

6131 Verbreden/verdiepen mobiliteitsplan Brakel – Eerste concept Beleidsplan

opdrachtgever
adres / locatie

Gemeentebestuur Brakel
Marktplaats 1
9660 Brakel

inschrijver

SumResearch nv
Dendermondsesteenweg 50
B-9000 Gent
t +32 9 225 54 88
f +32 9 223 98 92
gent@sum.be
www.sum.be

INHOUD

0	Inleiding	1
0.1	Procesverloop	1
0.2	Participatietraject	1
0.3	Lijst van actoren	2
INFORMATIEF DEEL BELEIDSPLAN		3
1	Knelpunten, Kansen en Doelstellingen	4
2	Besluiten in het kader van de onderzoeken uit de uitwerkingsnota	6
2.1	Bereikbaarheid openbaar vervoer via trage wegen	6
2.2	Categorisering – Snelheidsbeleid – Circulatieplan	7
2.3	Versterken van wonen in het centrum	7
3	Het duurzaam mobiliteitsscenario	9
RICHTINGGEVEND DEEL BELEIDSPLAN		11
4	Ruimtelijk beleid	12
4.1	Beleidsstrategie en uitgangspunten ruimtelijk beleid	12
4.2	Concrete ruimtelijke maatregelen	14
5	Verkeersnetwerken en –thema's	17
5.1	Categorisering van het wegennet	17
5.2	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	20
5.3	Maatregelen parkeren	24
5.3.1	Parkeren in het centrum	24
5.3.2	Parkeren in de deelgemeenten	24
5.4	Openbaar vervoer	26
5.4.1	Basismobiliteit	26
5.4.2	Visie 2020	26
5.5	Fietsbeleid	31
5.6	Voetgangersbeleid	37
5.6.1	Voetpaden en wandelpaden	37
5.6.2	Trage Wegen	37
5.7	Verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden	40
5.7.1	Snelheidsremmende maatregelen en zone 30	40
5.7.2	Maatregelen per kern	44
6	Programma ondersteunende en flankerende maatregelen	55
6.1	C1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, sportclubs, evenementen	55
6.2	C2. Tarifiering Openbaar Vervoer, Parkeren	55
6.3	C3. Algemene sensibilisering bij middel van campagnes	56
6.4	C4. Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	57
6.5	C6. Handhaving van snelheidsregimes en parkeerregimes	57
6.6	C7. Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	58

6.7	C8. Gemeentegrensoverschrijdende aspecten	58
7	Evaluatie relatieschema en taakstellingen	60
8	Actieprogramma	61
8.1	Evaluatie actieprogramma beleidsplan 2001	61
8.2	Actieprogramma 2012	63
9	Bijlagen	65
9.1	Verslagen GBC	65
9.2	Relatieschema's onderzoekthema's	66

FIGUREN

Figuur 1:	Ruimtelijke visie op Brakel (bron: GRS, februari 2011)	13
Figuur 2:	Inrichtingsvoorstel Markt (BRUT, 2011)	15
Figuur 3:	Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur van het hoofddorp (bron: GRS, februari 2011)	16
Figuur 4:	Mobiliteitsvisie 2020 Oost-Vlaanderen (De Lijn)	27

KAARTEN

Kaart 1:	Knelpunten - Kansen	5
Kaart 2:	Duurzaam scenario	10
Kaart 3:	Categorisering wegennet Brakel	19
Kaart 4:	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	23
Kaart 5:	Parkeerbeleid centrum	25
Kaart 6:	Openbaar vervoer	30
Kaart 7:	Fietsroutes	32
Kaart 8:	Maatregelen fietspaden	36
Kaart 9:	Potentiële zone 30-gebieden	43
Kaart 10:	Voorstel verkeerscirculatie rond Markt	47
Kaart 11:	Maatregelen Nederbrakel en Opbrakel	51
Kaart 12:	Maatregelen Zegelsem en Elst	52
Kaart 13:	Maatregelen Michelbeke en Elst	53
Kaart 14:	Maatregelen Parike, Everbeek-boven en Everbeek-beneden	54

TABELLEN

Tabel 1: Minimumaanbod openbaar vervoer op weekdays.

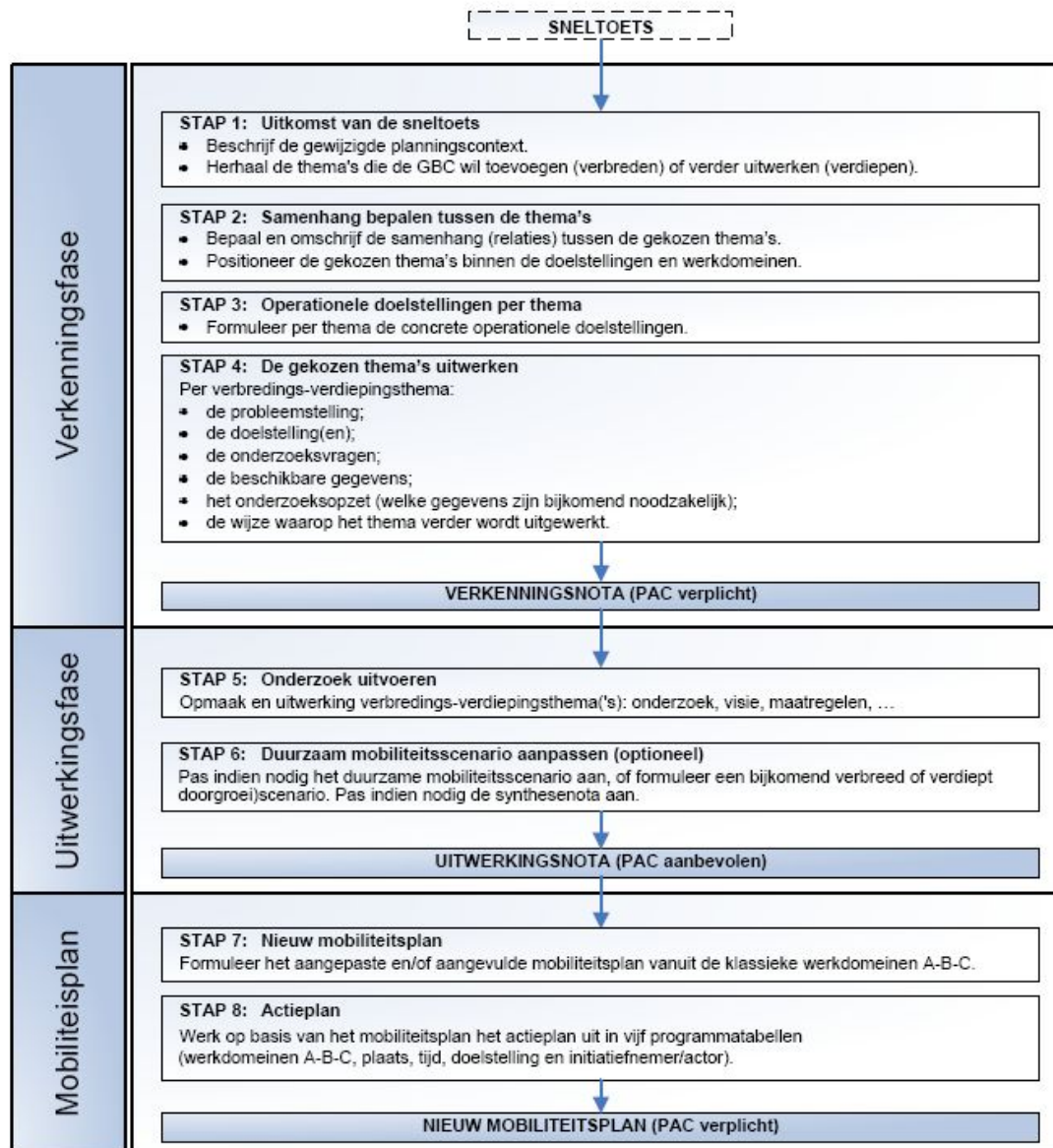
26

Tabel 2: Minimummaten voor de verschillende types fietspaden

33

0

Inleiding



0.1

Procesverloop

Aan de hand van sneltoets werd op de PAC van 22/02/2010 gekozen om spoor 2 te volgen bij de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan van Brakel. De verkenningnota (na stap 4) werd goedgekeurd op de PAC van 21/03/2011. De tweede grote fase bij de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan is de uitwerkingsnota. Voor Brakel werd dit rapport goedgekeurd op de PAC van 19/03/2012.

Dit rapport behoort tot de zevende tot en met de negende stap bij het 'verbreden/verdiepen' van het mobiliteitsplan van Brakel. Conform het bestaande mobiliteitsplan wordt dit uitgeschreven via de drie klassieke werkdomeinen A-B-C. Het nieuwe beleidsplan vertrekt dus van het bestaande beleidsplan, zoals conform verklaard op de PAC van 19 september 2001, maar integreert uiteraard de bevindingen van de verschillende onderzoeksrapporten (verkenningnota & Uitwerkingsnota) en bemerkingen op samenkomsten van zowel de GBC als de PAC.

Dit rapport bestaat uit een informatief en richtinggevend deel, conform het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009. (BS 20/03/2009). De gemeentelijke begeleidingscommissie kwam hiervoor eerst samen op de 27/06/2012

0.2

Participatietraject

Het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid raadt aan een participatietraject voor elk mobiliteitsplan voor te stellen.

In zitting van 7 februari 2011 heeft de Brakelse gemeenteraad het participatietraject vastgelegd. Dit betreft een publicatie op de gemeentelijke website, in het infoblad en een bespreking op de mobiliteitscommissie.

Nog verder aan te vullen

0.3

Lijst van actoren

Hiervoor wordt verwezen naar de verslagen van de GBC

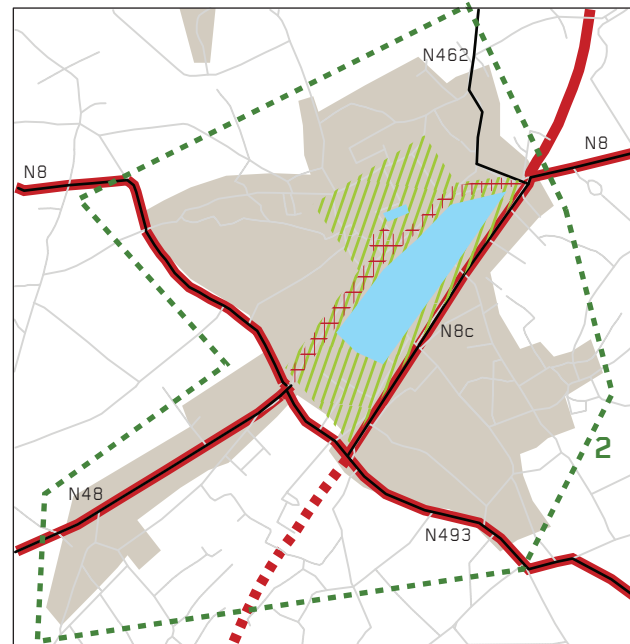
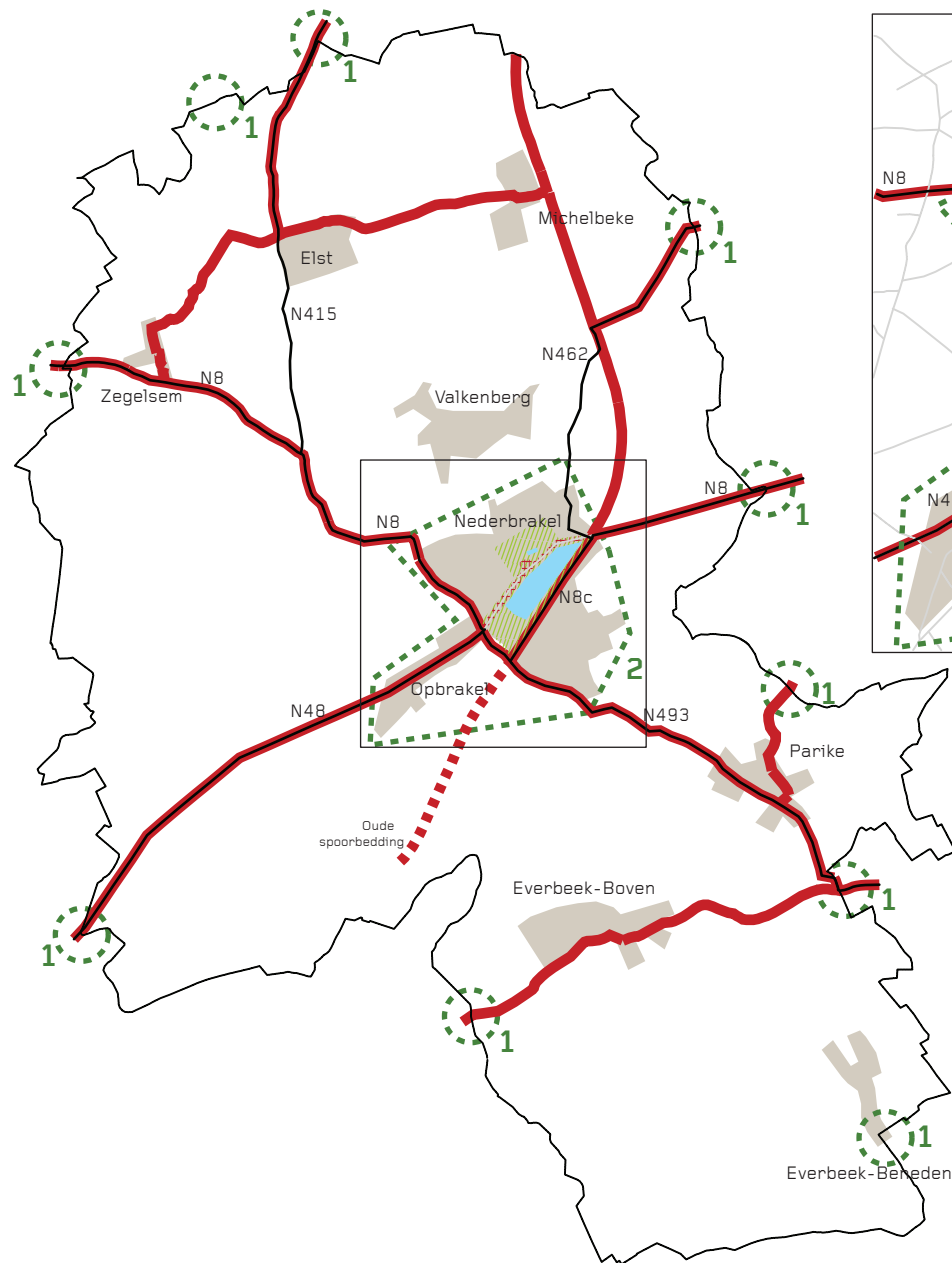
INFORMATIEF DEEL BELEIDSPLAN

1

Knelpunten, Kansen en Doelstellingen

Onderstaande tabel geeft een duidelijk overzicht van welke knelpunten Brakel ondervindt op vlak van mobiliteitsbeleid. Per werkdomein worden de knelpunten weergegeven en welke de kansen en doelstellingen zijn voor Brakel. De laatste kolom geeft weer of de doelstelling – om het knelpunt aan te pakken – bereikt wordt via dit mobiliteitsplan.

Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten		
PRS & GRS zijn opgesteld na vorig mobiliteitsplan	Afstemming met GRS & PRS	Actualiseren ruimtelijke opties
Mogelijke parkeerproblemen door bijkomende woongebieden in het centrum	Parkeerbalans bekijken (irm herinrichten doortocht) en parkeerplan opstellen	Parkeeroverlast wegnemen in woonstraten
Werkdomein B: Netwerken per modus		
Categorisering van lokale wegen niet afgestemd met buurgemeenten?	Functie van lokale wegen over gemeentegrens heen bekijken	Afstemming met categorisering van de buurgemeenten
Functie van de voormalige doortocht Brusselsestraat - Neerstraat – Hoogstraat - Kasteelstraat herbekijken	Herinrichting van de doortocht en omgeving markt	Verdere verfijning categorisering voor Lokale Wegen II
Fietsroutes komen niet overeen met Provinciaal fietsroutenetwerk	Fietsnetwerk actualiseren	Fietsnetwerk aanpassen aan bovenlokaal functioneel fietsnetwerk of voorstellen lanceren aanpassing BFF
Trage wegennetwerk niet uitgewerkt	Aanduiden belangrijke ontbrekende schakels in het trage wegennetwerk	Trage wegennet uitwerken met focus op alternatieve wegen voor voetgangers en fietsers om scholen, (jeugd)lokale en haltes van het openbaar vervoer te bereiken
Ongewenst verkeer omgeving markt	Verkeersfunctie van de markt terugdringen en pleinfunctie opwaarderen	Circulatieplan omgeving Markt
Inconsequent snelheidsbeleid binnen Brakel	Gefaseerd invoeren zonaal snelheidsbeleid	Snelheidsbeleid afstemmen op wens zonale snelheidszones
Parkeerdruk in het centrum	Aanduiden sectoren beperkte parkeerdruk en gratis parkeren	Parkeerzones afbakenen voor kort en langparkeren
Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen		
Beperkte uitwerking van ondersteunende maatregelen	Optimaliseren beleid	Het beleid en de visie ondersteunen d.m.v. maatregelen actualiseren



Kaart 1
Knelpunten - Kansen

Knelpunten

 Mogelijke parkeerproblemen door nieuwe woongebieden in het centrum

Kansen

 1 Categorisering afstemmen met buurgemeenten

 2 Categorisering centrumstraten herbekijken

 Her in te richten centrumstraten (vroegere doortocht) & Marktplaats

 Circulatiemaatregelen centrum en parkeerdruk onderzoeken

 Fietsnetwerk actualiseren (hoofdroutes weergegeven)



2

Besluiten in het kader van de onderzoeken uit de uitwerkingsnota

In de verkenningnota werd weergegeven welke doelstellingen en thema's uit het geldende mobiliteitsplan dienen te worden geactualiseerd of "verbreed en verdiept". Voor Brakel stelde de verkenningnota, opgesteld na overleg, dat volgende thema's geactualiseerd moesten worden:

- A1: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
- B2-3: Fietsnetwerk
- B4: Openbaar Vervoer
- B6: Categorisering lokale wegen

De thema's die verbreed en verdiept moesten worden:

- B1: Trage Wegen
- B8: Snelheidsbeleid
- B9: Versterken van wonen in het centrum

Aan de hand van deze bepalingen werden drie grote onderzoeksthema's vastgelegd.

- Bereikbaarheid openbaar vervoer via trage wegen
- Categorisering – Snelheidsbeleid – Circulatieplan
- Versterken van wonen in het centrum

2.1

Bereikbaarheid openbaar vervoer via trage wegen

Brakel bevindt zich in een situatie waarbij een netwerk van trage wegen wel degelijk kan uitgewerkt worden voor de gemeente. Het landelijke profiel en karakter maakt het zelfs mogelijk om het netwerk te koppelen en deels te laten samenlopen met de huidige infrastructuur. Hierbij vormen de intensiteiten geen echt probleem door de geringe verkeersdruk die zich afspeelt op het netwerk. Door de kleinschaligheid van de gemeente en de kernen, maar een uitgebreid bijhorend netwerk, kunnen zwakke weggebruikers meerdere routes gebruiken. Het is echter aan te raden om niet altijd de meest directe route in te richten, doordat de hoogteverschillen in de gemeente en tussen de kernen nogal sterk varieert. Dit kan voor dagelijkse gebruikers een rem betekenen op het gebruik van deze wegen, maar dit resulteert in een meer toeristisch karakter van het netwerk. Denk hierbij aan de vele wielertoeristen die zich aan een tocht in de Vlaamse Ardennen wagen.

Een netwerk van trage wegen dient ook om zwakke weggebruikers een veiliger gevoel te geven tijdens hun verplaatsingen. Zo vindt er mogelijk een modal shift plaats, waarbij het aandeel van de verplaatsingen met duurzame vervoersmodi, vergroot. Door een uitgebreid netwerk te creëren voor zwakke weggebruikers, stijgt niet alleen hun veiligheid. Ook hun bereikbaarheid (zowel op bovenlokale als lokale schaal) vergroot. Door een verhoogde dichtheid, een betere directheid en een goede onderlinge samenhang van de routes in het netwerk wordt de kwaliteit hiervan sterk aangepast in de goede zin. En dergelijke eigenschappen zijn de kenmerken van een kwaliteitsvol fietspad waarbij de doorkruisbaarheid en doorsnijfeffecten van zowel het centrum- als het buitengebied belangrijke

eigenschappen vormen. Dit netwerk hoort trouwens geënt te zijn op de bestaande schoolroutekaart. Zodoende worden scholen goed ontsloten en draagt dit extra bij tot een beter netwerk voor zwakke weggebruikers binnen Brakel.

In het kader van de bereikbaarheid van haltes van het openbaar vervoer biedt dergelijk uitgebreid en kwalitatief netwerk een meerwaarde aan de situatie. Door de inrichting en voorstelling van extra bijkomende fietsroutes of trage wegen zijn alle haltes optimaal te bereiken, waardoor de kans op gebruik van openbaar vervoer groter wordt. Ook de kernen onderling worden door dit voorgestelde netwerk beter met elkaar verbonden.

Het dient bemerkt te worden dat de voorgestelde trage wegen en bijkomende fietsroutes niet limitatief en bindend is. De uitwerking en het prioriteitsniveau dient geval per geval bekeken te worden. Zoals eerder reeds vermeld is de opmaak van een plan van trage wegen voor de volledige gemeente niet haalbaar binnen dit onderzoek. Om de kwaliteit en noodzaak hiervan te garanderen dient een aparte, specifieke studie uitgevoerd te worden, onafhankelijk van dit onderzoek waar aandacht kan besteed worden aan extra veilige routes en dergelijke.

