugkoppeling tussen de ontwikkeling van het mobiliteitspatroon en het streefdoel maakt de evaluatie van het beleidsplan mogelijk: welke ontwikkelingen heeft het plan teweeggebracht, en zijn dit de gewenste ontwikkelingen?

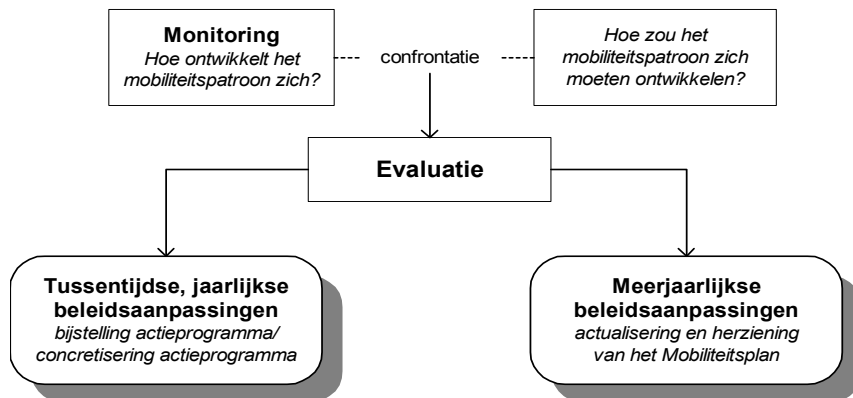
Er wordt een onderscheid gemaakt in twee types van evaluatiemomenten:

- Tussentijdse, jaarlijkse evaluatie
- Meerjaarlijkse evaluatie

De tussentijdse jaarlijkse evaluatie heeft tot doel het actieprogramma te actualiseren en te concretiseren. Enerzijds kan a.d.h.v. de jaarlijkse begrotingsopmaak de reeds uitgevoerde maatregelenlijst vergeleken worden met de vooropgestelde lijst. Op die manier kunnen de niet-uitgevoerde maatregelen opgenomen worden in de begroting van het volgende jaar, zodat een te grote achterstand vermeden wordt. Anderzijds kunnen bepaalde indicatoren voor de beleidsdoelstellingen jaarlijks getoetst worden aan het streefdoel van het mobiliteitsplan (o.a. verkeersveiligheid), zodat tijdig de nodige bijstellingen kunnen gebeuren.

Omwille van de snel ontwikkelende maatschappij is het echter aangewezen na ca. 5 jaar het volledige mobiliteitsplan te actualiseren. Op die manier wordt vermeden dat het mobiliteitsplan een stroef beleidsdocument wordt.

De jaarlijkse en vijfjaarlijkse evaluaties zullen de eventuele noodzaak van een volledige herziening van het mobiliteitsplan op lange termijn (10 jaar) evalueren.



Figuur 6: schema monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan

De tabellen op de volgende pagina's geven een gedetailleerd overzicht van de monitoring en evaluatie van het Mobiliteitsplan van de gemeente Bever.



Evaluatie-elementen	Jaarlijkse, tussentijdse evaluaties (bijstelling en concretisering actieprogramma)		Middellange termijn (na ± 5 jaar)	Lange termijn (na ± 10 jaar)
	doelstellingen (*)	benodigde gegevens		
Ruimtelijke structuren bevolkingsevolutie evolutie wonen (verkoop/nieuwbouw/ leegstand)	Het mobiliteitsplan dient de bestaande kernen te versterken en de landelijkheid van de gemeente te bewaren.	<i>bevolkingscijfer (NIS)</i> <i>bouwvergunningen</i> <i>evaluatie herinrichtingen a.d.h.v. enquêtes (subjectieve gegevens zoals verblijfswaarde en veiligheid)</i>	Actualisering van het mobiliteitsplan Zie jaarlijkse evaluaties voor doelstellingen en werkelijk benodigde gegevens	Actualisering van het mobiliteitsplan of eventuele herziening van het volledige mobiliteitsplan
Netwerk per modus evolutie gebruik en kwaliteit openbaar vervoer evolutie fietsgebruik evaluatie fietsinfrastructuur evaluatie voetgangersvoorzieningen en omgevingskwaliteit evolutie autoverkeer tegenover wegcategorisering evolutie autogebruik evaluatie verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden	Het mobiliteitsplan dient de bereikbaarheid van de verschillende attractiepolen te verzekeren. Het mobiliteitsplan dient een wijziging in de vervoerskeuze ten voordele van alternatieve vervoerswijzen te bewerkstelligen. De afwikkeling van het autoverkeer moet mogelijk zijn binnen de eisen van leefbaarheid en veiligheid.	<i>reisregistraties De Lijn en NMBS</i> <i>ticket- en abonnementenverkoop De Lijn en NMBS</i> <i>reistijden tussen strategische attractiepolen met het openbaar vervoer</i> <i>klachtenregistratie De Lijn, NMBS, gemeente</i> <i>fiets- en voetgangerstellingen</i> <i>tellingen autoverkeer op wegen van de verschillende categorieën</i> <i>kentekenonderzoek (herkomstbestemming) op lokale wegen</i> <i>modal split in woon-werkpendel (bedrijvenenquête)</i> <i>modal split in woon-schoolpendel (scholenenquête)</i>		