2.2 Categorisering – Snelheidsbeleid – Circulatieplan

Voor dit onderzoeksthema werden gedurende de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan verscheidene zaken onderzocht en besproken. Denk hierbij aan de uitbreiding van de categorisering, waarbij de categorie 'lokale wegen type II' opgesplitst werd in drie soorten lokale wegen type II. Uiteraard wordt deze categorisering gekoppeld aan een aangepast snelheidsbeleid. Zo krijgen wegen een categorisering met een functioneel snelheidsregime. In het kader van de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt ook onderzocht waar en op welke termijn een zone 30 kan worden ingevoerd, zonder in strijd te zijn met de functionaliteit van de weg. Tot slot werd ook gekeken via welke circulatiemaatregelen het verkeer in het centrum beter gestuurd kan worden. Het is uiteindelijk de bedoeling om het verkeer in het centrum, rond de markt, zodanig te sturen zodoende dat het centrum bereikbaar blijft én dat het verkeer minder hinderlijk wordt.

2.3 Versterken van wonen in het centrum

Het centrumgebied van Nederbrakel wordt heringericht naar een verkeersveilig en leefbaar winkel- en schoolerf en ook het wonen wordt versterkt in het centrum. Een belangrijk aspect voor de gemeente hierbij is een beter zicht te krijgen op de huidige parkeersituatie en het gevoerd parkeerbeleid.

De huidige parkeercapaciteit volstaat om te voldoen aan de huidige vraag naar parkeren. Enkel op de Hoogstraat, de Neerstraat, de Kasteelstraat (deel blauwe zone) en de parking van de Markt is de situatie delicaat en dient deze met aandacht gevolgd te worden. De probleemverhouding van 85% voor het gebruik van de capaciteit wordt benaderd en zelfs overschreden, waardoor er problemen ontstaan. In de huidige situatie worden er bijvoorbeeld 8% langparkeerders waargenomen op alle voertuigen, terwijl dit volgens de wet niet mogelijk is in een blauwe zone. Het aanpakken van deze foutparkeerders is een must om de problematiek correct te behandelen. Zeker na de herinrichting van de Markt, de Kasteelstraat, de Hoogstraat en de Neerstraat. Intergemeentelijke samenwerking voor betalend parkeren (voorzieningen en controle) dient te worden bekeken om dit probleem aan te pakken.

In relatie met de nieuwe, vooropgestelde parkeersituatie en inrichting van de openbare weg in het centrum, worden de parkeerproblemen niet groot ingeschat, indien correct gebruik wordt bekomen. In het centrum wordt de capaciteit drastisch verminderd, maar de parkeervraag kan opgevangen worden de randparkings extra te gebruiken. Er is in de huidige situatie een

overcapaciteit en een lage bezetting. Een goede ontsluiting van deze parkings en een korte wandelafstand behouden zijn twee speerpunten in de mogelijke aanpak van het toekomstig parkeerprobleem. Een verkeerscirculatieplan kan eventuele hinder verminderen door parkeerzoekverkeer op voorhand te sturen. Daarnaast worden nieuwe parkeerplaatsen ingericht om extra parkeerproblemen te voorkomen.

De nieuwe woonvoorzieningen in het centrumgebied zullen/moeten zelf voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Enkel de sociale woningen op Tirse beschikken niet over eigen parkeervoorzieningen, dit omdat de parking voldoende capaciteit over heeft om de wagens van deze gezinnen op te vangen.

3

Het duurzaam mobiliteitsscenario

De gemeente houdt een beleidsscenario voor ogen waarbij leefbaarheid en verkeersveiligheid de krachtlijnen van het beleid vormen. Uiteraard wordt getracht de bereikbaarheid ook te garanderen voor elke zone en soort weg binnen Brakel. Hierbij wordt specifiek ook aandacht besteed aan de zwakke weggebruikers. Door de realisatie van de omleidingsweg werd het centrum van Nederbrakel leefbaarder en veiliger voor voetgangers en fietsers. Daarnaast biedt dit mogelijkheden om het 'versterken van het wonen in het centrum' verder uit te werken en de samenhang binnen de hoofdkern te vergroten. De oude doortocht (as Kasteelstraat-Hoogstraat-Neerstraat) wordt ingericht als zone 30 en beperkt het snelheidsgedrag. Zo wordt doorgaand verkeer via het centrum ontmoedigd, wat de leefbaarheid voor de omwonenden vergroot. Ook dit speelt een rol in de bundeling en versterken van het wonen in het centrum.

Via een verkeerscirculatie en doeltreffend parkeerbeleid in het centrum wordt een betere selectieve bereikbaarheid beoogd, waarbij de langparkeerders gestuurd worden naar de beschikbare (gratis) parkings. Deze ontlasten zo de parkeerdruk in het centrum, waardoor de parkeercapaciteit van de centrumstraten in Nederbrakel voorbehouden blijft voor de kortparkeerders.

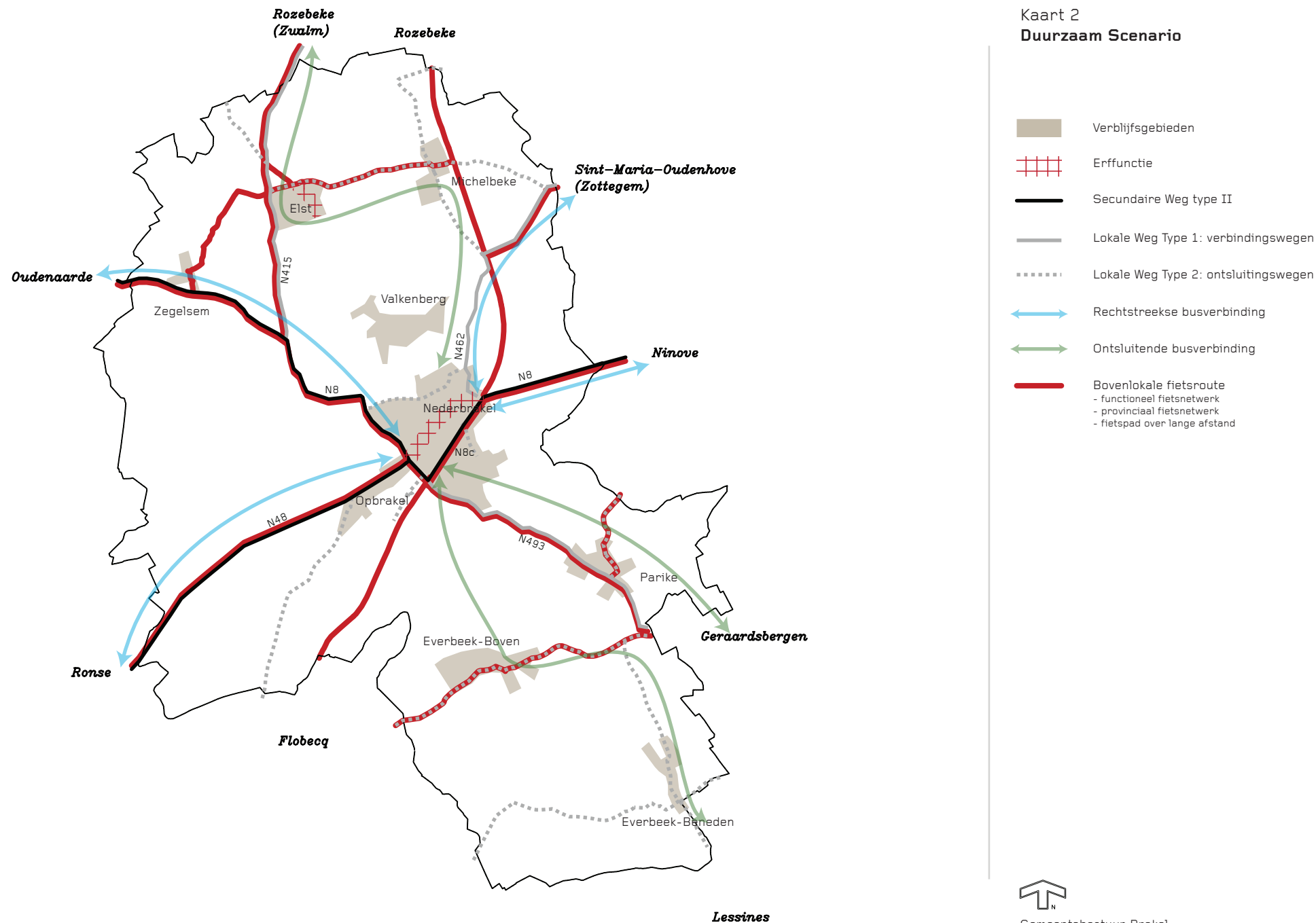
De schoolomgevingen in Brakel voldoen allemaal aan het KB van 26 april 2004, waarbij de weg een zone 30 werd. Door een lagere snelheid wordt de veiligheid van de scholieren verhoogd. Een belangrijk aspect in de bereikbaarheid van de scholen en de veiligheid van de scholieren is het aanbieden van directe routes naar de scholen. Door middel van het netwerk van trage wegen verder uit te bouwen en het lokaal fietsnetwerk uit te breiden, zullen de scholen nog veiliger te bereiken zijn. Dergelijke vernieuwingen van de netwerken naar scholen biedt ook een meerwaarde voor de bereikbaarheid van de haltes van het openbaar vervoer. Door verscheidene directe, verkeersvrije verbindingen te herstellen of aan te leggen, zijn deze vlotter te bereiken en is er een stijgende kans op het gebruik ervan.

Het stimuleren van het fietsgebruik gaat samen met het uitstippelen van een degelijk, samenhangend, fijnmazig, continu en veilig fietsnetwerk die alle deelgemeenten met elkaar en het centrum verbindt. Dit wordt ontwikkeld en sterk uitgebreid in relatie met de scholen in Brakel en de haltes van het openbaar vervoer. De specifieke locaties waar het fietsnetwerk wegen met een belangrijke verkeersfunctie kruist, worden extra beveiligd, zodat meer kansen aan het gebruik van de fiets wordt geboden. Het verhogen van het fietsaandeel wordt ondersteund door promoten van fietsregistratiemogelijkheid, regelmatige fietscontroles in de scholen, veilige fietsstallingen aan openbaar vervoerhaltes, de organisatie van fietswedstrijden, het gebruik van fietsparken en verkeerslessen.

Het Stationsplein fungeert als multimodaal verkeersknooppunt. Dit is een knooppunt waar men kan overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. Het openbaar vervoersnet wordt verder geoptimaliseerd door de ontsluitende buslijnen en waar mogelijk op te waarderen en het belbussysteem voor het buitengebied te behouden.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, is het noodzakelijk dat de snelheidsbeperkingen nageleefd worden. Zo moeten op geregelde tijdstippen – zowel langs de drukke verkeersaders als in kwetsbare (woon)gebieden – controles uitgevoerd worden. De resultaten van deze controles moeten trouwens ook gebruikt worden om analyses uit te voeren naar evoluties in de tijd.

Kaart 2
Duurzaam Scenario



RICHTINGGEVEND DEEL BELEIDSPLAN

4 Ruimtelijk beleid

Brakel is een agrarische gemeente (als buitengebied vastgelegd in het RSV) langs de N8 die centraal gelegen is tussen de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden van Oudenaarde en Ronse én de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau van Zottegem en Geraardsbergen. Ten zuiden ligt de structurerende (en beboste) heuvelrug van de Vlaamse Ardennen, die als het ware de grens met het Waals Gewest vormt.

4.1 Beleidsstrategie en uitgangspunten ruimtelijk beleid

Brakel beschikt over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan sinds februari 2011. Hier volgt een bondige samenvatting van de visie van het structuurplan.

De klemtoon voor de verdere, ruimtelijke ontwikkeling voor Brakel ligt op duurzame kwaliteit. Hierbij moet de ontwikkeling van de ecologische draagkracht en de functionele en maatschappelijke draagkracht van de gemeenschap worden gerespecteerd en opgenomen. De **toekomstvisie** opteert het **versterken van Brakel als een leefbare woongemeente omringd door een kwaliteitsvolle open ruimte**. Om deze visie te handhaven is het belangrijk dat de harmonie behouden wordt tussen het bebouwde en onbebouwde, zodoende dat alles evenwichtig kan evolueren. Hierbij bieden groen en openbare ruimte een meerwaarde aan het aangenaam wonen in de gemeente, in de kernen die elk hun eigen karakter en identiteit behouden.

Nieuwe ontwikkelingen moeten respect hebben voor het gave landschap van de Vlaamse Ardennen, waar Brakel toe behoort. Ook het behouden van het dorpskarakter van de kleine kernen vormen hierin een essentieel onderdeel, samen met landschapselementen. Deze laatste vormen trouwens ook de basis voor de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van Brakel.

Uitgaande van deze vooropgestelde toekomstvisie worden vijf basisdoelstellingen geformuleerd.

- Versterken en verdichten van de kernen van Brakel
- Open ruimte kwaliteiten van Brakel opwaarderen
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid van Brakel
- Leefbaarheid van de grondgebonden landbouw garanderen
- Uitbouw van een volwaardige natuurlijke structuur

SumResearch / Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brakel



Kaart 1
Schematische weergave
Ruimtelijke visie op Brakel

- Brakel als hoofddorp versterken
- Woonkern
- Landelijk dorp
- Geïsoleerde verkaveling
- Opwaarderen centrum Nederbrakel
- Bundelen bedrijvigheid (optimaliseren - invullen volledige zone)
- Valleigebieden als drager van natuurlijke structuur
- Versterken en uitbreiden bossen
- Landschappelijke bakens: heuvelrug met structurerende randhellingen
- Kouters i.f.v. grondgebonden activiteiten
- Groen laten doordringen in de bebouwde ruimte
- Versterken van de park (recreatie)gebieden en binding tussen open ruimte en bebouwde ruimte
- Knooppunt recreatieve activiteiten
- Secundaire weg
- Lokale verbindingsweg
- Lokale ontsluitingsweg



Gemeentebestuur Brakel
1630/phm/januari 2011

Figuur 1: Ruimtelijke visie op Brakel (bron: GRS, februari 2011)

4.2 Concrete ruimtelijke maatregelen

VERSTERKEN VAN DE WOONKERNEN NEDERBRAKEL EN OPBRAKEL ALS HOOFDDORP

De woonbehoeftestudie heeft aangetoond dat er geen kwantitatieve noodzaak bestaat om voor 2017 een niet uitgerust woonuitbreidingsgebied aan te snijden. Alles kan opgevangen worden binnen de bestaande voorraad aan bouwpercelen langs de uitgeruste wegen (goedgekeurde verkavelingen, gronden in het woongebied).

Het ruimtelijk beleid in een hoofddorp als Nederbrakel-Opbrakel is gericht op het verhogen van de leefbaarheid door het bieden van groeimogelijkheden in de vorm van bijkomende woongelegenheden en door de verbetering van de kwaliteit van de woonfunctie. Bijkomende woongelegenheden dienen enkel de gemeentelijke behoefte op te vangen en de kwaliteit van de woonfunctie richt zich op de relatie woonomgeving-woning. De twee kernen vormen dus de groeipool van de nederzettingsstructuur binnen Brakel, waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en bedrijvigheid gebundeld wordt.

De nieuwe woonvoorzieningen in het centrumgebied zullen/moeten zelf voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Dit omdat - in relatie met de nieuwe vooropgestelde parkeersituatie en inrichting van de openbare weg in het centrum – de beschikbare parkeerplaatsen voor kortparkeerders voorbehouden worden omdat er niet voldoende restcapaciteit aanwezig is. De parkeerproblemen worden niet groot ingeschat indien de capaciteit juist gebruikt wordt. Deze inbreidingsgebieden en nieuwe woonontwikkelingen zijn:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| - BPA Kerkmeers | 23 woningen |
| - BPA nr. 3 centrum 2 (wijziging) | 149 woningen (de meeste reeds in aanbouw of reeds gerealiseerd) |
| - Kasteelstraat ("Zilverpark) | aantal woningen nog niet bepaald |
| - Sociaal Project Tirse (*) | 23 woningen (reeds gerealiseerd) |

*: Sociaal Project Tirse voorziet niet aan eigen parkeerbehoefte door de aanwezigheid van de openbare parking Tirse

Het aantal woningen voorzien in de woonontwikkelingen is een schatting. Bijvoorbeeld bij het woonproject in de Kasteelstraat is het aantal bouwlagen nog niet definitief vastgesteld en kunnen deze cijfers variëren. Bij een lagere dichtheid van woonvoorzieningen, zal ook de parkeerdruk dalen.

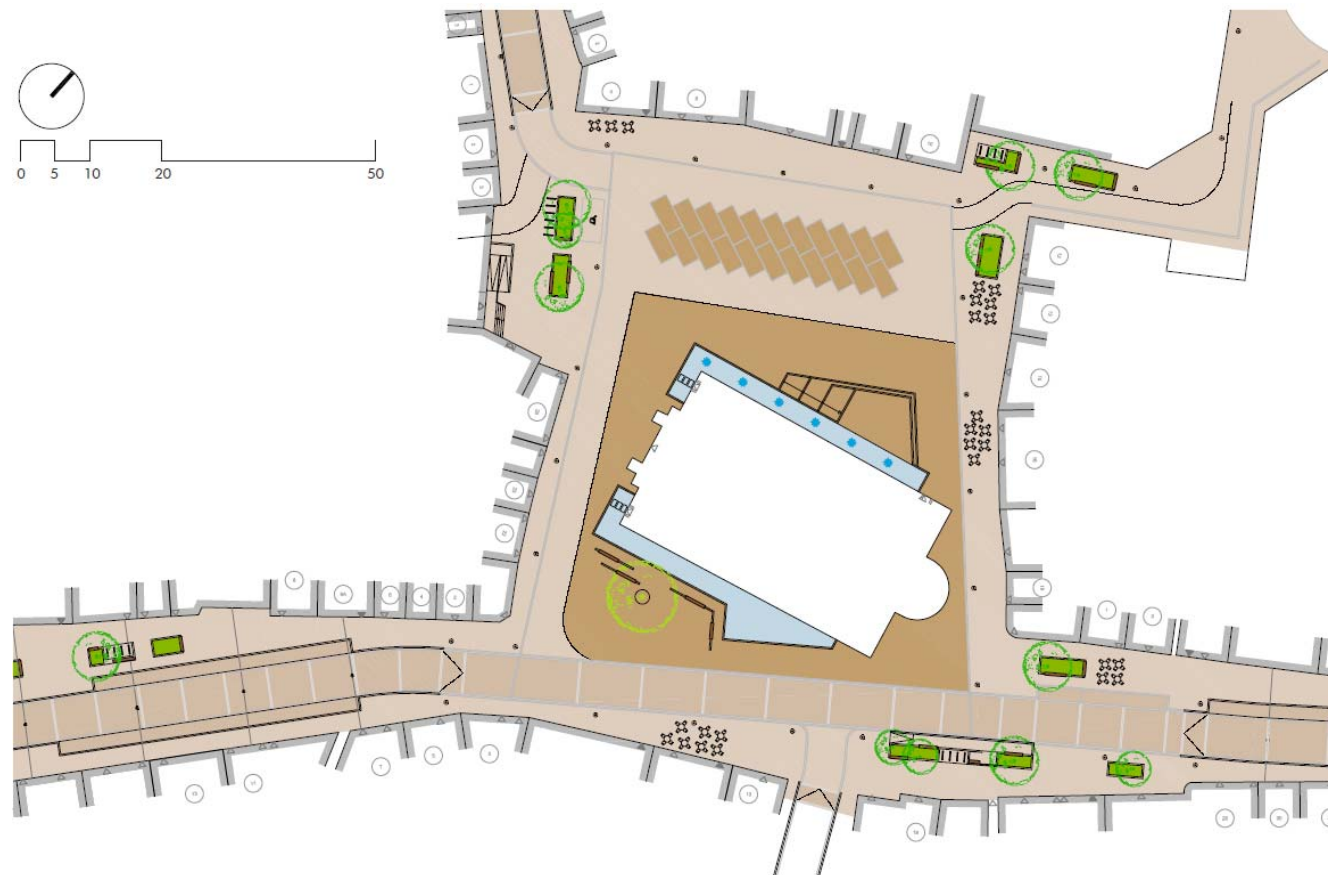
OPTIMALISEREN VAN DE BEDRIJVENZONE

Een deel van de ambachtelijke zone te Opbrakel is nog niet aangesneden. In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Brakel wordt voorgesteld om het huidige ingevulde terrein te optimaliseren. De percelen dienen klein gehouden te worden zodat enkel kleinere ambachtelijke bedrijven er zich kunnen vestigen. Bij de volledige realisatie heeft deze ontwikkeling weinig tot geen ruimtelijke consequenties. Dit industriegebied is reeds ontsloten via de Industrielaan en de omleidingsweg, waardoor er geen extra infrastructuur dient aangelegd te worden.

Daarenboven wordt de grootschalige detailhandel geconcentreerd ter hoogte van deze ambachtelijke zone, langs de Geraardbergsestraat, tussen de rotonde en de omleidingsweg N8c.

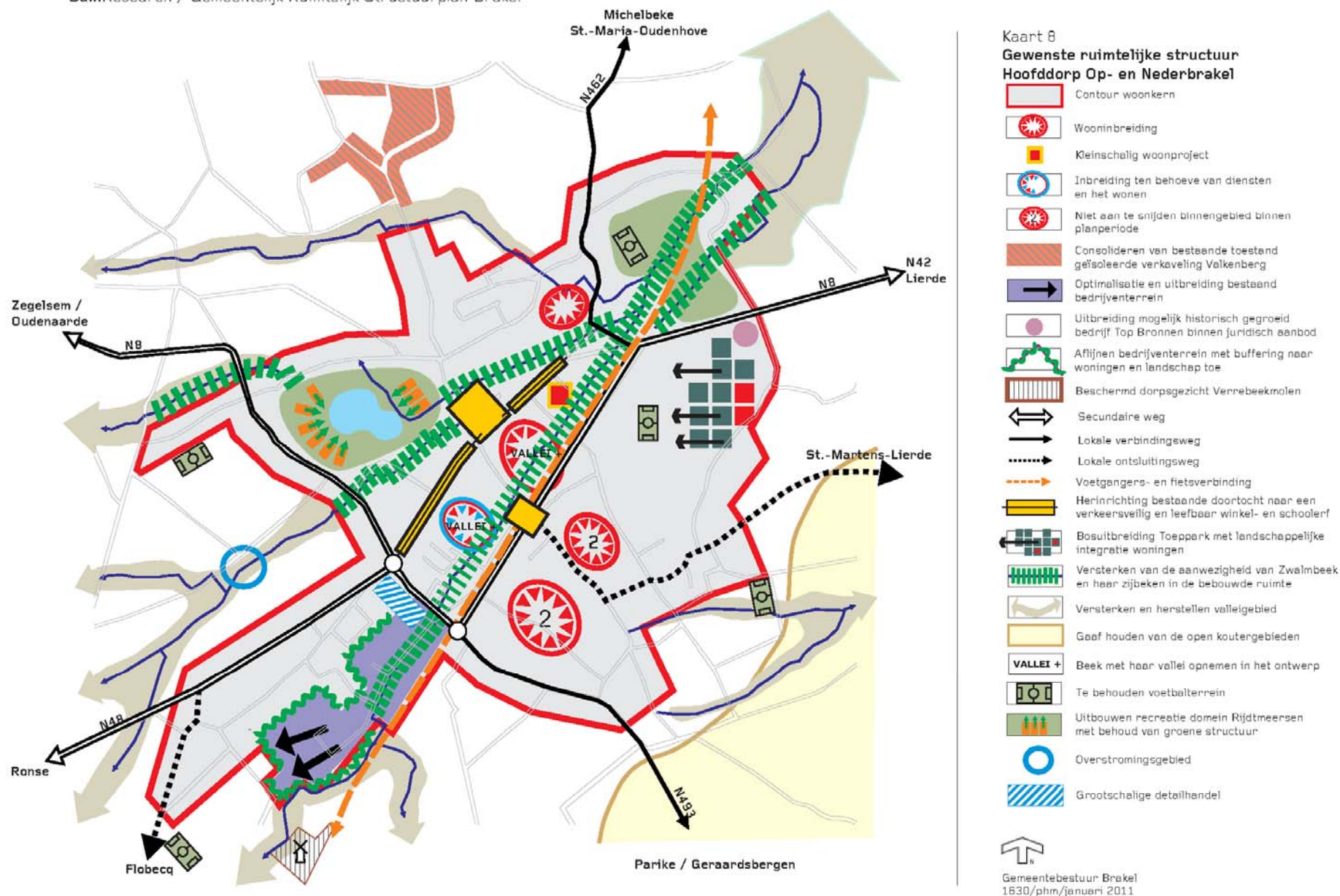
VERBETEREN VAN DE VERSCHIJNINGSVORM VAN HET CENTRUMGEBIED

Dit houdt in eerste plaats de herinrichting van het marktplein van Nederbrakel en de invalswegen van de oude doortocht (Neerstraat-Hoogstraat-Kasteelstraat) in. Het marktplein met de verschillende centrumfuncties errond biedt mogelijkheden om er een aangenaam centrum van te maken. Een tweede punt vormt de herinrichting van de openbare ruimte van de oude doortocht met hoofdzakelijk gesloten bebouwing en centrumfuncties (scholen, winkels, ...). Deze procedure werd opgestart in 2005 via een open oproep van de Vlaams Bouwmeester (OO 1006 Brakel) en het voorontwerp werd opgesteld in 2011. Ook het Stationsplein en de omgeving kan een kwalitatieve ruimte zijn die deel kan uitmaken van het centrum. Het plan (mei 2011, BRUT architecture and urban design cvba ism ARA atelier ruimtelijk advies bvba) voorziet een herinrichting naar een zone 30 met asverschuivingen en voorzieningen voor de zwakke weggebruikers met een daling van het aantal parkeerplaatsen.



Figuur 2: Inrichtingsvoorstel Markt (BRUT, 2011)

SumResearch / Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brakel



Figuur 3: Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur van het hoofddorp (bron: GRS, februari 2011)

5 Verkeersnetwerken en –thema's

5.1 Categorisering van het wegennet

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bestaat één van de doelstellingen met betrekking tot duurzame mobiliteit voor een gemeente uit het optimaliseren van het wegennet. Om in de toekomst te voorzien in een duurzame verkeers- en mobiliteitssituatie is een functionele categorisering noodzakelijk. Deze categorisering is gebaseerd op de gewenste hoofdfunctie (bereikbaarheid of leefbaarheid) en respecteert een hiërarchie van soorten wegen (hoofdwegen, primaire, secundaire en lokale wegen) die elk zijn eigen tak heeft op verschillende niveaus. De volgende selectie wordt thans voorgesteld:

Hoofdwegen & Primaire wegen

Voor Brakel worden noch hoofdwegen of primaire wegen geselecteerd.

Secundaire wegen

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen worden de N8, N48 en N493 (tussen N48 en N8c) als secundaire weg type II geselecteerd. Deze vervullen een verbindings- en verzamel functie op bovenlokaal als lokaal niveau. De N8c, de omleidingsweg rond het centrum, wordt ook als secundaire weg type II gecategoriseerd. Dit is namelijk een weg met zeer belangrijke rol om het centrum en de centrumstraten zoveel mogelijk te ontlasten. Alle doorgaand verkeer moet deze route volgen in plaats van gebruik te maken van de (vroegere) doortocht.

Secundaire weg type II: verbindings- en verzamelwegen

- N8 (vanaf gemeentegrens tot aan de rotonde met de N48)
- N8 (vanaf Brusselsestraat tot aan de gemeentegrens)
- N8c
- N48
- N493 (tussen rotonde aan de N48 en N8c)

Functie/Relatie

Oudenaarde – Brakel
 Ninove – Brakel
 Omleidingsweg centrum
 Ronse – Brakel
 verbinden rotonde N8/N48 – N8c

Lokale wegen

Lokale wegen zijn wegen waar het verzamelen en toegang geven de belangrijkste functies zijn. Ook in deze categorie is er een bepaalde hiërarchie terug te vinden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie types lokale wegen, waarbij de categorie lokale weg type II nogmaals wordt opgedeeld in drie subcategorieën, dit omdat de verschillende functies van deze wegen verschillende wegbreedtes en profielen met zich meebrengen.

Lokale weg type I: verbindingswegen

- N415 vanaf de N8 richting Zwalm
- N493 vanaf de omleidingsweg (N8c) richting Geraardsbergen
- N462 vanaf de N8 richting Zottegem

Functie/Relatie

Brakel - Zwalm
 Brakel - Geraardsbergen
 Brakel - Zottegem

Lokale weg type II

A: gebiedsontsluitingswegen

Functie/Relatie

Ontsluiting van de woonkernen met andere kernen binnen Brakel, hoger gecategoriseerde wegen en buurgemeenten:

- Kasteelstraat, Hoogstraat, Neerstraat	Ontsluiting centrum
- Sint-Martensstraat, Leinstraat, Cijnsland, Heinestraat	Opbrakel - Flobecq
- Lepelstraat, Guido Gezellestraat, Groenstraat, Berendries	Elst – Michelbeke - Sint-Maria-Oudenhove
- Meierij, Guido Gezellestraat, Heksteelstraat, Boembeke	Kasteeldreef (N462) – Michelbeke - Rozebeke
- Boekelstraat	Elst – Sint-Blasius - Boekel
- Matrouwstraat, Hollebeekstraat	Parike – Lierde/Deftinge
- Molenstraat, Klaaie, Reepstraat, Lessensestraat	Parike – Everbeek-Beneden - Lessines
- Molenstraat, Priemstraat, Steenberg, Mouterij, Maandagstraat	Parike – Everbeek-Boven - Flobecq
- Lessensestraat, Mierenhoek, Spinele, Hemelrijk	Everbeek-Beneden - Flobecq

B: ontsluitingsweg industriegebied

- Industrielaan	Ontsluiting KMO-zone
-----------------	----------------------

C: wijkontsluitingsweg/wijkverzamelweg

- Meerbeekstraat, Driehoekstraat	Ontsluiting wijk centrum-Noord
- Warande	Ontsluiting wijk Warande

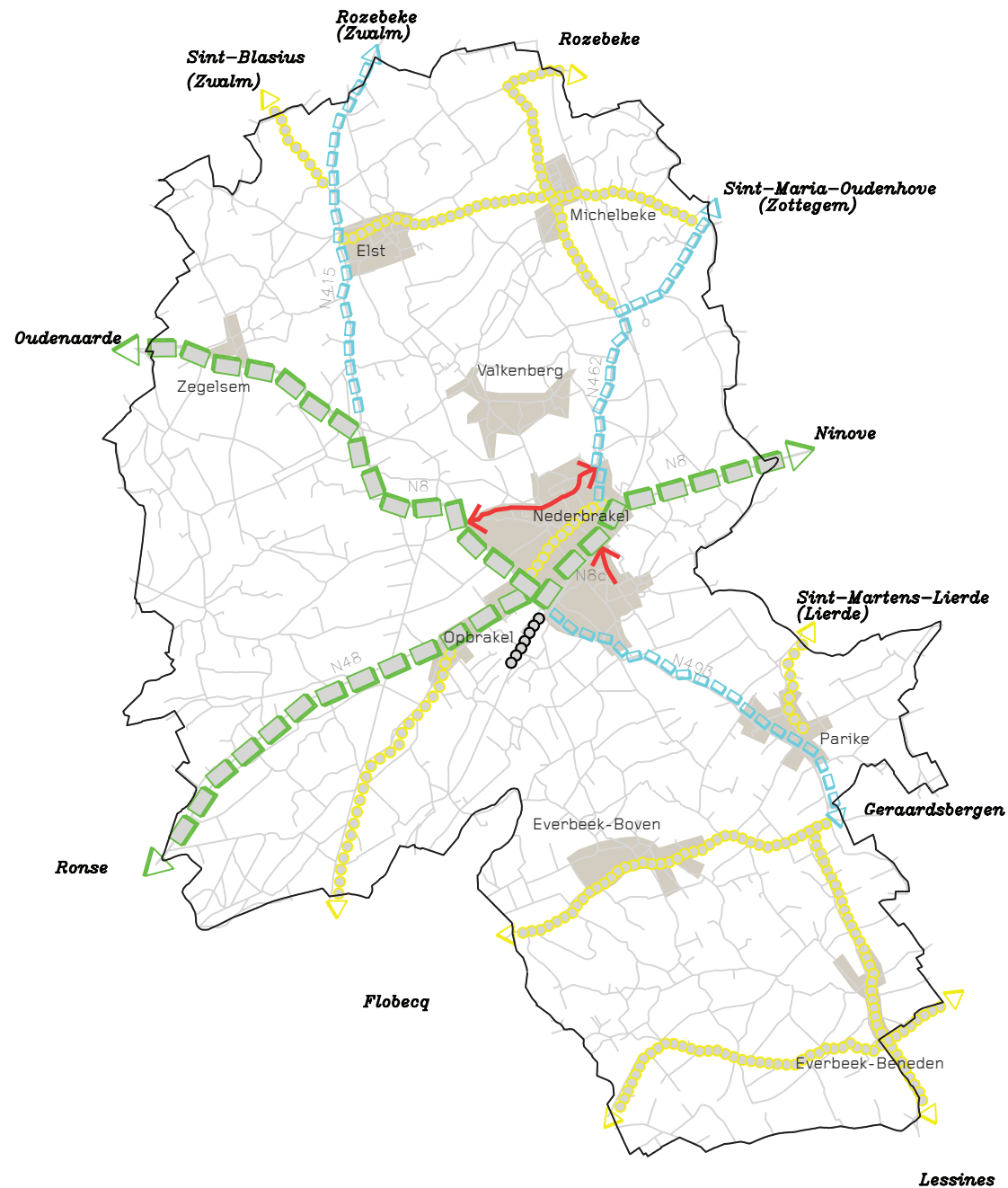
Lokale weg type III

Alle overige woonstraten en landbouwwegen die niet in bovenstaande categorisering werden opgenomen

De categorisering van de lokale wegen beschreven in het mobiliteitsplan wijkt licht af van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS). Er is een uitbreiding van de soorten lokale wegen. Wegen tussen de kernen worden lokale wegen type IIa. Deze ontsluiten de kernen onderling met elkaar en met de buurgemeenten. Daarenboven worden ook lokale wegen type IIb & IIc toegewezen. Deze hebben betrekking op de ontsluiting van industriegebied en woonwijken.

Dergelijke wijzigingen in de categorisering worden bij een volgende wijziging van het GRS best aangepast, om het ruimtelijk beleid op het mobiliteitsbeleid af te stemmen.

Kaart 3
Categorisering Wegennet



-  Secundaire weg II
-  Lokale verbindingsweg I
-  Lokale ontsluitingsweg IIa
-  Industrieweg
(Lokale ontsluitingsweg IIb)
-  Wijkverzamelweg
(Lokale ontsluitingsweg IIc)



5.2 Gedifferentieerd snelheidsbeleid

Eén van de essentiële stappen naar een verbetering van de verkeersleefbaarheid is het beheersen van de rijnsnelheid van gemotoriseerd (vracht)verkeer. Daarom werd een voorstel uitgewerkt tot zonaal snelheidsbeleid. De voorstellen kaderen binnen de richtlijnen van de categorisering in Vlaanderen én binnen het plan om op de wegen buiten de bebouwde kom 70 km per uur toe te staan. De gemeenteraad besliste in de zitting van 28 maart 2011 namelijk dat er op alle wegen buiten de bebouwde kom op het grondgebied van Brakel 70 km per uur zou mogen gereden worden, tenzij anders bepaald.

Naast de definiëring van de eigen gewenste snelheidsstructuur is het ook aangewezen om het netwerk en de toegestane rijnsnelheden te blijven enten op de netwerken van de buurgemeenten. Hierdoor wordt de samenhang versterkt tussen de gemeenten, waarbij ook het snelheidsbeleid leesbaar wordt. Zo krijgen de verschillende routes tussen gemeenten eenzelfde richtsnelheid, waardoor de veiligheid, de leesbaarheid en de leefbaarheid van en op deze wegen vergroot.

Het gewenste snelheidsbeleid in Brakel ziet er als volgt uit:

70 km per uur is de maximaal toegestane snelheid op de wegen buiten de bebouwde kom, die niet opgenomen worden in de lijst van 50 of 30 km per uur.

50 km per uur of **30 km per uur** binnen de effectief bebouwde kom. In de kernen van de deelgemeenten overheerst de verblijfsfunctie. Hier dient dan ook zoveel mogelijk ruimte geschept te worden voor de voetganger, fietser, aankledingsmeubilair en groen. Ook wegen die een bochtig tracé vertonen, komen hiervoor in aanmerking. Uiteraard moeten de schoolomgevingen in de gemeente ook ingericht of herbekeken worden als kwalitatieve zone 30.

Voor enkele woonwijken, waar geen doorgaand verkeer mogelijk is, wordt een zone 30 ingesteld. Door deze verkeerssituatie waarbij enkel locatiegebonden verplaatsingen plaatsvinden is de snelheidsbeperking van 30 km per uur haalbaar. Dit verbetert trouwens de leefbaarheid binnen dit gebied. Alle andere woonstraten die binnen de bebouwde kom gelegen zijn krijgen (voorlopig) het 50 km/h statuut.

Door het invoeren van zone 30 gebieden en de bijhorende inrichting, wordt het doorgaand verkeer mogelijk geweerd. Bij het uitwerken van verkeersremmende maatregelen op openbaar vervoersroutes zal de wegbeheerder telkens voorafgaand advies inwinnen bij en overleg plegen met De Lijn. De realisatie ervan dient gefaseerd te gebeuren, want dergelijke uitwerking vraagt herprofilering, tijd en financiële middelen. Op lange termijn is het de bedoeling om alle woonstraten en zones 30, hetzelfde statuut te geven.

Overzicht snelheidsbeleid per zone in Brakel

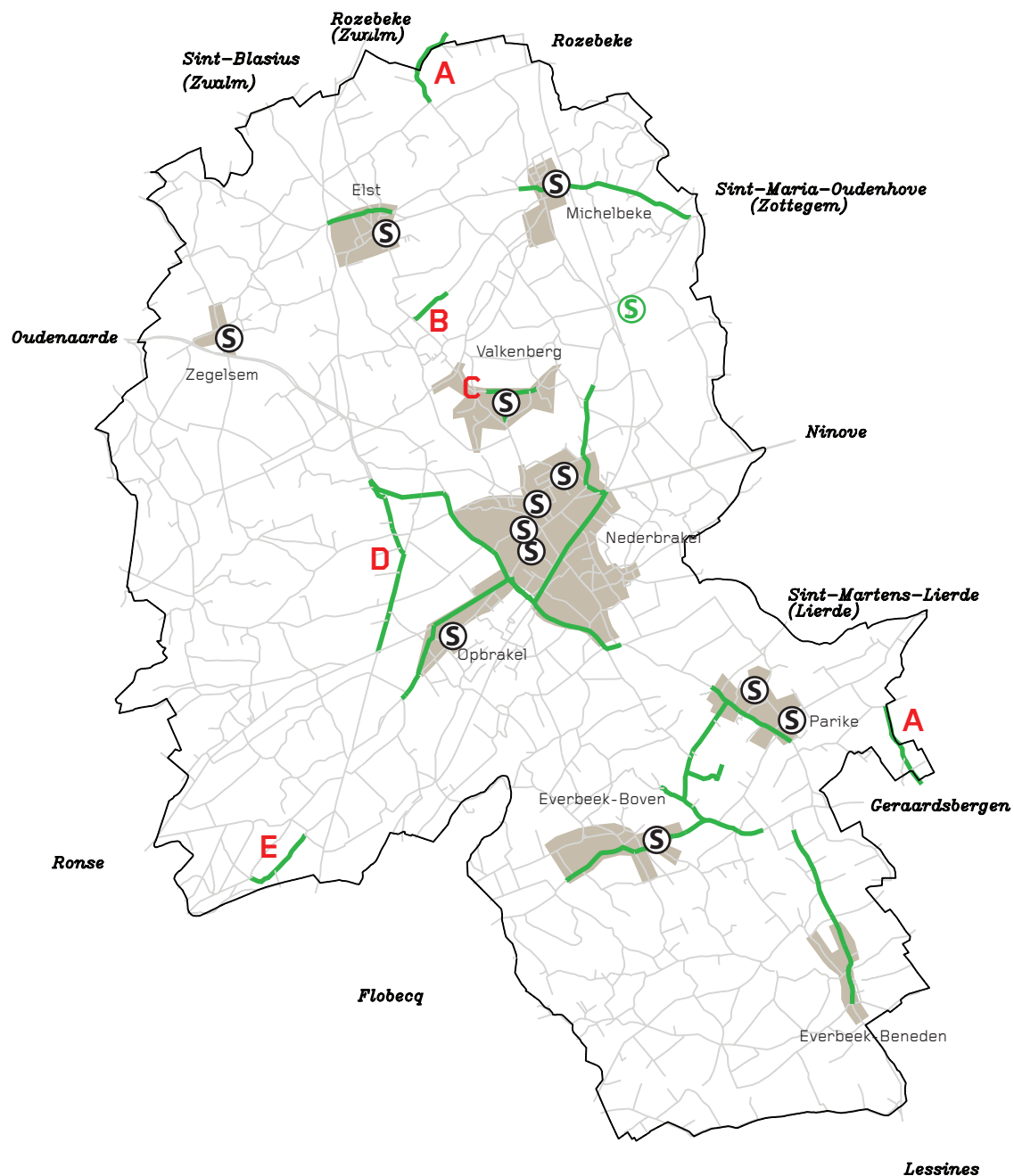
70 km/uur	Alle wegen die niet in deze lijst worden verduidelijkt
50 km/uur	- Berendries - Brakelbosstraat - Fayte - Gelategemstraat tussen de N493 en de Hollebeekstraat - Geraardbergsestraat (N493) tussen rotonde (N8) en aanwijzingsbord bebouwde kom kmp.7.8 - Groenstraat tussen Heksteelstraat en Kammeland - Klaaie - Reepstraat tussen huisnummer 7 en aanwijzingsbord bebouwde kom Everbeek-beneden - Kleistraat - Leinstraat tussen kruispunt met Sint-Liebertusdreef en aansluiting met Tenbergen - Lepelstraat tussen aanwijzingsbord bebouwde kom Michelbeke en huisnummer 20 - Lepelstraat tussen Gentsestraat en Bassegem - Lessensestraat tussen Everbeekplaats en aanwijzingsbord bebouwde kom - Maandagstraat - Mouterij tussen Mouterij en Steneplein - N8 vak Kleibergstraat vanaf het einde van de bebouwde kom tot aan de aansluiting met de Gentsestraat - N462b (Beekstraat, Molenberg, Moriaanstraat) - Nieuwstraat vanaf 200m voor het rustoord "De Vlaamse Ardennen" tot aan de aansluiting met Taelman - Priemstraat vanaf 200m voor de aansluiting met de Plankouter tot aan bebouwde kom Everbeek-boven - Rekelberg vanaf 100 m voor nr. 8 tot huisnummer 42 - Riebeke - Ronsestraat (N48) tussen bord bebouwde kom kmp. 0.7 en rotonde (N8) - Schoolstraat (uitgezonderd zone 30) - Sint-Martensstraat - Leinstraat tussen Holenbroek en Tenbergen - Steenweg (N493) tussen kmp. 6.5 en kmp 5.2 - Valkenstraat vanaf 100m voor de aansluiting met de Schoolstraat tot aan de aansluiting met de Lozelandstraat (uitgezonderd huidige zone 30) - Watermolenstraat

- 30 km/uur
- Alle schoolomgevingen (al dan niet variabele zone 30)
 - Alle woonstraten in de volgende wijken:
 - Edg. Tinelwijk (Opbrakel)
 - Hovendaal (Michelbeke)
 - Nederstengkouter (Nederbrakel)
 - Noordhoek (Elst)
 - Peperendaalwijk (Parike)
 - Sint-Pieterswijk (Nederbrakel)
 - Suttermeers (Nederbrakel)
 - Vierschaar (Nederbrakel)
 - Kasteelstraat – Hoogstraat – Neerstraat (N8)

Bovenstaande lijst impliceert dat buiten de bebouwde kommen geregeld een zone 50 wordt waargenomen, binnenin de afbakening van het 70 km/u-beleid. Dergelijk snelheidsbeleid lijkt tegenstrijdig met het gewenste zonaal beleid. Het is echter zo dat dergelijk snelheidsregime op deze wegsegmenten met reden de maatgevende snelheidsnorm werd:

- De meeste zones 50 hebben betrekking op de centrumstraten in de deelgemeenten. De uitlopers van de centrumstraten krijgen ook een zone 50. Voornamelijk in het kader van de veiligheid en duidelijkheid voor de verkeersdeelnemers en omwonenden.
- In afstemming met het snelheidsbeleid van de buurgemeenten wordt 50 km/u weerhouden voor de grens met Zwalm en Geraardsbergen.
- In de omgeving van het rusthuis in de Nieuwstraat wordt 50 km/u gehanteerd in functie van de veiligheid.
- Door de dichte bebouwing en in functie van de veiligheid heeft Valkenstraat een norm van 50 km/u.
- Riebeke en Kleistraat kregen deze snelheidsnorm in het kader van de bestrijding van sluipverkeer van de N8. Eveneens wordt de snelheid gereduceerd.
- De Brakelbosstraat is een doodlopende straat.