Verkeersveiligheid en -leefbaarheid ongevallengegevens subjectieve onveiligheid	Het mobiliteitsplan dient de huidige dalende trend in de verkeersonveiligheid niet enkel te ondersteunen, maar ook te stimuleren. Het mobiliteitsplan dient de verkeersleefbaarheid in het algemeen en de barrièrewerking en doorstroomcomfort ter hoogte van de gewestwegen in het bijzonder, te verbeteren.	<i>ongevallenstatistieken N.I.S.</i> <i>scholenenquête</i> <i>snelheidsmetingen</i> <i>resultaten snelheidscontroles</i>		
Bijsturingsprioriteiten jaarlijkse overlegvergadering Vlaams Gewest, De Lijn en Gemeente adviezen mobiliteitscel gemeentelijke begroting – meerjarenplanning programmatie De Lijn programmatie Vlaams Gewest				

(*) De doelstellingen (feitelijke streefdoel van het mobiliteitsplan) zouden voor een zuiver cijfermatige evaluatie, gekwantificeerd dienen te worden (bv. 20% van het schoolautoverkeer op de fiets krijgen in bv. 2005). Dit is echter in de praktijk niet haalbaar. Enige richtlijnen van de hogere overheid op dit vlak ontbreken en ook enig wetenschappelijk onderbouwd cijfermateriaal is niet aanwezig. Een reëel gekwantificeerd streefdoel is op die manier dan ook niet haalbaar, des te meer omdat op gemeentelijk niveau een aantal bovenlokale invloeden moeilijk inschatbaar zijn, zodat we genoodzaakt zijn de evaluatie met niet gekwantificeerde doelstellingen te onderbouwen.



9. WERKDOMEIN F: ORGANISATIE VAN HET VERDERE VERLOOP VAN HET MOBILITEITSPANNINGSproces

Het opstellen van een mobiliteitsbeleid is relatief eenvoudig in vergelijking tot het implementeren en concretiseren van het beleid. Het realiseren van continuïteit in het ontwikkelen van het beleid en het evalueren en aanpassen van beleid vraagt om de opzet van een gemeentelijke organisatie, die als taak krijgt het beleid uit te voeren en bij te stellen.

Dit dient te gebeuren op twee niveaus nl.:

- Op uitvoeringsniveau;
- Op sturend (beleids-)niveau.

9.1. Uitvoeringsniveau

De uitwerking van het mobiliteitsplan in al zijn aspecten (uitwerking, bijsturing en uitvoering) maken onderdeel uit van het dagdagelijks beleid van de gemeente. Een gemeentelijke mobiliteitscel zal hiervoor instaan.

De kern van deze cel zal gevormd worden door de afd. Wegen en Verkeer (Technische Dienst). Aangezien mobiliteit raakvlakken heeft in diverse domeinen (economie, veiligheid, ruimtelijke ordening, ...) wordt deze kern, ten gepaste tijde, aangevuld met personeelsleden uit de betrokken gemeentelijke diensten. Het is dus geenszins de bedoeling dat er een aparte dienst wordt opgericht maar eerder een cel die vanuit de verschillende diensten aan het uitvoeren van het mobiliteitsplan werkt. Regelmatig overleg en een centrale sturing zijn hier dan ook de kernwoorden.

9.2. Sturend (beleids-) niveau

Het beleidsniveau van het mobiliteitsplan wordt niet enkel bepaald door het gemeentebestuur. Nu reeds is er een halfjaarlijks overleg tussen het Vlaams Gewest en het Gemeentebestuur. Om een hechtere samenwerking tussen de verschillende overheden te bewerkstelligen is het echter nuttig deze 'stuurgroep' uit te breiden met de andere partners zoals De Lijn, de Provincie, etc. Dit kan de uitvoering van het mobiliteitsplan enkel ten goede komen.

Ook de tijdelijke oprichting van intergemeentelijke werkgroepen omtrent gemeenschappelijke thema's (bijvoorbeeld openbaar vervoer in de regio), hebben tot doel dit mobiliteitsplan meer draagwijdte te geven en te komen tot een coherent beleid. Het is immers duidelijk dat de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid enkel bewerkstelligd kunnen worden door het voeren van een samenhangend, grensoverschrijdend beleid waarin de genomen maatregelen op elkaar afgestemd worden en waarbinnen gemeenschappelijke informatiecampagnes gevoerd worden.