Kaart 4 Gedifferentieerd Snelheidsbeleid



- Zone 70 km/h
- 50 km/h
- Zone 30 (woonstraten in verblijfsgebieden)
- S Zone 30 (rond scholen)
- S Variabele zone 30

Uitzonderingen op zonaal snelheidsbeleid

Uitlopers van centrumstraten bebouwde kom in het kader van de veiligheid en duidelijkheid

- A Grens met Zwalm en Geraardsbergen, ter afstemming snelheidsbeleid tussen gemeenten
- B Nieuwstraat in de omgeving van het rusthuis in functie van de veiligheid
- C Valkenstraat in functie van de veiligheid en in relatie met dichte bebouwing
- D Riebeke en Kleistraat om sluipverkeer tegen te gaan
- E Brakelbosstraat is een doodlopende straat



5.3 Maatregelen parkeren

5.3.1 Parkeren in het centrum

5.3.1.1 Conclusie parkeeronderzoek centrum

De huidige parkeersituatie volstaat om te voldoen aan de huidige vraag naar parkeren. Enkel op de Hoogstraat, de Neerstraat, de Kasteelstraat (deel blauwe zone) en de parking van de Markt is de situatie delicaat en dient deze met aandacht gevolgd te worden. De probleemverhouding van 85% voor het gebruik van de capaciteit wordt benaderd en zelfs overschreden, waardoor er problemen ontstaan. Het lang parkeren (ondanks de blauwe zone) is ook een probleem (8% is langparkeerder) en deze zijn niet in regel volgens de wet. Het aanpakken van foutparkeerders is dus een must om de problematiek rond parkeren te behandelen in het centrumgebied.

Daarnaast worden de randparkings weinig gebruikt. Er is een overcapaciteit en een lage bezetting. Dit biedt mogelijkheden om veranderingen in het aanbod te beheersen.

5.3.1.2 Parkeerbeleid en -regulering

De geplande herinrichting van de dorpskern van Brakel (mei 2011, BRUT architecture and urban design cvba ism ARA atelier ruimtelijk advies bvba) zorgt voor een daling in het aantal parkeerplaatsen. Indien alle foutparkeerders reglementair parkeren en de randparkings worden meer gebruikt, dan worden er geen extra problemen verwacht. Om de foutparkeerders aan te pakken dient een oplossing gevonden te worden. Een optie is om via een concessie met een gespecialiseerd bedrijf, controle uit te voeren naar het gebruik van de zone met beperkte parkeerduur. Daarnaast is een duidelijk overzicht van de locatie van parkeerplaatsen (en zeker randparkings) belangrijk om langparkeerders uit de centrumstraten te houden. Een verkeerscirculatieplan voor parkeerverkeer, samen met een aangepaste verkeerscirculatie kan dit sturen. (Dit wordt verder besproken in paragraaf 5.7.2)

5.3.2 Parkeren in de deelgemeenten

Naast het centrum dient er ook geparkeerd te worden in de deelgemeenten. Er doen hier zich geen parkeerproblemen voor. Regelmatige (politie)controles kunnen het aandeel foutief geparkeerde wagens beperken.



Kaart 5
Parkeerbeleid centrum

- zone van beperkte parkeerduur
- onbeperkt, gratis parkeren
- ① Parking Tirse
- ② Parking Markt
- ③ Parking Vierschaar
- ④ Parking Station



5.4 Openbaar vervoer

Doordat Brakel niet over een eigen spoorwegstation beschikt, is er zeker en vast pendelverkeer naar de naburige stations. Om inwoners van Brakel de bus te laten gebruiken als voortransport naar het station, is het absoluut noodzakelijk dat er bussen rijden met een hoge frequentie binnen spitsmomenten en met een rechtstreekse verbinding.

5.4.1 Basismobiliteit

Het decreet basismobiliteit betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg heeft als doel de realisatie van een voor de gebruiker afdwingbaar recht op een minimumaanbod van openbaar vervoer binnen het Vlaams Gewest. Het gaat enkel om het openbaar vervoer waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is (bus en tram). Het gaat ervan uit dat elke Vlaming recht heeft op een minimumaanbod van geregeld vervoer en dit tussen 8 en 23 u op zaterdagen, zondagen en feestdagen, en tussen 6 en 21 u op gewone weekdays. Het minimumaanbod geldt enkel voor woonzones, zoals in een plan van aanleg bepaald.

	frequentie piekuren (tussen 6 en 9 u en 16 en 19 u en op woensdag tussen 11 u 45 en 13 u 45)	frequentie daluren (tussen 9 en 16 u en 19 en 21 u)	afstand tot halte
Buitengebieden	minstens 2 maal per uur met een max. wachttijd van 40 min.	minstens 1 maal per uur met een max. wachttijd van 75 min.	max. 750 m

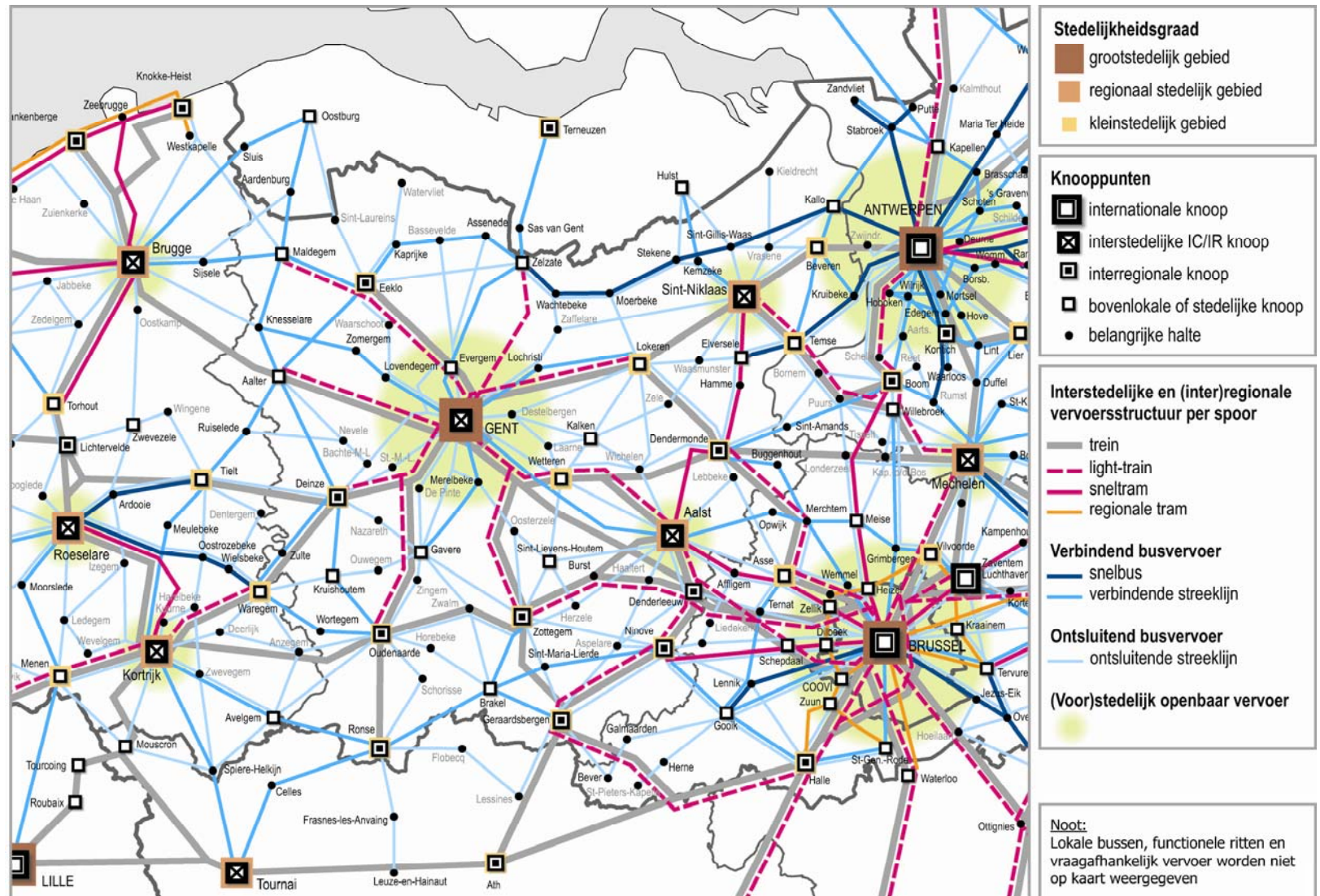
Tabel 1: Minimumaanbod openbaar vervoer op weekdays.

Bron: *Uitvoeringsbesluit basismobiliteit van 29 november 2002*

Uit het rapport van de uitgebreide evaluatie van over de invulling van de basismobiliteit – naar aanleiding van de vraag van het Vlaams Parlement op 8 april 2008 – blijkt dat de woongebieden in Brakel in 2008 voor 95 tot 100% voldoen aan zowel het afstandscriterium als het frequentiecriterium. Het aanbod werd aangepast in het voorjaar van 2012. Dit heeft voornamelijk invloed op de amplitude en tijdstip van de ritten. Enkele vroege en late busritten werden afgeschaft. Ondanks de veranderingen blijft Brakel goed bereikbaar per openbaar vervoer. Ook de veranderingen in het weekend hebben weinig invloed op de basismobiliteit.

5.4.2 Visie 2020

De Lijn ontwikkelde een eigen visie op een toekomstig en hoogwaardig openbaar vervoersnet. Deze 'visie 2020' werd per provincie apart opgesteld en vormt een ambitieus en innovatief toekomstplan. Het Pegasusplan voor Oost-Vlaanderen weerspiegelt een duidelijk geïntegreerde visie voor het openbaar vervoer als een duurzaam, vlot en milieuvriendelijk alternatief voor autoverkeer en woon-werkverkeer.



Figuur 4: Mobiliteitsvisie 2020 Oost-Vlaanderen (De Lijn)

Het **gewenst openbaar vervoer** voor Brakel is drievoudig op vlak van bediening/aanbod en verloopt volgens **dezelfde principes** als de visie 2020 van De Lijn voor Brakel. Er wordt gebruik gemaakt van rechtstreeks verbindende bussen en ontsluitende bussen. Het buitengebied wordt bediend door de belbus.

RECHTSTREEKS VERBINDENDE BUSSEN

Vanuit Brakel worden de stations van Zottegem, Lierde (en Ninove), Geraardsbergen en Ronse bereikbaar via verbindende streeklijnen. Het station van Oudenaarde is te bereiken via een ontsluitende buslijn.

De grootste stroom pendelaars wordt waargenomen van en naar Zottegem. Van daaruit wordt verder gereisd richting Gent en Brussel. Brussel is in trek als tewerkstellingspool en Gent als onderwijs- én tewerkstellingsstad. Analoo is er een pendelbeweging naar het station van Oudenaarde, waar overgestapt wordt op de treinen richting Kortrijk en Gent.

De relaties vanuit Brakel naar Geraardsbergen, Zottegem en Oudenaarde zijn belangrijk voor het woon-schoolverkeer. Dergelijke verbindingen vereisen een hogere frequentie op de piekuren van de vraag naar openbaar vervoer.

Een belangrijk station voor inwoners van Brakel is het station te Lierde, dat op de spoorlijn tussen Geraardsbergen en Zottegem ligt en belangrijk is in de verbindingen naar Brussel en Gent. Daarnaast biedt de opwaardering van de busverbinding Ninove – Brussel met snelbussen langs de N8, een extra potentieel op de relatie met het openbaar vervoer. Een betere treinverbinding in het station van Lierde zorgt ook voor een extra band met het openbaar vervoer tussen Brakel en Lierde.

ONTSLUITENDE BUSSEN

Anderzijds is er sprake van bussen naar andere gemeenten en deelgemeenten. Zij veronderstellen een aansluiting te hebben met de treinen in Oudenaarde en Zwalm tijdens de spits. Bovendien moeten de bussen de deelgemeenten Michelbeke, Elst, gelegen op de lijn Zwalm-Nederbrakel, ontsluiten. Parike wordt aangedaan via de lijn Nederbrakel-Geraardsbergen. Ook verzorgt een vaste lijn Nederbrakel-Geraardsbergen de deelgemeenten Everbeek-boven en Everbeek-beneden.

BELBUS

Het bedieningsniveau op het grondgebied van Brakel is momenteel goed dankzij het systeem van de belbus. Het volledige grondgebied wordt bediend en verbindt Brakel met de buurgemeenten en verbindt ook de kernen binnen Brakel. De belbus is een vraagafhankelijke vorm van openbaar vervoer en rijdt via een variabel traject. Het oproepen van de belbus gebeurt twee uur op voorhand. Afhankelijk van de aanvragen wordt de route bepaald. Toch wordt er altijd in functie gedacht van de vooropgestelde dienstregeling.

Een belbus wordt pas interessant wanneer er geen regelmatige verbinding bestaat tussen een herkomstgebied en een bepaalde bestemming, terwijl er toch een (kleine) vraag is. Een voorbeeld hiervan is de wekelijkse markt in Nederbakel. In het buitengebied worden landelijke gemeenten zoals Brakel via de belbus bereikbaar per openbaar vervoer. De belbus kan zich gemakkelijk verplaatsen langs de vele smalle wegen. Bovendien speelt deze vorm van openbaar vervoer ook gemakkelijker in op de verspreide bebouwing.

Belbus 410 Lierde-Brakel verzorgt voor Brakel de verbinding tussen de kernen onderling, maar ook de relatie naar Geraardsbergen en Zottegem. De belangrijkste bestemmingen binnen het werkingsgebied zijn o.a. de stations van Geraardsbergen, Zottegem en Sint-Maria-Lierde, maar ook de Markt en de scholen in Nederbrakel. Er rijden twee belbussen in het belbusgebied Lierde-Brakel. Zo hebben beide een vast vertrek uur aan de stations van Zottegem als aan Geraardsbergen. Afhankelijk van de reservaties, variëren de aankomst- en vertrekuren aan de haltes.

Naast het aanbod, zijn er ook andere kenmerkende wensen omtrent de gewenste structuur van het openbaar vervoer.

STATIONSPLEIN IN NEDERBRAKEL

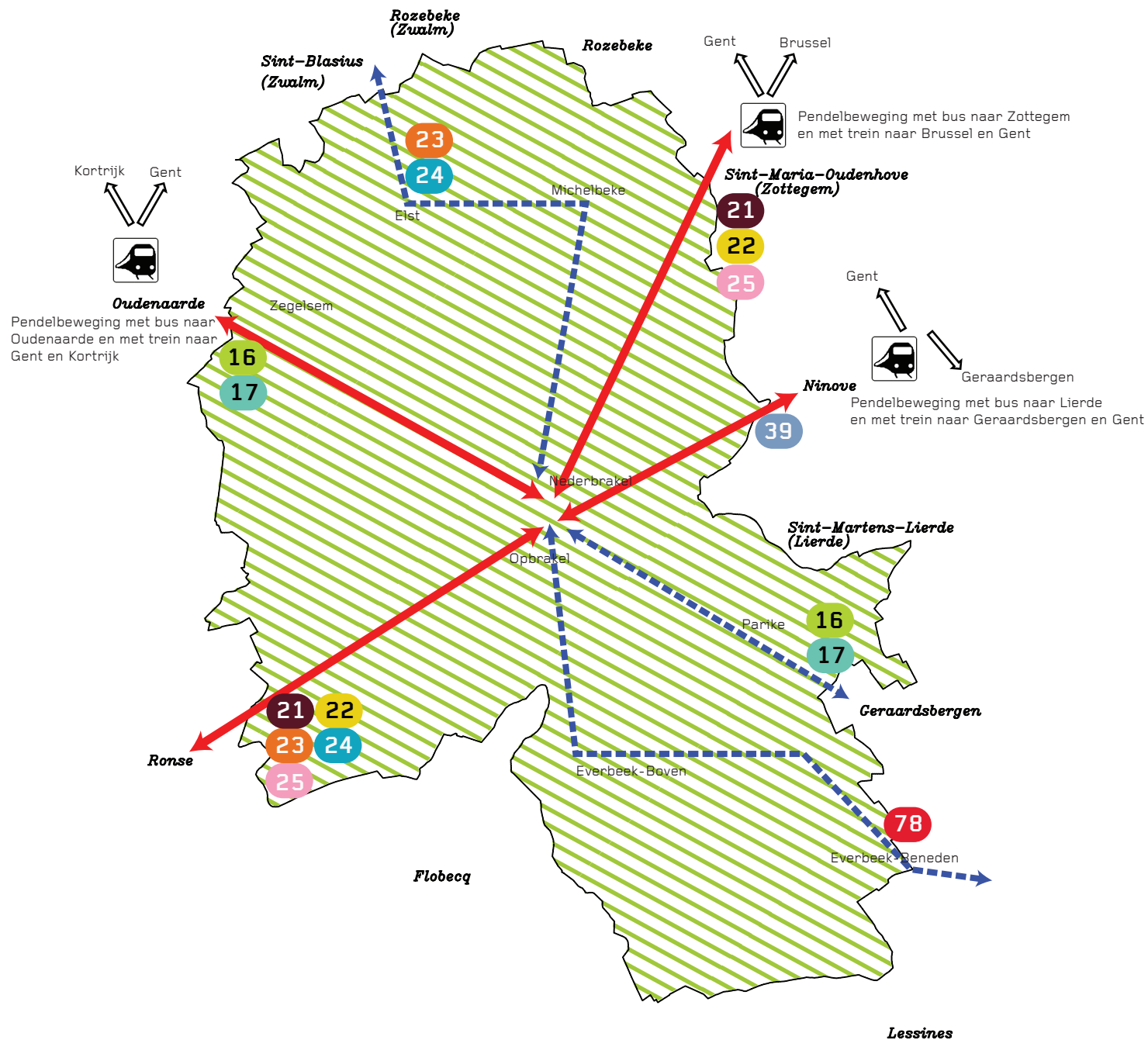
Het stationsplein fungeert als multimodaal verkeersknooppunt, waar gemakkelijk kan overstapt worden van het ene vervoermiddel naar het anderen, zoals bijvoorbeeld fiets-bus. De inrichting biedt voldoende wachtmogelijkheden om de overstap niet te hinderen. De doorstroming voor het busvervoer moet voor het volledige traject door het centrum gegarandeerd blijven voor de vlotte bereikbaarheid van het stationsplein. Extra doorstromingsmaatregelen en parkeerregulering kunnen het traject namelijk vlotter maken voor busvervoer. Zo wordt bijvoorbeeld een indraaiende beweging vlotter te nemen als er rond een kruispunt geen parkeerplaatsen zijn.

VERBETERING HALTE-ACCOMMODATIE

Bijzondere aandacht moet gaan naar de ruimte en de inrichting van de halte-accommodatie. Indien nodig kan de uitrusting van andere halteplaatsen verder uitgebreid worden met een gemeentepan, vuilnisbakken, zitplaatsen, fietsstallingen en dergelijke. Bij de verdere herinrichting van de wegen moet de halte-accommodatie bijzondere aandacht krijgen en wordt de halteplaats en –uitrusting geïntegreerd in het ontwerp.

VERBETERING DOORSTROMING

Een goede doorstroming is van cruciaal belang. De bussen rijden immers in aansluiting met elkaar. Vertragingen op de dienstregeling dienen dus vermeden te worden, waardoor ondersteunende maatregelen noodzakelijk zijn. Deze maatregelen kunnen inspelen op de situatie van de bussen zelf (vb. grootte draaicirkels respecteren) maar ook op andere vormen van verkeer om de situatie van de bussen beter te maken (vb. parkeerverbod inrichten rond kruispunt om draaibewegingen vlotter te laten verlopen).



Kaart 6
Openbaar vervoer

- Rechtstreekse verbinding
- Ontsluitende bussen
- Bedieningsoppervlak Belbus Lierde-Brakel

- 16 Geraardsbergen - Parike - Oudenaarde
- 17 Geraardsbergen - Lierde - Oudenaarde
- 21 Zottegem - Erwetegem - Ronse
- 22 Zottegem - Erwetegem - Flobecq - Ronse
- 23 Zottegem - Michelbeke - Ronse
- 24 Zottegem - Michelbeke - Flobecq - Ronse
- 25 Zottegem - Erwetegem - St. Maria Oudenhove - Ronse
- 39 Brakel - Ninove
- 78 Overboelare - Geraardsbergen - Everbeek - Brakel



5.5 Fietsbeleid

Kaart 7 geeft het netwerk van fietsverbindingen weer waarbij uit verschillende documenten de reeds bestaande routes werden weergegeven. Daarenboven werden de logische en directere verbindingen van het lokaal fietsroutenetwerk weergegeven omdat de verbindingen niet altijd even direct waren. Deze verbindingen bezitten potentieel om een volwaardige fietsroute te worden, vandaar dat ze ook voorgesteld worden.

Dergelijk fietsnetwerk wordt ook gelinkt aan trage wegen, omdat de verbindingen het netwerk ondersteunen. De trage wegen worden verderop besproken (hoofdstuk 5.6.2).

In de weergave wordt onderscheid gemaakt tussen bovenlokale en lokale fietsroutes. De functionele fietsroutes en fietspaden over lange afstanden spelen een grote rol om de buurgemeenten op een directe manier te bereiken. Het provinciaal fietsnetwerk verbindt op gemeentelijk niveau de wijken en woongebieden. Er worden ook aanvullingen voorgesteld om enerzijds het lokaal fietsnetwerk te optimaliseren, anderzijds zijn verbindingen van en naar haltes van het openbaar vervoer aangeduid.



Kaart 7
Fietsroutes

Bovenlokale fietsroute

- Functionele fietsroute
- - - Fietspad over lange afstand
- Provinciaal Fietsnetwerk

Lokale fietsroute

- Aanvullende lokale fietsroute
- Aanvullende lokale fietsroute ifv bereikbaarheid OV
- - - b Trage weg (bestaand)
- - - a Trage weg (aan te leggen)



De fietser is één van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit is te wijten aan een aantal factoren:

- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer
- Het verkeersvolume
- De versmalling van de fietsstroken
- Het aantal kruispunten

Naast de objectieve onveiligheid, meetbaar door o.a. ongevalanalyse, is de subjectieve onveiligheid meer persoonsgebonden. De graad van subjectieve onveiligheid geeft de mate weer waarin fietsers zich onbehaaglijk voelen omdat ze de verkeerssituatie als ingewikkeld, onoverzichtelijk en bedreigend ervaren. Ook moet de nodige aandacht geschonken worden aan de sociale onveiligheid.

Het voornaamste doel van een degelijk fietsbeleid is het beveiligen van de fietsoversteken en het beveiligen van de fietsers t.o.v. het gemotoriseerd verkeer. Uiteraard is het niet nodig om overal fietspaden aan te leggen. Uit een confrontatie van het autonetwerk, het gedifferentieerd snelheidsbeleid, intensiteiten en het fietsroutenetwerk dwingt zich een aantal maatregelen op zoals :

- Aanleg van vrijliggende fietspaden op de belangrijkste routes voor auto- en vrachtverkeer, waar snelheidsverschillen groot zijn
- Aanleg van kwalitatief betere fietspaden zoals bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden
- Beveiliging van de kruispunten waar de fietsroutes de geselecteerde wegen voor het gemotoriseerd verkeer dwarsen

TYPOLOGIE FIETSPADEN		MINIMUMMATEN
Fietssuggestiestrook		1.20 m – 1.50m
Aanliggend fietspad	<i>Éénrichtingsfietspad</i>	1.50 m – 1.75m (+ 0.50m veiligheidsstrook)
	<i>tweeichtingsfietspad</i>	Niet van toepassing
Gescheiden fietspad	<i>vrijliggend éénrichtingsfietspad</i>	1.50m – 1.75m + 1.00m veiligheidsstrook
	<i>vrijliggend tweeichtingsfietspad</i>	2.00 – 2.50m + 1.00m veiligheidsstrook
Fietsweg		2.50 – 3.50m

Tabel 2: Minimummaten voor de verschillende types fietspaden

Bron: *Vademecum Fietsvoorzieningen, Afdeling Verkeerskunde, 2002/2006/2008*

Op basis van voorgaande tabel wordt hieronder aangegeven welke straten kunnen voorzien worden van vrijliggende of aanliggende fietspaden. Deze kunnen al dan niet verhoogd worden, naargelang de noodzaak i.r.m. de veiligheid. Voor de andere routes uit het netwerk wordt voor gemengd verkeer gekozen. Hieronder worden enkel de straten opgenomen die een belangrijke verkeersfunctie vervullen in het kader van de wegcategorisering én het fietsroutenetwerk (functionele fietsroutes). De tabel geeft de minimale eisen van fietsvoorzieningen weer.

Het fietsverkeer in de kernen heeft in principe geen fietspaden nodig. In enkele gevallen wijkt dit af van voorgaande stelling. Dit is het gevolg van een grotere verkeersfunctie van de weg, waardoor inspanningen binnen de kernen noodzakelijk zijn.

	Weg	Locatie	Realisatie
FIETSWEG	Oude treinzate		gerealiseerd
FIETSPAD	Brusselsestraat (N8)	tussen Lierde en poort centrum (herinrichting kern)/omleidingsweg	
	Gentsestraat (N415)	Brakel – Zwalm	gerealiseerd
	Geraardbergsestraat (N493)	tussen rotonde en omleidingsweg	Aanliggend verhoogd
		tussen poort Nederbrakel en poort Parike	Aanliggend verhoogd
		tussen poort Parike en kmp. 6 (±)	Aanliggend
		Vanaf kmp. 6 (±) tot poort Parike	
	Hogezavel – Rondweg – Wijmeersstraat (N8c)	omleidingsweg	gerealiseerd
	Jagerstraat – Herreweg (N8)	tussen kruispunt met Meerbeekstraat en rotonde	
	Kasteeldreef		
	Leberg - Pottenberg	Tussen Zegelsem en Elst	
	Leinstraat – Cijnsland – Heinestraat	tussen poort Opbrakel en gemeentegrens	
	Lepelstraat	Tussen poort Elst en poort Michelbeke	
	Molenstraat - Priemstraat	Tussen bebouwde kom Everbeek- boven en gemeentegrens op Oudenaardsestraat (N493)	
	Oudenaardsestraat – Kleibergstraat (N8)	tussen Oudenaarde en Zegelsem	gerealiseerd
		tussen Zegelsem en kmp. 45 (±)	
		tussen ± kmp. 45 en kmp. 44	gerealiseerd
		tot aan kruispunt Meerbeekstraat	
	Ronsesestraat (N48)	tussen rotonde en poort Obrake tussen poort Opbrakel en Ronse	

Door fietsverkeer in twee richtingen toe te laten (wat volgens het verkeersreglement de regel is) in straten met éénrichtingsverkeer voor autoverkeer, kunnen heel wat omrijproblemen verholpen worden, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid (cfr. verschillende wetenschappelijke studies). Omwille van de leesbaarheid van de verkeersstructuur, niet alleen voor de fietser, maar ook voor de automobilist is het aangewezen om het toe laten van fietsers in tegenrichting ("beperkt éénrichtingsverkeer") over heel de gemeente consequent uit te voeren. Dit geldt specifiek voor de centrumstraten Wielendaalstraat, Stationsstraat en Gauwstraat. Deze straten zijn voldoende breed of zullen voldoende autoluw worden door de wijziging in de verkeerscirculatie dat fietsers in tegenrichting geen probleem vormen.

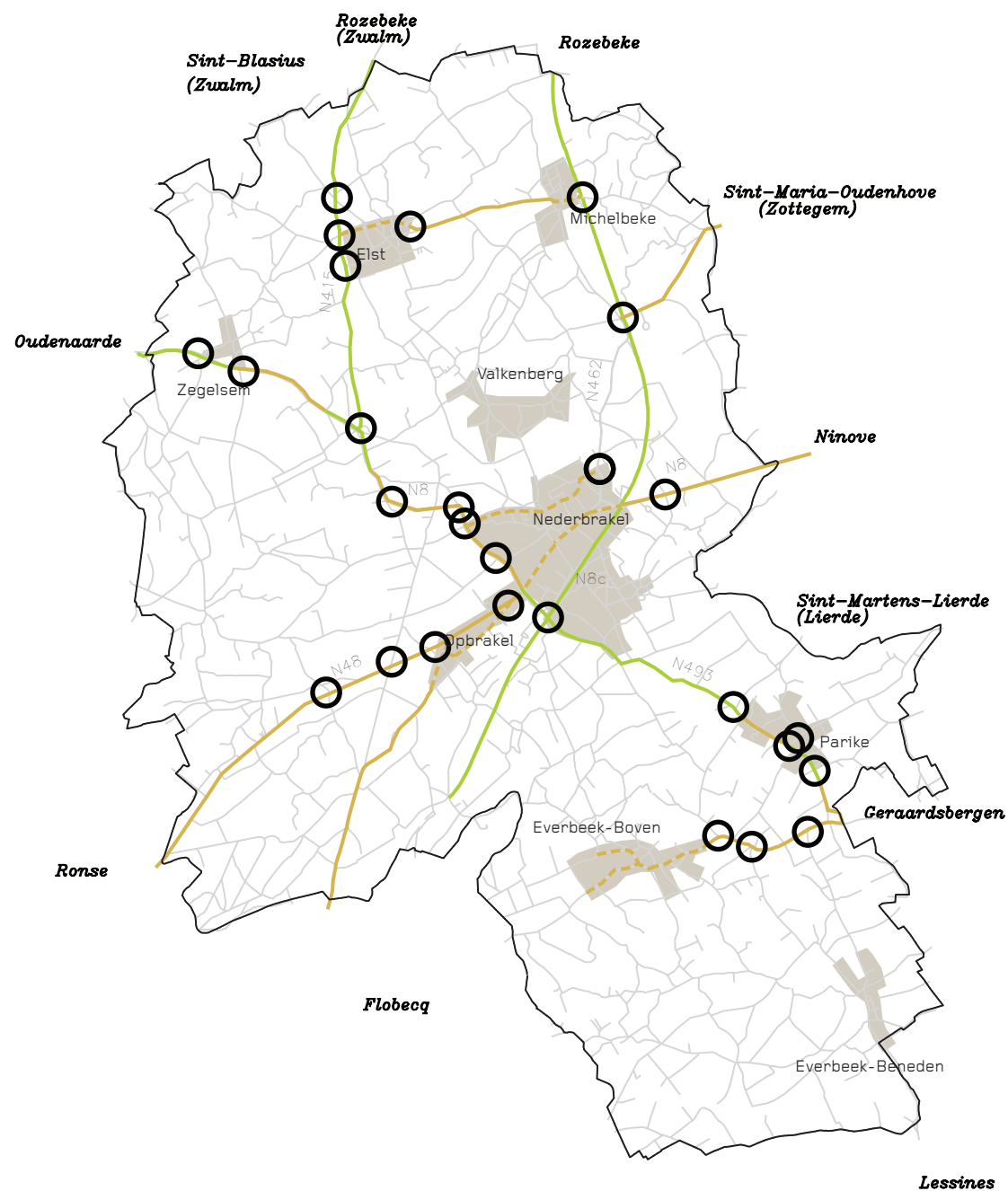
Aan alle openbare gebouwen dienen er fietsstallingen geplaatst om de bereikbaarheid te vergroten. Hierbij moeten bestaande stallingsmogelijkheden geëvalueerd worden op de staat, capaciteit en inrichting. Ook de belangrijkste bushaltes dienen voorzien te worden van een degelijke fietsaccommodatie. Dit met betrekking tot het voor- en natransport te verbeteren van de busgebruikers. Nieuwe projecten, zoals project Zilverpark in de Kasteelstraat, moeten over voldoende fietsstallingen beschikken.

Bij kruisingen van het fietsroutenetwerk met drukke verkeerswegen is vooral de veiligheid van de zwakke weggebruiker van belang. Het merendeel van de ongevallen waarbij fietsers en bromfietzers betrokken zijn, vindt immers plaats op kruispunten. In de praktijk zijn verschillende voorbeelden te vinden van infrastructurele voorzieningen voor allerlei, verschillende soorten kruisingen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan verkeersgeleiders en plateaus.

Bij het uitwerken van dergelijke infrastructurele maatregelen op routes van het openbaar vervoer zal de wegbeheerder telkens voorafgaand advies inwinnen bij en overleggen met De Lijn.

Voor lokale fietsroutes gaat het meestal om trajecten waar geen aparte fietsvoorzieningen nodig zijn (vb. zone 30, verblijfsgebieden, landelijke wegen). Deze routes zijn vaak een alternatief voor de functionele routes. De fietsers kunnen zich zonder enig probleem mengen met het (beperkte) gemotoriseerd verkeer. Uiteraard dient er wel voldoende zichtbaarheid gegarandeerd te worden op deze routes en moet er voldoende aandacht besteed worden aan de kwaliteit van de weginfrastructuur.

Kaart 8 Maatregelen fietspaden



- Gerealiseerd
- Aan te leggen
- Zone 30 ifv (functioneel)
fietsroutenetwerk in dorpskernen
- Aanpassingen kruispunt ifv de
veiligheid voor de zwakke weggebruiker &
duidelijkheid voor gemotoriseerd verkeer

(speciale aandacht naar de erf functie in de
dorpskern en de oversteekbaarheid buiten
de dorpskernen)



5.6 Voetgangersbeleid

5.6.1 Voetpaden en wandelpaden

Voor de trottoirs in het centrum en op plaatsen waar talrijke voetgangers worden aangetroffen (vb. bejaardentehuizen, scholen, ...) kan de breedte van de trottoirs als belangrijkste fysieke voorwaarde van voetgangers en minder mobiele worden aangestipt. Een algemeen uitgangspunt hierbij is dat elke verbetering voor de mindervaliden meteen ook een duidelijke verbetering inhoudt voor alle voetgangers. Zo is een comfortabel, voldoende breed en obstakelvrij voetpad niet enkel voor de gewone voetgangers belangrijk, maar zeker ook voor rolstoelgebruikers, anders-validen, bejaarden en anderen, zoals ouders met kinderwagens.

De Vlaamse regering legde met een besluit van 29 april 1997 (B.S. 7 mei 1997) een aantal minimale normen vast. Voor elke voetgangersweg dient een minimale obstakelvrije doorgang te worden voorzien. De breedte hiervan is afhankelijk van de voetgangersweg zelf. De bepalingen zijn de volgende :

- Als het voetpad breder is dan 2.00m, dient de obstakelvrije doorgang minimum 1.50m te bedragen;
- Als het voetpad 1.50m tot 2.00m breed is, mag slechts 0.50m hiervan door de obstakels worden ingenomen;
- een voetpad smaller dan 1.50m mag enkel worden aangelegd in straten met een rooilijnbreedte van minder dan 9.00m;
- het absolute minimum van een obstakelvrije doorgang en dus ook voor een voetpad bedraagt 1.00m met een vrije hoogte van minstens 2.10m.

Zelfs automobilisten hebben baat bij bredere voetgangerszones langs de gevels. Een automobilist die vanuit een zijstraat de hoofdweg wil oprijden, heeft voldoende zicht nodig. Een obstakelvrije ruimte betekent daarnaast ook dat rolstoelgebruikers, personen met bewegingsmoeilijkheden of blinden onderweg kunnen vertrouwen op ononderbroken, vlakke, aaneengesloten, effen en slipvrije trottoirs, oversteekplaatsen en pleinen. Hierbij is ook de materiaalkeuze en de ondergrond van belang bij eventuele herinrichting. Bij herinrichtingsvoorstellen, moet met die normen terdege rekening worden gehouden. In afweging met de andere wensstructuren zal uiteindelijk blijken waar deze breedten kunnen worden toegepast en waar keuzen moeten worden uitgewerkt tussen voetgangersvoorzieningen, fietsvoorzieningen, parkeren en rijstrookbreedten.

Voor de recreatieve wandelpaden pleiten we voor het zoveel mogelijk behouden van de huidige niet-verharde wegen. Dit benadrukt het recreatieve karakter van de omgeving. Verder moeten deze niet verharde wegen zoveel mogelijk worden voorbehouden voor de recreanten en zo mogelijk autovrij worden gemaakt. Binnen de bebouwde omgeving dienen veilige inkortingsmogelijkheden voor voetgangers voorzien te worden.

5.6.2 Trage Wegen

Voor fietsers en voetgangers zijn de bestaande wegen niet altijd even veilig door mogelijke conflictsituaties met gemotoriseerd verkeer. Een kwalitatief netwerk van trage wegen kan dergelijke conflictpunten tot een minimum beperken en geeft kernen, wijken, scholen en andere functies/diensten de kans om deze op een veilige manier te bereiken. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer verbetert indien dergelijk netwerk uitgebouwd en onderhouden wordt in relatie met de haltes.

Het is de bedoeling de zwakke weggebruikers de kans te geven om zich op een veilige en comfortabele manier te verplaatsen. Naast deze functionele voordelen voor kortere verplaatsingen, levert dergelijk trage wegennetwerk ook een bijdrage tot de recreatieve fietsroutes in de gemeente. Dit draagt op zijn beurt mee dat de aantrekkelijkheid van het landschap verhoogt in het buitengebied.

In de opmaak van een mobiliteitsplan is de opmaak van een plan van trage wegen voor de volledige gemeente niet haalbaar. Het is dus noodzakelijk om de opmaak van een plan van trage wegen op te nemen in de actielijst. Hierbij gaat de aandacht voornamelijk naar de verbindingen tussen kernen en buurgemeenten. Daarenboven dient voldoende aandacht te gaan naar de bereikbaarheid van de haltes van het openbaar vervoer. Hoe directer een verbinding, des te groter de kans zal zijn op het gebruik ervan.

Er wordt hier wel een aanzet geformuleerd van tragewegenplan. Aan de hand van routes uit de beschikbare plannen en kaarten, worden enkele voorstellen opgesomd per kern. De input van de routes komt uit de volgende documenten:

- Provinciaal Fietsroutenetwerk Oost-Vlaanderen
- Lokale fietsroutes uit het vorige mobiliteitsplan
- Bestaande Schoolroutekaart (verkregen via Technische Dienst Gemeente Brakel)

Enkele bestaande en aan te leggen trage wegen worden ook weergegeven in Kaart 7 op pagina 32. Enkelen onder hen lopen ook over vroegere buurtwegen die geen deel uitmaken van het huidig wegennet. De meest opvallende bestaande trage weg is de vroegere spoorlijn Lessen-Brakel-Zottegem, die vanaf Nederbrakel richting Zottegem is opgenomen in het provinciaal fietsroutenetwerk (mijnwerkerspad).

Toch worden enkele voorstellen geformuleerd omtrent de inrichting van het netwerk der trage wegen, dit omdat deze noodzakelijk lijken in de uitwerking van een degelijk netwerk en degelijke bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers, gescheiden van drukke wegen en bijhorend (vracht)verkeer. Deze bespreking is terug te vinden op de volgende pagina.

De ontbrekende schakels in de aanzet tot een volledig uitgewerkt plan der trage wegen worden in de komende paragrafen besproken.

Nederbrakel – Opbrakel

Dit is de belangrijkste kern van Brakel, waar centrale diensten en openbare gebouwen zich lokaliseren. Om deze vlot te kunnen bereiken en tegelijk de overlast door auto's in het centrum te beperken, speelt het trage wegensnetwerk een zeer belangrijke rol. De aanwezigheid van doorsteken, kerkwegels en dergelijke kunnen namelijk een drastische vermindering van de af te leggen afstand tweebrengen. Wij denken hier in de eerste plaats aan de bestaande doorsteek doorheen het recreatiedomein De Rydtmeersen langs de Zwaalm (Abeelpad), dat verderop via parking De Tirse en de site van de technische dienst zou kunnen aansluiten op het fietspad op de vroegere spoorwegbedding.

Zegelsem – Elst

Het is aan te raden het Kloosterpad door te trekken en te verbinden met Kleine Gasthoek. Zo kan een directere verbinding tussen Zegelsem en Elst worden gecreëerd. In het kader van de zuidelijke ontsluiting is een aansluiting tussen de Holweg en het Kloosterpad ook mogelijk.

Elst – Michelbeke

De Lepelstraat verbindt de kernen Elst en Michelbeke. Op deze weg zijn geen voorzieningen voor fietsers, waardoor de alternatieve route wordt voorgesteld tussen Muizenveld en het kruispunt van de Dorrebeekstraat met de Nieuwstraat. Door de bestaande weg Muizenveld door te trekken tot aan het vermelde kruispunt wordt een veiligere oost–westverbinding gerealiseerd.

Everbeek

Om de kern van Everbeek–boven extra bereikbaar te maken worden twee trage wegen voorgesteld. Beide kaders in het aanbieden van een alternatieve route langs de as Priemstraat–Steenberg en de verbinding vanuit Everbeek–boven met Parike en Everbeek–beneden.

De eerste trage weg dient eigenlijk Fraan een nieuw statuut te geven. In de huidige situatie maakt hij de landbouwgrond in zijn omgeving toegankelijk. Deze verbindt de Bergstraat met het de Priemstraat/Molenstraat. De tweede voorgestelde trage weg verlengt het oost–westtraject vanuit de Donkerstraat, via de Plankouter naar Klaaie en Dries. Door de opsplitsing naar Dries te realiseren wordt de verbinding gemaakt met het noordelijkste deel van Everbeek–beneden.

Parike

De kern van Parike is zeer direct verbonden met het centrum van de gemeente door de N493. Deze fietsverbinding is een bovenlokale functionele fietsverbinding, waar onlangs fietspaden zijn aangelegd. Er kan verder onderzocht worden, of de twee aanwezige scholen niet bijkomend met trage wegen kunnen worden ontsloten binnen de kern.

5.7 Verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden

5.7.1 Snelheidsremmende maatregelen en zone 30

Om de leefbaarheid in de verblijfsgebieden te garanderen biedt het inrichten als een zone 30 veel voordelen. Want naast een betere leefbaarheid, is het ook zo dat de effecten op de verkeersveiligheid verhogen. Bij de inrichting dient rekening gehouden te worden met de volgende principes:

- de zone 30 mag ingericht worden in straten waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie of ondergeschikt gemaakt wordt
- bij de inrichting van de zone 30 dient er overleg te zijn met onder andere bewoners, brandweer, diensten voor dringende hulpverlening, de openbare vervoersmaatschappij
- in de zone 30 geldt in principe voorrang van rechts, behalve op rotondes
- in de zone 30 mogen uitzonderlijk verkeersregelinstallaties voorkomen
- de inrichting en toegang tot de zone 30 moet duidelijk herkenbaar zijn en mag dus niet beperkt worden tot enkel het plaatsen van de nodige signalisatieborden
- de snelheid in de zone 30 moet afgeremd worden, o.m. door organiseren van parkeren en de aanwezigheid van verhoogde inrichtingen. Deze dienen conform de inrichtingseisen ingericht te zijn, steeds goed zichtbaar te zijn en geen weggebruikers in gevaar brengen.

Gecombineerd met veranderingen op de weginfrastructuur is het inrichten met een poorteffect meermaals nuttig gebleken. Door een veranderend wegbeeld krijgt de weggebruiker het idee dat hij zich op een ander soort weg bevindt. Op dergelijke locaties kan snelheidsremmende infrastructuur (vb. verhoogde inrichting of asverschuivingen) een hulp bieden om zowel de snelheid als het wegbeeld te veranderen. Bijgevolg moeten meestal ook geen extra fietsvoorzieningen aangelegd worden

De haalbaarheid van het overal realiseren van 30 km/h in verblijfsgebieden zal stapsgewijs gebeuren. In de eerste plaats komen de zuivere woonverkavelingen in aanmerking en ook de centrumas van Nederbrakel. De overige straten binnen de bebouwde kommen komen pas in aanmerking, op het ogenblik dat er wegenis- en/of rioleringswerken worden gepland.

Het zone 30-statuut kan worden toegepast zodat alle woonstraten minstens een zone 30 zouden moeten worden. Ook alle schoolomgevingen werden ingericht als zone 30 (KB van 26 april 2004). Verder wordt via tabellen een overzicht gegeven van de potentiële zone 30 gebieden. De realisatie ervan vraagt een herprofilering, tijd en financiële middelen. Daarom is het noodzakelijk om een fasering in te voeren, waarin de prioritaire zone 30 gebieden worden aangeduid. Op lange termijn is het de bedoeling om alle verblijfsgebieden hetzelfde statuut te geven.

In eerste fase worden de alle doodlopende woonwijken zone 30-gebieden, gezien het uitsluitend woonkarakter van de straten zonder doorgaand verkeer. Op lange termijn, in een tweede fase, worden de zone 30-gebieden geïntroduceerd bij herinrichting van lokale wegen type III door wegen- en rioleringswerken. Het is financieel niet haalbaar om dit in elke lokale weg type III op korte termijn uit te voeren, gezien een zone 30 niet afdwingbaar is zonder bijhorende aanpassingen aan de infrastructuur. Indien er nieuwe woonstraten worden aangelegd, zullen deze dan ook onmiddellijk het zone 30 statuut toegekend krijgen.

Potentiële zone 30-gebieden (onmiddellijk in te voeren)

Potentiële zone 30-gebieden	Afgebakend door volgende straten
Elst	– Noordhoek
Michelbeke	– Hovendaal – tussen Boekendries & Meierij
Nederbrakel	– Nederstenkouter – Sint-Pieterswijk – Suttermeers – Vierschaar
Opbrakel	– Edg. Tinelwijk
Parike	– Peperdaalwijk

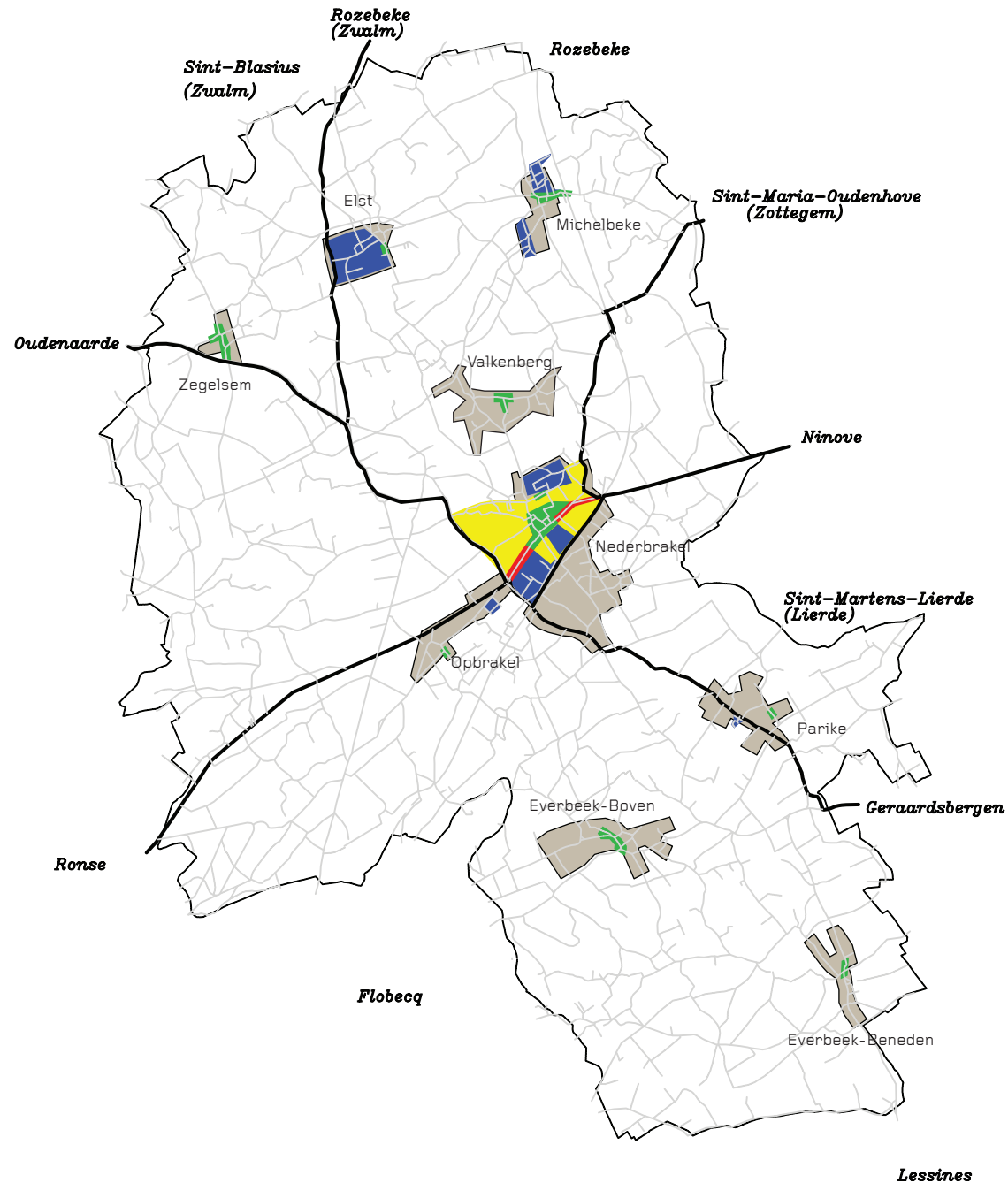
Potentiële zone 30-gebieden op Korte Termijn in functie van wegenis- en rioleringswerken

Potentiële zone 30-gebieden	Afgebakend door volgende straten
Nederbrakel	– Kasteelstraat – Hoogstraat – Neerstraat (uitbreiding huidig traject)

Potentiële zone 30-gebieden op Lange Termijn in functie van wegenis- en rioleringswerken

Potentiële zone 30-gebieden		Afgebakend door volgende straten
Elst	zone	– Ommegangstraat – Lepelstraat – N415 – Appoloniastraat – Muizenveld
Everbeek-Beneden	zone	– Everbeekplaats – Nestor de Beckstraat
Everbeek-Boven	zone	– Mouterij – Kloosterstraat tussen Nieuwpoort tot voorbij school
Michelbeke	zone	– Heksteelstraat – Kammeland – Groenstraat – Kerkweg – Sint-Sebastiaanplein
Nederbrakel	zone 1	– Herreweg (N8) – Meerbeekstraat – Driehoekstraat – Nederstenkouter – Veldstraat – Watermolenstraat
Nederbrakel	zone 2	– Gauwstraat – Warande – Stokstraat – Geraardbersestraat (N493) – Langenbroekweg
Opbrakel	zone	– Baneike – Holenbroek – Opbrakelstraat – Sint-Franciscusstraat – Sint-Martensstraat tussen poort en Holenbroek
Parike	zone	– Hollebeekstraat tussen N493 en Matrouwstraat – Matrouwstraat
Valkenberg	zone	– Kunnenbergstraat – Valkenbergstraat – Valkenstraat
Zegelsem	zone	– Sint-Ursmarsstraat – Teirlinckstraat

Kaart 9
Locatie zone 30-gebieden



- Gerealiseerde zone 30
- Onmiddellijk in te voeren zone 30
- Zone 30 op korte termijn
- Zone 30 op middellange termijn
- Zone 30 op lange termijn (woonstraten in verblijfsgebieden)



5.7.2

Maatregelen per kern

Op de volgende pagina's worden maatregelen opgesteld die als inspiratie fungeren om mogelijke knelpunten in het netwerk weg te werken. De opgesomde lijst maatregelen is niet bindend en niet limitatief.

Alle verschillende maatregelen (uit de legende van de visualisaties) worden hieronder opgesomd en kort beschreven om het nut en reden tot bepaling te verantwoorden. Sommige maatregelen vergen zwaardere fysieke inrichtingen dan andere, maar het zijn effectieve maatregelen in onder andere het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer, het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verhogen van de leefbaarheid,

Zone 30 op lange termijn

De afgebakende woongebieden vallen op zeer lange termijn allemaal onder een snelheidsbeperking van 30 km/h. Dit verhoogt de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de afgebakende zones.

Erffunctie

In de verschillende dorpskernen wordt de belangrijkste zone (rondom de plaatselijke kerk) ingericht als winkel-, woon- of schoolerf. Dit brengt met zich mee dat deze zone verkeersarm wordt ingericht, waardoor de veiligheid sterk verbeterd. Door dergelijke inrichting zijn geen specifieke maatregelen noodzakelijk voor fietsers.

Asverschuivingen

Het tracé van sommige wegen is momenteel zeer rechtlijnig. Door te werken met asverschuivingen (eventueel op fysieke wijze met groenvoorzieningen of parkeerplaatsen) wordt de rechte rijbeweging van het verkeer ingekort, waardoor de snelheid daalt. Dergelijke inrichtingen moeten afgestemd worden op de plaatselijke bebouwings- en landschapsstructuur om de kwaliteit ervan te waarborgen.

Verkeersplateau

Een verkeersplateau haalt de snelheid uit het gemotoriseerd verkeer en biedt mogelijkheden om degelijke oversteekvoorzieningen te organiseren, ongeacht de locatie waar dit ingericht wordt.

Wegversmalling

Een wegversmalling beperkt de openbare ruimte voor het rijdend verkeer, waardoor de snelheid ervan daalt. De extra vrije ruimte kan gebruikt worden voor o.a. bredere voetpaden, betere fietsinfrastructuur, parkeergelegenheden en andere nutsvoorzieningen. Bij schoolingangen verbetert een wegversmalling trouwens ook de oversteekbaarheid.

Toegang tot zone 30-gebied

Door de toegang tot specifieke zones 30 te accentueren krijgt de automobilist de indruk dat hij zich in een situatie bevindt waar hij een ondergeschikte rol speelt t.o.v. andere verkeersdeelnemers. Door kleine infrastructurele maatregelen kan dit bijvoorbeeld gerealiseerd worden. Denk bijvoorbeeld aan het doortrekken van het trottoir op kruispunten.

De voorstellen in de opsplitsingen per kern kunnen uitgebreid worden in het kader van de functionaliteit op wegvakniveau.

Aanpassingen kruispunten

Eén van de belangrijkste maatregelen die voorgesteld worden in het kader van een kwaliteitsvolle openbare ruimte en leefbare verkeerssituatie is het aanpassen van kruispunten. Het betreft hier zowel kruispunten herinrichten als poort, als oversteekvoorziening of als duidingspunt van de aanwezigheid bij een woonkern. Naast een inrichting op locatieniveau, kan de breedte van een weg tussen verschillende poorten aangepast worden om over een beperkter profiel te beschikken.

De inrichting heeft als doel de automobilist attent te maken op het feit dat hij een bepaald gebied binnenkomt. In dat gebied gelden andere gedragsregels zoals bijvoorbeeld een aangepaste snelheid. De uitgangspunten zijn gericht op de verandering van het ruimtelijk beeld en het invoeren van fysieke maatregelen. Het is belangrijk te melden dat een inrichting met een middengeleider zwakke weggebruikers toelaat de weg in twee maal te dwarsen. De rijweg zal tevens uitbuigen, waardoor er laterale verplaatsingen nodig zijn, waardoor de snelheid daalt.

De locaties werden o.a. gekozen i.r.m. de afbakening van de bebouwde kommen en de kruisingen met belangrijke fietsroutes. Punten waar de aanwezigheid van infrastructuur enorm is, worden ook opgenomen om in die mate het beeld van de ruimte te verkleinen.

5.7.2.1

Maatregelen Nederbrakel

Het doorgaand verkeer dient, naargelang de oorsprong en bestemming, gebruik te maken van de N48, de N493, de N8 en de omleidingsweg N8c. De herinrichting van de oude doortocht (as Kasteelstraat – Hoogstraat – Neerstraat – Brusselsestraat) als erffunctie is in die mate erg wenselijk en nuttig. Het verbod voor gemotoriseerd verkeer om deze as op te rijden via de Watermolenstraat wordt behouden. Dit kan eventueel afgedwongen worden met fysieke maatregelen, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat dit verbod niet geldt voor bussen.

Ter hoogte van de toegangen tot de bebouwde kom worden op deze wegen een poorteffect gecreëerd:

- N462 t.h.v. Driehoekstraat
- N8 t.h.v. Abeelpad
- N8 t.h.v. Oorloge

Het kruispunt t.h.v. Oorloge wordt als poort ingericht met om de zichtbaarheid en veiligheid van het kruispunt te verbeteren.

Volgende kruispunten worden aangepast, met als voornaamste doel de veiligheid op deze kruispunten te verhogen.

- N493–Fietspad over lange afstand
- N8–Kleistraat
- N8–Kokerbergstraat/Oude Blekerijstraat
- N8–N415

Het kruispunt van de N8 met de Meerbeekstraat/Hayershoek wordt aangepast ten behoeve van een snelheidsverlaging en een extra aanduiding van de aanwezigheid van de woonkern.

De infrastructurele verbetering door de herinrichting van de centrumas, kan het doorgaand verkeer dwingen de omleidingsweg te gebruiken. Door het weren van onnodig verkeer worden de drie schooluitgangen verkeersveiliger. Ook door de zone 30 uit te breiden voor de volledige centrumas (op korte termijn) wordt een betere verkeersveiligheid beoogd, doordat deze ook heringericht wordt.

Daarnaast biedt een wegversmalling, gecombineerd met enkele asverschuivingen, in de Driehoekstraat en de Meerbeekstraat een extra troef om het gebruik van de omleidingsweg te stimuleren. Zo wordt ook op deze as minder sluipverkeer waargenomen.

Om het gebied éénduidig en uniform in te richten, is het aangewezen om op verschillende locaties de toegang tot het zone 30-gebied te accentueren. Dit kan bijvoorbeeld door het doortrekken van de trottoirband. Hierdoor wordt een soort in/uit-ritconstructie ingericht waardoor de snelheid laag wordt. Hierdoor wordt een duidelijke overgang gecreëerd, waardoor men weet dat men zich in een zone 30 bevindt. Dergelijke oplossing wordt voor Nederbrakel voorgesteld voor de volgende straten en kruispunten:

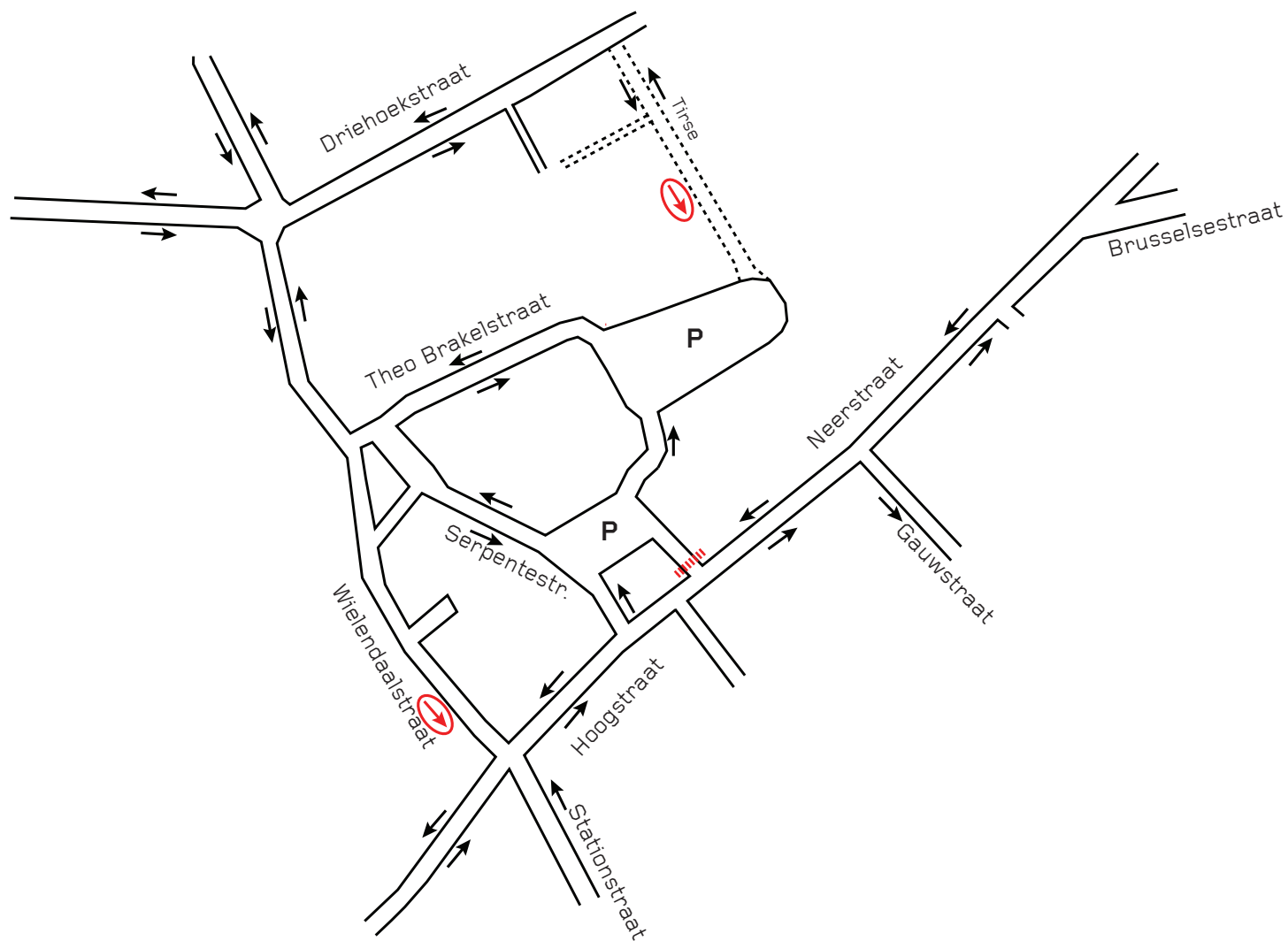
- Dam t.h.v. Meerbeekstraat
- Driehoekstraat: kruispunten met Nederstenkouter en Veldstraat
- Kruisstraat aan (toekomstig) bord zone 30
- Olifantstraat t.h.v. N493
- Spoorwegstraat t.h.v. N493
- Warande t.h.v. N8c
- Wielendaelstraat na rotonde Driehoekstraat/Meerbeekstraat
- Wijnstraat t.h.v. N493

In en rond de centrumstraten bepalen de voetgangers en fietsers de inrichting. In functie met de leefbaarheid is dit belangrijk. Deze is namelijk sterk afhankelijk van de verkeersdruk en het parkeerzoekverkeer. Onderstaande kaart geeft de voorgestelde circulatie weer die het verkeer stuurt naar de mogelijke parkeerplaatsen, zonder al te veel omwegen te moeten maken. Hierdoor verbetert de leefbaarheid. De situatie is namelijk duidelijker en zo weten de weggebruikers waar ze welke andere vorm van verkeer kunnen verwachten. Door éénrichtingsverkeer in te voeren én slechts één aansluiting te voorzien om de markt op te rijden, wordt ook het aantal conflictpunten verminderd, waardoor de verkeersveiligheid op de Neerstraat en de Hoogstraat.

De circulatie op en rond de markt is belangrijk, maar dit moet samen bekeken worden met andere omliggende wegen in het centrumgebied. Zo speelt men in op mogelijke problemen. Door op een hogere schaal de circulatie te bekijken, wordt verkeer zoveel mogelijk gestuurd, wat resulteert in een meer leefbare situatie. In het voorstel wordt ook rekening gehouden met de bereikbaarheid van de belangrijke parking Tirse.

In het voorstel wordt de doorgang vanuit de Neerstraat naar de markt (aan de oostzijde van de kerk) afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Andere toegangen tot de markt dienen te gebeuren via de Hoogstraat of de Serpentestraat. Om de markt te verlaten, kunnen enkel de doorsteek naar parking Tirse en de Serpentestraat gebruikt worden. De rijrichting van het verkeer wordt in de overige wegen niet gewijzigd, behalve in de Wielendaalstraat. Naast deze wijzigingen wordt ook de doorsteek vanuit de Driehoekstraat richting parking Tirse aangelegd, waarbij er enkel inkomend gemotoriseerd verkeer mogelijk is. Uiteraard wordt rekening gehouden met de dienstweg, waardoor in het eerste deel verkeer in beide richtingen mogelijk is.

Kaart 10
Voorstel verkeerscirculatie Markt



5.7.2.2 Maatregelen Opbrakel

Ter hoogte van de kerk wordt de snelheid gematigd door de aanleg van een "kerkerf". Het parkeren wordt geschrinkt, waardoor een asverschuiving wordt gecreëerd. In die mate is de volledige omgeving van de kerk, ingericht als erf, voldoende om het verkeer te wijzen op een zone 30. Daardoor moeten geen extra aandachtspunten gecreëerd worden om die toegang te accentueren.

In de omgeving wordt gewezen op de toegang tot de bebouwde kom door middel van een poort. Dit wordt gerealiseerd op:

- N48 t.h.v. J. Sadonespad

De volgende kruispunten worden aangepast, met als voornaamste doel de veiligheid te verhogen.

- N48–Boekkouter/Maaistraat
- N48–Herenhof/Riebeke
- N48–Opbrakelsestraat

Bij de herinrichting van het kruispunt van de N48 met de Opbrakelsestraat wordt tevens aandacht besteed aan het wijzen op de toegang tot een zone 30.

5.7.2.3 Maatregelen Elst

In het kader van de wegenis- en rioleringswerken werd de dorpskern van Elst heraangelegd (2001). Dit omvatte de Geutelingestraat, het Sint-Apolloniaplein en de Sint-Apolloniastraat. In het kader van de erffunctie in de dorpskern, wordt de huidige inrichting als voldoende aanzien. Uiteraard zijn verfraaiingswerken altijd mogelijk. Wagens die vanuit Michelbeke Elst willen binnenrijden worden extra gewezen op de zone 30 door het aanleggen als poort aan het kruispunt van de Lepelstraat met Bassegem.

Op de Gentsestraat (N415) tussen de Lepelstraat en de Ommegangstraat wordt via een veranderde inrichting gewezen op de aanwezigheid van een dorpskern. Gecombineerd met de aanpassing van deze twee kruispunten kan de snelheid gereduceerd worden door het wegbeeld tussen de twee poorten aan te passen d.m.v. een wegversmalling. Een bijkomende poort wordt voorzien ter hoogte van het kruispunt Lepelstraat–Bassegem.

Het binnenkomen van de zone 30 wordt kenbaar gemaakt door de trottoirband door te trekken in de Ommegangstraat, t.h.v. de Gentsestraat. In Terwalle zal het bestaande verkeersplateau dat de schooluitgang accentueert, tevens fungeren als maatregel om de toegang tot het zone 30 gebied te verduidelijken.

5.7.2.4 Maatregelen Michelbeke

In het kader van de wegenis- en rioleringswerken werd de dorpskers van Michelbeke heraangelegd (2001). Het betreft de Meierij, de G.Gezelestraat, Kerkweg en het kruispunt tussen de Heksteelstraat – Lepelstraat – Groenstraat. Er werd voldoende aandacht besteed aan de weginrichting, waardoor de huidige inrichting als voldoende wordt aanzien in het kader van de erffunctie. Uiteraard zijn verfraaiingswerken altijd mogelijk.

De toegang tot de bebouwde kom in Michelbeke wordt duidelijk gemaakt door het kruispunt van de Groenstraat met het fietspad dat op Kammeland loopt, her aan te leggen. De aanleg focust op de vlotte fietsbeweging, waarbij tevens een vorm van poortfunctie wordt voorzien.

Door de aanwezigheid van een fietspad over lange afstand dient de verkeersveiligheid verbeterd te worden op het kruispunt Kasteeldreef – Meierij – Molenberg met inbegrip van de schooluitgang van het Sint-Fransiscusinstituut. Bij de herinrichting moet aandacht geschonken worden aan vier zwakke punten inzake verkeersveiligheid, namelijk de schooluitgang, het dwarsen van de fietsweg (op de oude treinzate), de bushalte en het kruispunt Meierij.

5.7.2.5 Maatregelen Zegelsem

Na de herinrichting van de kern van Zegelsem, ontstond een mooie de facto zone 30. De straatinrichting met kasseien is zeer eenvoudig gehouden zoals het past in het landelijk dorp. Er doen zich geen snelheidsproblemen voor en de kern kent enkel plaatselijk verkeer. Door deze beide redenen zijn nieuwe infrastructurele ingrepen niet noodzakelijk. De schooluitgang van de vrije basisschool Lilare in de Teirlinckstraat is veilig, onder andere door het éénrichtingsverkeer.

Op de N8 kan de veiligheid van zowel linksafslaand verkeer als voor de zwakke weggebruikers verbeterd worden door de aanleg van een middengeleider. De oversteekbeweging van zwakke weggebruikers wordt hierdoor geconcentreerd. Bovendien kunnen zij in twee keer de N8 dwarsen. Wat de veiligheid van het gemotoriseerd verkeer betreft, kunnen de linksafslaande automobilisten zich beveiligen in de daarvoor bestemde opstelstrook. De aanpassingen van de kruispunten situeren zich op deze locaties:

- Oudenaardsestraat t.h.v. Sint-Ursmansstraat
- Oudenaardsestraat t.h.v. Teirlinckstraat

De rechtlijnigheid van de weg wordt ter hoogte van de Gentsestraat gebroken door de heraanleg van dit kruispunt. Hierbij wordt speciale aandacht besteed aan de beveiliging van de fietsers.

5.7.2.6 Maatregelen Parike

De grens tussen de twee verschillende snelheidsregimes wordt visueel benadrukt door middel van poorten bij het binnenrijden van de bebouwde kom. Ter hoogte van de kerk wordt het kruispunt aangepast om de veiligheid te verhogen.

Op lange termijn kan het huidige kruispunt tussen de Matrouwstraat en de Hollebeekstraat verbeterd worden. Het oppervlak van het kruispunt is vrij groot en de situatie met het middeneiland is onduidelijke in functie van het gebruik. Men kan dit enerzijds zien als een rotonde, anderzijds kan dit gezien worden als een verkeersscheiding op de Matrouwstraat.

De schoolpoort wordt geaccentueerd door de aanleg van een verhoogd zebrapad, dat tegelijkertijd snelheidsremmend werkt. Daarnaast wordt de toegang tot de Peperdaalwijk geaccentueerd en duidelijk ingericht om te duiden op de zone 30.

5.7.2.7 Maatregelen Everbeek–boven

Om een aantrekkelijke plek te scheppen voor jong en oud (bijvoorbeeld ter hoogte van de kerk en de school) kan de dorpskern heringericht worden. Het is nodig de toegang tot de dorpskern te accentueren om de erffunctie te garanderen.

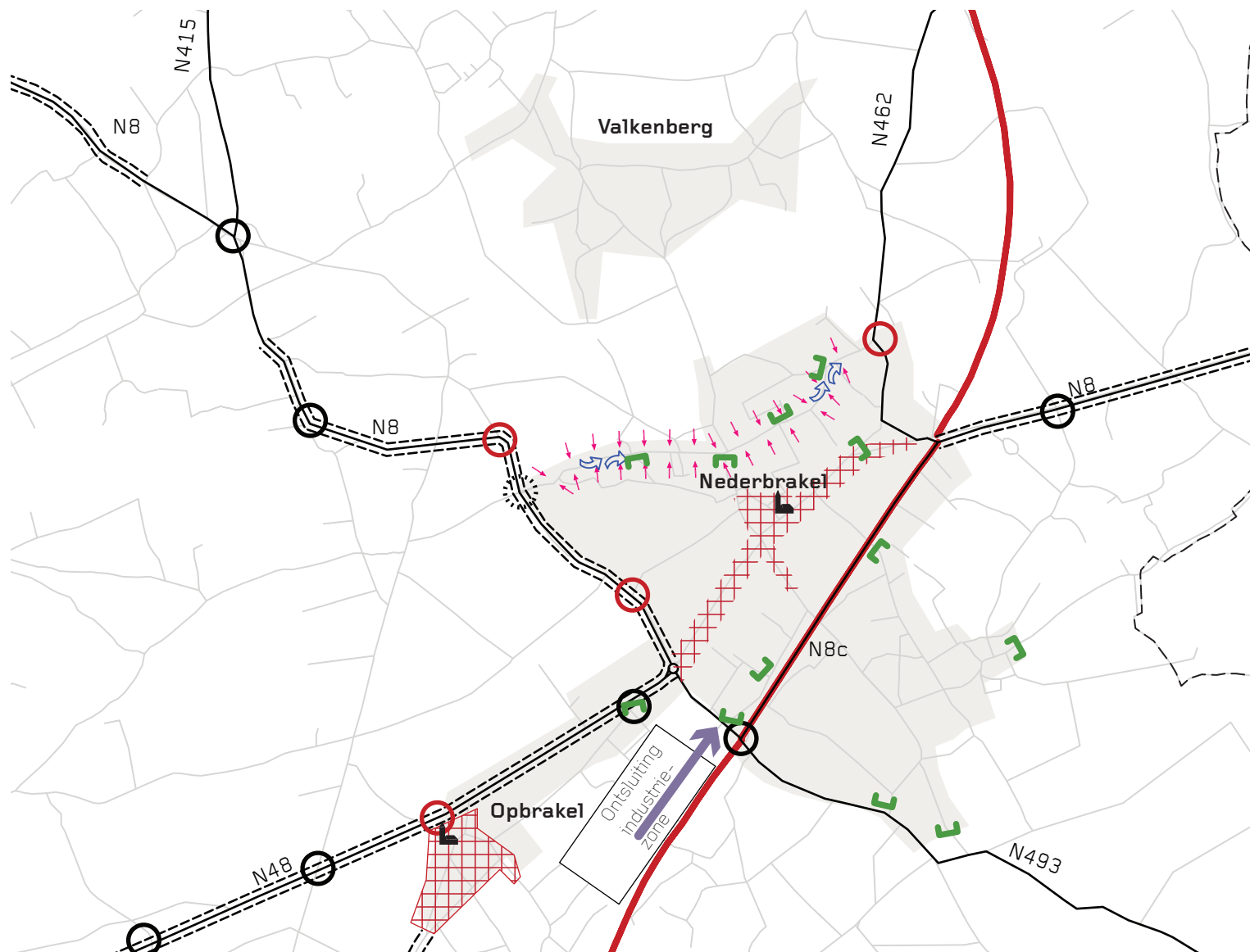
Het kruisingsoppervlak van de Faye met Steenberg is vrij groot en kan verkleind worden. Dit helpt tevens de toegang tot de bebouwde kom te accentueren. Ten behoeve van de veiligheid van de fietsers is het aangeraden het kruispunt van de Koestraat met de Priemstraat ook aan te passen. Deze twee kruispuntherinrichtingen kunnen onderling afgestemd worden.

Het kruispunt tussen de Molenstraat, de Priemstraat, Plankouter en Fraan wordt best ook aangepast. De bebouwingsstructuur beperkt de inrichtingsmogelijkheden, maar toch zijn voorzieningen mogelijk. Ook hier is de situatie van de fietsers te verbeteren.

5.7.2.8 Maatregelen Everbeek–beneden

Het kerkplein van Everbeek–beneden beschikt over een sterke intrinsieke kwaliteit dat zeker een nieuwe herwaardering verdient. De huidige pleinaanleg vormt reeds een aangename dorpsomgeving, maar dit beperkt niet dat er extra maatregelen kunnen getroffen worden. Denk bijvoorbeeld aan het combineren van extra groenvoorzieningen met parkeerplaatsen. Hierdoor kan het kerkplein opnieuw een aangename openbare verblijfsruimte worden. Uiteraard gaat de erffunctie verder dan enkel het kerkplein en zijn extra inrichtingsmogelijkheden mogelijk verderop de centrumstraten, om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen.

Kaart 11
Maatregelen Nederbrakel en Opbrakel



-  Zone 30 op lange termijn
-  Erffunctie (winkel-, woon-, schoolerf) met herinrichting "toegangskruispunten"
-  Asverschuivingen
-  Verkeersplateau
-  Wegversmalling
-  Toegang tot zone 30-gebied (vb. trottoir doortrekken)
-  Aanpassen kruispunt als poort
-  Aanpassen kruispunt (o.a. ten behoeve van veiligheid fietsers)
-  Aanpassen kruispunt (o.a. ten behoeve van snelheidsverlaging en duiding woonkern)
-  Aan te leggen fietspad
-  Bestaand fietspad over lange afstand



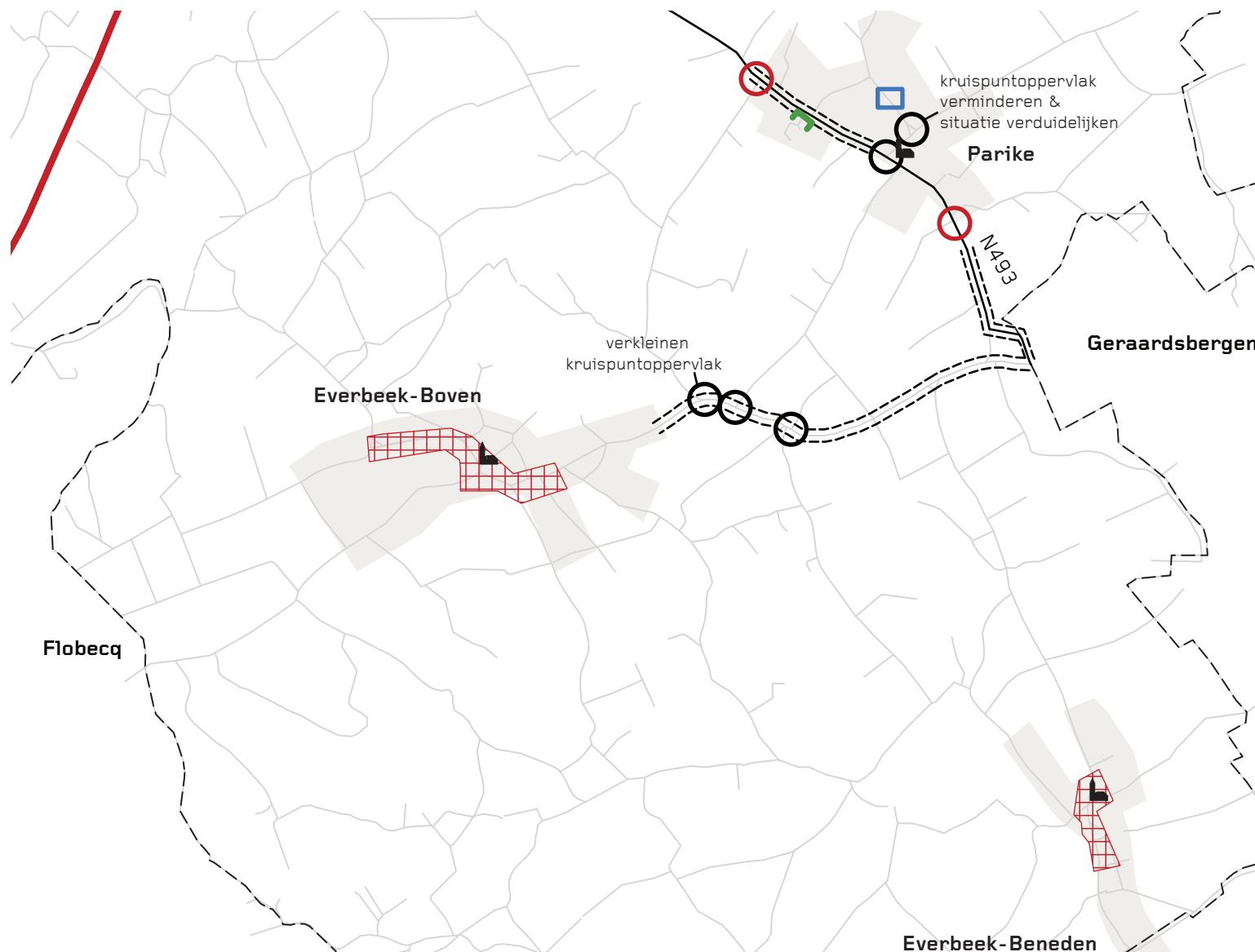
Kaart 12
Maatregelen Zegelsem en Elst



Kaart 13
Maatregelen Michelbeke en Elst



Kaart 14
Maatregelen Parike, Everbeek-boven,
Everbeek-beneden



6 Programma ondersteunende en flankerende maatregelen

6.1 C1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, sportclubs, evenementen

Acties die verdergezet worden:

- Fietsvergoeding voor gemeentelijk personeel behouden om een voorbeeld te stellen naar de bedrijven (en werknemers) van het industrieterrein en TopBronnen. Ook de benodigde voorzieningen dienen kwalitatief aanwezig te zijn en onderhouden of uitgebouwd te worden. (vb. droogruimte regenkledij, douches, ...)
- De gemachtigde opzichters aan de schoolomgevingen behouden om de kruispunten in goede banen te leiden bij aanwezigheid van scholieren.

Geplande acties:

- Fietspool opstarten i.s.m. school/ouderraad voor alle lagere scholen. Dit houdt in dat de leerlingen met de fiets naar school begeleid worden door een volwassene vanaf een bepaalde fietspool-locatie waar afgesproken wordt. Eventueel kan dit gerealiseerd worden voor één of twee scholen, waarbij dit project na verloop van tijd geëvalueerd wordt en waarbij de sterktes en zwaktes worden verwerkt voor de volledige gemeente en kernen.
- Dienstfietsen ter beschikking stellen voor het gemeentepersoneel, die in het kader van projecten en afspraken, dit vervoermiddel kunnen gebruiken.
- Schoolroutekaarten actualiseren en blijvend informatie verlenen aan de scholieren. Dit kan onder andere door verkeerslessen en speciale verkeersacties te organiseren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan fietsexcursies waar de belangrijkste knelpunten rond de school (en het gewenst fietsgedrag) besproken worden.
- Opmaak trage wegen kaart. Binnen het kader van duurzame mobiliteit en bereikbaarheid van openbaar vervoerhaltes, wordt een trage wegennetwerk uitgebouwd en in kaart gebracht. Er dient dus een studie te gebeuren naar de status van sommige reeds bestaande wegen en de mogelijke draagkracht van nieuwe, andere trage wegen. De aanzet werd gegeven door de samenwerking met vzw Trage Wegen voor Everbeek-beneden.
- Gratis fietsregistratienummer ingraveren op regelmatige tijdstippen.

6.2 C2. Tarifiering Openbaar Vervoer, Parkeren

Acties die verdergezet worden:

- Derde betalerssysteem behouden met De Lijn. (nu €5,00 voor 10 ritten met de bussen van De Lijn voor verplaatsingen binnen de gemeente)

Geplande acties:

- De blauwe zone in het centrum omvormen tot een zone met beperkte parkeerduur voor de Markt, de Hoogstraat en de Neerstraat. Voor de Wielendaelstraat en de Stationsstraat geldt dit slechts voor het eerste gedeelte, vanaf de Kasteelstraat.

6.3

C3. Algemene sensibilisering bij middel van campagnes

Acties die verdergezet worden:

- Snelheidscontroles uitvoeren. Meestal onaangekondigd uitvoeren, behalve 1x in de maand. De resultaten van de snelheidscontroles worden om de 6 maanden via de pers en gemeentelijke media verspreid.
- De parkeer- en andere verkeersproblemen worden gedetecteerd tijdens hoorzittingen en rechtstreeks door individuen of verenigingen aangebracht. In de mate van het mogelijke worden deze opgelost door de gemeente/politie/technische dienst/...
- Verkeerscampagnes worden door de politie – in samenwerking met de gemeente en derden – georganiseerd. Zo kan er bijvoorbeeld een campagne georganiseerd worden rond veilig verkeer bij schoolbegin (september) door verscherpt politietoezicht in de omgeving van scholen. In het begin van een seizoen kunnen ook acties ondernomen worden om leden van sportclub te informeren over (fiets)parkeergedrag en dergelijke.
- Informatieverstrekking van het openbaar vervoersaanbod door de Lijn (en NMBS) in samenwerking met de gemeente. Zo kunnen inwoners snel en efficiënt geïnformeerd worden over de mogelijkheden voor dagelijks en sporadisch gebruik.
- De mobiliteitscommissie komt 1 maal per jaar bijeen. Regelmatig worden er meldingskaarten verspreid via lokale, gedrukte media. Deze worden door deze commissie geëvalueerd.

Geplande acties:

- Jaarlijkse verkeersdag/-week met verschillende initiatieven met als doel mensen te informeren en te sensibiliseren tot gebruik van andere modi dan de eigen wagen.
- Tijdens de verlofperiode in verkavelingen en op plaatsen waar veel kinderen speelstraten afbakenen en voorzien van signalisatie.
- Gedurende de Vlaamse fietsweek voor scholen (en verenigingen) fietstochten voorzien waarbij de aandacht ligt op de fietsvriendelijke (en alternatieve) routes.
- Na het beëindigen van de mobiliteitsstudie zal de gemeente de belangrijkste consequenties en maatregelen uit het mobiliteitsplan bekend maken. Concreet worden er ook infovergaderingen gepland om de maatregelen toe te lichten.
- Mobiliteitsbeïnvloedende projecten zoals bijvoorbeeld 'met belgerinkel naar de winkel',

6.4 C4. Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Acties die verdergezet worden:

- Organisatie van fietswedstrijden voor scholen en leerlingen
- Promoten van fietsregistratiemogelijkheid.
- Verkeerslessen voor scholen, waarbij een mobiel verkeerspark en behendigheidsparcours voor fietsers gebruikt kunnen worden. Dergelijke lessen kunnen ook voor bijvoorbeeld senioren georganiseerd worden, waarbij een heropfrissingscursus deze doelgroep meer kan informeren over het hoe en waar van de huidige wetgeving.
- Dagelijks toezicht aan en rond de scholen door gemachtigde opzichters i.s.m. de lokale politie. Naast de begeleiding bij het oversteken, kunnen ouders ook gewezen worden op hun (foutief) parkeergedrag bij het brengen of afhalen van de kroost.
- Aankopen van fluohesjes voor nieuwe leerlingen.
- De samenwerking met Con Brio vzw verderzetten om de voorzieningen (o.a. aan bushaltes) in propere staat te houden. Deze worden meermaals per jaar gereinigd en de vuilnisbakken dienen via een bepaalde regelmaat geledigd te worden.

Geplande acties:

- Verhoging van de fietscontroles. Eerst en vooral moeten scholen de fietsen van de kinderen controleren op kwaliteit. Bij een fiets die op punt staat kan een kleine beloning worden gegeven. Naarmate de donkere winterperiode aanbreekt, kan ook de controle door politie verhoogd worden, specifiek gericht op fietsverlichting, aan bijvoorbeeld de scholen en de stations van de buurgemeenten.
- Een signalisatieplan en bewegwijzering opmaken voor de randparkings waar gratis geparkeerd kan worden, naar aanleiding van de herinrichting van het centrum.

6.5 C6. Handhaving van snelheidsregimes en parkeerregimes

Acties die verdergezet worden:

- Sensibilisering naar parkeren toe, waarbij alle langparkeerders gestuurd worden naar de gratis (rand)parkings voor het centrumgebied. Daarnaast moet er ook controle uitgevoerd worden naar het gebruik van de blauwe zone, het bewonersparkeren en het betalend parkeren. Een hogere graad van controle stuurt namelijk richting correct gebruik.
- Door op regelmatige basis de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te controleren, kan deze in toom worden gehouden. Zo worden buitensporige snelheden vermeden. Deze controles kunnen op alle plaatsen in de gemeente plaatsvinden. Doch dient er voornamelijk aandacht te gaan naar de drukke verkeersassen als naar kwetsbare plaatsen waar bijvoorbeeld fietsers een drukkere weg oversteken.

Geplande acties:

- Controlebeleid op het parkeren gebeurt door regelmatig onderzoek te verrichten naar het gebruik ervan. Er kan ook opgetreden worden tegen foutief geparkeerde voertuigen, waarbij specifiek aandacht dient te gaan naar hinder voor voetgangers, fietsers of openbaar vervoersvoertuigen.
- Controleplan opmaken om op regelmatige basis de snelheden van het gemotoriseerd verkeer te meten. Deze resultaten dienen gestructureerd te worden geïnventariseerd om in de toekomst over voldoende cijfermateriaal te beschikken. Dergelijke handhaving verwezenlijkt een correcter gedrag.

6.6

C7. Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

Acties die verdergezet worden:

- Een vlotte samenwerking tussen verschillende gemeentediensten (ruimtelijke ordening, milieu, ...), politie en andere belanghebbenden blijft een actiepunt om een kwalitatief beleid na te streven.
- Bijscholing van de ambtenaren.
- Opleiding en bijscholing van de gemachtigde opzichters door de lokale politie. Deze worden trouwens vanuit de gemeente voorzien van alle noodzakelijkheden om hun taak tot een goed einde te brengen. Denk bijvoorbeeld aan nieuwe, fluorescerende jassen om de zichtbaarheid tijdens donkere periodes te garanderen.
- Bij het aanbreken van de donkere winterperiode aandacht blijven schenken aan zichtbaarheid (verlichting) van fietsers, door controle van de politie, gekoppeld aan een bekeuringssysteem. Hierbij moeten fietsers van fietsen met onbeperkte verlichting bekeurd worden om zo verkeerslessen bij te wonen.

Geplande acties:

- Een agenda opmaken voor de gemeentelijke mobiliteitscommissie waarbij elke kern op regelmatige basis wordt besproken over de huidige situatie (en problemen) in de kern.
- Uitschrijven van een vacature voor de functie mobiliteitsambtenaar in Brakel.
- Opstellen van een Trage Wegenplan.

6.7

C8. Gemeentegrensoverschrijdende aspecten

Acties die verdergezet worden:

- Samenwerking met de Lijn omtrent de lijnvoering en aanbod, ten behoeve van een voldoende kwalitatief aanbod, frequentie en amplitude. Dit gebeurt in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.

- Verder afstemmen van het snelheidsbeleid op het beleid van alle buurgemeenten. Intergemeentelijke contact- en overlegmomenten bieden de mogelijkheid om het zonaal snelheidsbeleid van maximaal 70 km/u in de regio te organiseren. De afstemming met Lierde bestaat al en deze dient behouden te worden.

7

Evaluatie relatieschema en taakstellingen

Tijdens de verkenningsfase (stap 3) werden taakstellingen geformuleerd. Deze zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen uit het relatieschema. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of en hoe onderlinge samenhang wordt bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen	Opgenomen in beleidsplan
Trage Wegen	Voetgangersnetwerk	Opmaak van een Trage Wegenplan voor Brakel	– Theoretisch voorgesteld netwerk – Flankerende maatregel
Snelheidsbeleid	Netwerkstructuur / Categorisering	Vastleggen van definitieve categorisering van de wegen binnen Brakel.	Categorisering
		Invoeren van zonaal snelheidsbeleid.	– Zonaal snelheidsbeleid – Zone 30
	Verkeerscirculatie	Verkeerscirculatie rond de Markt	Verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden (Maatregelen per kern)
	Handhaving	Organisatie van controles op regelmatige basis	Flankerende maatregel
Nieuwe woon-ontwikkelingen in het centrum	Parkeerbeleid en parkeerplan	Opmaak strategisch beleidsplan & bepalen waar betalend parken of parkeren met een kaart verplicht wordt.	Flankerende maatregel
		Handhaving en controle parkeersituatie in centrum ten behoeve van de capaciteit voor kortparkeerders.	Flankerende maatregel
	Bewegwijzering	Parkings aanduiden	Flankerende maatregel

8

Actieprogramma

8.1

Evaluatie actieprogramma beleidsplan 2001

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de maatregelen die uitgevoerd werden sinds 2001.

Acties	Actor
Ruimtelijke structuur	
Afwerken ruimtelijk structuurplan	gemeente
Categorisering wegennet	
Aanleg Omleidingsweg N8c	AWV
Verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden	
Zone 30 (geleidelijke invoer bij noodzakelijke infrastructuur- en/of rioleringswerken)	
Nederbrakel: as Kasteelstraat – Hoogstraat – Neerstraat deels ingevoerd Serpentstraat tot toegang parking Tirse	gemeente
Opbrakel, Parike, Everbeek-boven, Everbeek-beneden, Elst, Michelbeke, Zegelsem: zone 30 bij schoolomgevingen	gemeente
Circulatiwijziging	
Plaatsen verkeersborden in het centrum	gemeente
Parkeerverbod t.h.v. het kruispunt Gauwstraat – Neerstraat	gemeente
Parkeerverbod (eenzijdig) in de Gauwstraat	gemeente
Maatregelen Kern	
Maatregelen Nederbrakel	
Aanpassen profiel Meerbeekstraat – Driehoekstraat: Driehoekstraat gerealiseerd	gemeente
Verbeteren rotonde Lindeplein	gemeente
Herinrichting Spoorwegstraat – Stationsstraat	gemeente
Maatregelen Michelbeke	
Poorten t.h.v. aanwijzingsbord bebouwde kom: drempel uitgevoerd op kruispunt Lepelstraat – Heksteelstraat – G.Gezelstraat	gemeente
Maatregelen Everbeek-beneden	
Verfraaiingswerken centrum	gemeente
Parkeren	
Parkeren in het centrum van Nederbrakel: invoeren blauwe zone + verkeersborden	gemeente

Goederenvervoer	
Bewegwijzering (i.r.m. de omleidingsweg en een tonnagebeperking)	gemeente
Openbaar vervoer	
Invoeren basismobiliteit: introduceren 2 belbussen + Ontsluitende bussen	De Lijn
Rechtstreeks verbindende bussen	De Lijn
Herinrichten Stationsplein	De Lijn + AWW + gemeente
Haltevorm en –accomodatie	gemeente
Fietsbeleid	
N8: Fietspad tussen Oudenaarde en Meerbeekstraat deels gerealiseerd in de buurt van het kruispunt met de Gentsestraat	AWV
N8c: Omleidingsweg is voorzien van vrijliggende fietspaden aan weerszijden van het traject	AWV
N493: Fietspad gerealiseerd voor volgende segmenten rotonde met N48 – bocht omleidingsweg/Geraardbergsestraat poort Nederbrakel – poort Parike	AWV
Ondersteunende en flankerende maatregelen	
C2 Tarifiering openbaar vervoer, parkeren	
Parkeren: Blauwe zone in Wielendaalstraat, Hoogstraat, Neerstraat, deel Kasteelstraat en Stationsstraat (reeds ingevoerd tijdens opmaak mobiliteitsplan)	
Openbaar vervoer: derde betalerssysteem	gemeente + De Lijn
C3 Algemene sensibilisering bij middel van campagnes	
Snelheidscontroles: publiceren van de resultaten in het gemeentelijk infoblad	gemeente
Parkeer- en andere verkeersproblemen worden gedetecteerd tijdens hoorzittingen	gemeente
t.h.v. scholen voeren acties rond het niet of enkel op afstand parkeren	gemeente
C4 Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	
Verkeerslessen	gemeente
Fietswedstrijden	gemeente
Verkeersparken	gemeente
Promoten van fietsregistratiemogelijkheid	gemeente
C5 Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerregimes	
Snelheidscontroles na invoeren van nieuwe snelheidsregimes	gemeente
C6 Beleidsondersteuning	
Goede samenwerking tussen politie, technische dienst, milieudienst, ruimtelijke ordening	gemeente
Bijscholing van de ambtenaren	gemeente

8.2

Actieprogramma 2012

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijnen waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt en een eerste ruwe meting/schatting van de kostprijs. De verantwoordelijke partner(s) word(t)(en) aangeduid. De verschillende partners engageren zich er toe de maatregelen uit te voeren binnen de perken van de jaarlijkse begroting.

KT = Korte termijn (periode 2012–2014)

MT= Middellange termijn (periode 2015–2016)

LT = Lange termijn (periode na 2016)

TABEL uit ACCES invoeren na definitief vastleggen tabel

Werkdomein	Actie	Budget	Timing	Initiatiefnemer	Partner(s)	Hoofddoelstelling	Locatie
A Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten							
A.2	Herinrichting dorpskern Nederbrakel (oude doortocht)		KT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
A.2	Herinrichting dorpskern Everbeek-boven		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Everbeek-boven
A.3	Afstemming weginrichting met functionaliteit uit categorisering		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Gemeente
B Netwerken per modus							
Voetgangers							
B.1	Start opmaak plan Trage Wegen		KT	Gemeente	vzw Trage Wegen	Bereikbaarheid	Gemeente
B.1	Verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden: Zone 30 <i>(geleidelijke invoer bij noodzakelijke infrastructuur- of rioleringswerken)</i>						
	Nederbrakel						
	Nederstenkouter, Sint-Pieterswijk, Suttermeers, Vierschaar		2012	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Nederbrakel
	Kasteelstraat - Hoogstraat - Neerstraat (uitbreiding huidig traject)		KT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Nederbrakel
	afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Nederbrakel
	Opbrakel						
	Edg. Tinelwijk		2012	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Opbrakel
	afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Opbrakel
	Parike						
	Peperdaalwijk		2012	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Parike
	afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Parike
	Elst						
	Noordhoek		2012	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Elst
	afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Elst
	Michelbeke						
	Hovendaal & tussen Boekendries en Meierij		2012	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Michelbeke
	afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Michelbeke
	Zegelsem: afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Zegelstem
	Everbeek-beneden: afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Everbeek-beneden
	Everbeek-boven: afbakening bebouwde kom		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Everbeek-boven
Fietsverkeer							
B.2	Aanleg fietspaden						
	Kasteeldreef		LT	AWV		Verkeersveiligheid	Buitengebied
	Leinstraat - Cijnsland - Heinestraat: poort Opbrakel - grens Flobecq		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Buitengebied
	Lepelstraat: poort Michelbeke - poort Elst		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Buitengebied
	Molenstraat - Priemstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Buitengebied
	N48: rotonde Heereweg/Kasteelstraat/N493/N48 - grens Ronse		LT	AWV		Verkeersveiligheid	Opbrakel
	N493: Omleidingsweg N8c - grens Geraardsbergen (vervolledigen)		LT	AWV		Verkeersveiligheid	Parike/Buitengebied
	N8: grens Oudenaarde - rotonde Herreweg/Kasteelstraat/N493/N48 (vervolledigen)		LT	AWV		Verkeersveiligheid	Buitengebied/Nederbrakel
	N8: ingang Top Bronnen - grens Ninove		LT	AWV		Verkeersveiligheid	Buitengebied
B.2	Voorzieningen treffen ifv fietsroutenetwerk in dorpskernen (cfr zone 30)					Verkeersveiligheid	Dorpskernen

Werkdomein	Actie	Budget	Timing	Initiatiefnemer	Partner(s)	Hoofddoelstelling	Locatie
B.3	Openbaar vervoer						
	Onderzoek naar betere bediening naar station Lierde		KT	De Lijn		Bereikbaarheid	Gemeente/Burgemeente
	Netwerk en bediening volgens mobiliteitsvisie 2020 uitwerken		KT-MT-LT	De Lijn	Gemeente	Bereikbaarheid	Gemeente
B.4	Gedifferentieerd snelheidsbeleid						
	Uitvoeren besluit gemeenteraad (o.a. plaatsen borden)		2012	Gemeente		Verkeersveiligheid	Gemeente
B.6	Maatregelen parkeren						
	Invoeren 'Zone met beperkte parkeerduur' in het centrum		2012	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Nederbrakel
	Signalisatieplan en bewegwijzering parkings Nederbrakel		KT	Gemeente		Bereikbaarheid	Nederbrakel
B.5	Maatregelen in de kernen						
	Nederbrakel						
B.4	Verkeerscirculatie wijzigen		2012	Gemeente		Bereikbaarheid	Nederbrakel
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren poorten						
	N462 t.h.v. Driehoekstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	N8 t.h.v. Abeelpad		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	N8 t.h.v. Oorloge		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren veilige oversteken						
	N493-Fietspad over lange afstand		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	N8-Kleistraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	N8-Kokerbergstraat/Oude Blekerijstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	N8-N415		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
B.5	Aanpassen kruispunten: verduidelijking aanwezigheid woonkern						
	N8-Meerbeekstraat/Hayershoek		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
B.5	Wegversmalling & asverschuivingen Driehoekstraat-Meerbeekstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
B.5	Accentueren toegang zone 30						
	Dam t.h.v. Meerbeekstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	Driehoekstraat: kruispunten met Nederstenkouter en Veldstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	Kruisstraat aan (toekomstig) bord zone 30		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	Olifantstraat t.h.v. N493		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	Spoorwegstraat t.h.v. N493		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	Warande t.h.v. N8c		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	Wielendaelstraat na rotonde Driehoestraat/Meerbeekstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel
	Wijnstraat t.h.v. N493		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Nederbrakel

Werkdomein	Actie	Budget	Timing	Initiatiefnemer	Partner(s)	Hoofddoelstelling	Locatie
	Opbrakel						
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren poorten N48 t.h.v. S.Jadonespad		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Opbrakel
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren veilige oversteken N48-Boekkouter/Maaistraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Opbrakel
	N48-Herenhof/Riebeke		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Opbrakel
	N48-Opbrakelsestraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Opbrakel
B.5	Accentueren toegang zone 30: Opbrakelsestraat t.h.v. N48		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Opbrakel
	Parike						
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren poorten N493 t.h.v. toegangen bebouwde kom					Verkeersveiligheid	Parike
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren veilige oversteken en kruispunten N493-Hollebeekstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Parike
B.5	Aanpassen kruispunten: verduidelijking aanwezigheid woonkern N8-Meerbeekstraat/Hayershoek		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Parike
B.5	Beveiligen (en accentueren) schooluitgang Matrouwstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Parike
B.5	Accentueren toegang zone 30: Peperdaalwijk		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Parike
	Elst						
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren poorten N462 t.h.v. Driehoekstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Elst
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren veilige oversteken N493-Fietspad over lange afstand		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Elst
B.5	Aanpassen kruispunten: verduidelijking aanwezigheid woonkern N8-Meerbeekstraat/Hayershoek		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Elst
B.5	Wegversmalling & asverschuivingen Gentsestraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Elst
B.5	Accentueren toegang zone 30: Ommegangstraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Elst
	Michelbeke						
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren veilige oversteken en kruispunten Groenstraat-fietspad over lange afstand		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Michelbeke
	Kruispunt Kasteeldreef-Meierij-Molenberg + fietspad over lange afstand		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Michelbeke
	Zegelsem						
B.5	Aanpassen kruispunten: verduidelijking aanwezigheid woonkern N8-Sint-Ursmansstraat					Verkeersveiligheid	Zegelsem
	N8-Teirlinckstraat					Verkeersveiligheid	Zegelsem
	Everbeek-beneden						
B.1/B.5	Herwaardering dorpscentrum		LT	Gemeente		Verkeersleefbaarheid	Everbeek-beneden
	Everbeek-boven						
B.5	Aanpassen kruispunten: creëren veilige oversteken en kruispunten Faye-Steenberg: verkleinen kruispunt		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Everbeek-boven
	Priemstraat-Koestraat		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Everbeek-boven
	Molenstraat-Priemstraat-Plankkouter-Fraan		LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Everbeek-boven

Werkdomein	Actie	Budget	Timing	Initiatiefnemer	Partner(s)	Hoofddoelstelling	Locatie
C	Ondersteunende maatregelen en flankerende maatregelen						
C.1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, sportclubs, evenementen						
	Fietspool voor alle lagere scholen		KT-MT-LT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Gemeente
	Dienstfietsen voor het gemeentepersoneel aanschaffen		2012	Gemeente		Bereikbaarheid	Gemeente
	Schoolroutekaarten en informatieverlening aan scholieren		KT-MT-LT	Gemeente		Bereikbaarheid	Gemeente
	Mogelijkheid organiseren tot gratis fietsregraveren		KT-MT-LT	Gemeente	Politie	Leefbaarheid	Gemeente
C.3	Algemene sensibilisering bij middel van campagnes						
	Jaarlijkse verkeersdag/-week organiseren		continu	Gemeente		Bereikbaarheid	Gemeente
	Speelstraten afbakenen tijdens verlofperiodes op plaatsen waar veel kinderen komen		continu	Gemeente		Verkeersveiligheid	Gemeente / Dorpskernen
	Fietstochten organiseren tijdens de Vlaamse fietsweek (Jaarlijks)		continu	Gemeente		Bereikbaarheid	Gemeente
	Publicatie van de belangrijkste consequenties en maatregelen uit het mobiliteitsplan (en infovergaderingen)		2012	Gemeente		Bereikbaarheid	Gemeente
	Mobiliteitsbeïnvloedende projecten organiseren		continu	Gemeente		Bereikbaarheid	Gemeente
C.4	Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen						
	Verhoging van de fietscontroles		KT	Gemeente	Politie, Scholen	Verkeersveiligheid	omgeving scholen/Gemeente
C.6	Handhaving van snelheidsregimes en parkeerregimes						
	Opmaak controleplan voor snelheidscontroles als parkeercontroles + inventarisatie		KT	Gemeente	Politie	Verkeersveiligheid	Gemeente
C.7	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie						
	Opmaak kalender om dorpskernen te bespreken in de gemeentelijke mobiliteitscommissie		continu	Gemeente		Verkeersveiligheid	Gemeente
	Uitschrijven vacature mobiliteitsambtenaar		KT	Gemeente		Verkeersveiligheid	Gemeente

9 Bijlagen

9.1 Verslagen GBC

6131- Mobiliteitsplan Brakel

Verslag externe vergadering dd. 8.12.2010

Instantie	Naam	Functie	e-mail	A	V
Gemeente Brakel	Sandy Casieris	Milieuambtenaar	milieu@brakel.be	X	
	Johan Thomas	Schepen Mobiliteit	Johan.thomas1@telenet.be	X	
	Sabine Hoeckman	Schepen Openbare Werken	Sabine.hoeckman@telenet.be	X	
	Katia Bernagie	Diensthooft Technische Dienst	Katia.bernagie@brakel.be	X	
Politiezone Brakel	Dirk Hoebeke			X	
	Marcel Saeytjdt		info@pzbrakel.be	X	
	Herman De Potter		Marcel.saeytjds@skynet.be	X	
	Rosy Taelman	Mobiliteitsontwikkelaar	Rosy.taelman@delijn.be	X	
Vlaanderen	Wilfried Tortelboom			X	
	Noel Morreels		Wilfried.tortelboom@telenet.be	X	
	Vic Everaet		Noel.morreels@skynet.be	X	
	Jean-Pierre De Frenne	AWV - District Oudenaarde	Jeanpierre.defrenne@mow.vlaanderen.be	X	
Vlaams Belang	Katia Rottiers	Mobiliteitsbegeleider	Katia.rottiers@mow.vlaanderen.be	X	
	Stijn Vandousselaere	BMV			
SumResearch	Patrick Maes		Stijn.vandousselaere@sum.be	X	
SumResearch			Patrick.maes@sum.be	X	

Verslaggever Stijn Vandousselaere

Volgende vergadering

1.

Verslag

Elk mobiliteitsplan dient nu een participatietraject te doorlopen. Het participatietraject wordt best bij de aanvang van de opmaak van het mobiliteitsplan vastgelegd, en wordt in de sneltoets geïntegreerd. Het participatietraject is vrij te bepalen en moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad. De gemeente Brakel beschikt reeds over een zeer uitgebreide GBC, waarin alle adviesraden, en gemeenteraadsleden vervat zitten. Er wordt voorgesteld om de goedgekeurde delen van het mobiliteitsplan telkens ter inzage op de gemeentelijke website te publiceren.

De verkenningnota wordt overlopen.

1.1.

Stap 1 & 2 : uitkomst sneltoets en samenhang tussen de thema's

- Het openbaar onderzoek van het GRS is ondertussen afgelopen, advies gecoro nog niet gekend
- BPA nr 3 wordt in herziening gesteld voor een tweede ontsluitingsweg, samen met het BPA Kerkmeersch wordt op 10 januari 2011 een plenaire vergadering georganiseerd
- De mobiliteitsbegeleider deelt de stand van zaken mee van de mobiliteitsplannen der buurgemeenten en vraagt om het kaartje met de recente ruimtelijke ontwikkelingen uit de sneltoets op te nemen in de verkenningnota
- De Lijn vraagt om hun mobiliteitsvisie 2020 op te nemen in de verkenningnota. De belbuszone Lierde-Brakel dateert van 2 april 2006

- De milieuovereenkomst cluster mobiliteit omvat een passieve sensibilisatie omtrent het mobiliteitsplan en de aanwezigheid van de milieuableiden in de GBC

1.2.

Stap 3 : operationele doelstellingen

- De taakstellingen die voortvloeden uit de doelstellingen, dienen meetbaar gemaakt te worden. Zo is "opmaak trage wegenkaart en gebruik voor de schoolroutes" meetbaarder dan "promotie en bewegwijzering trage wegen". Sum zal dit aanpassen.

1.3.

Stap 4 : uitwerking gekozen thema's

- Wat betreft trage wegen heeft de gemeente voor 2011 ingetekend voor een pilootproject bij de provincie voor deelgebied Everbeek-Beneden (ten zuiden van de Riemstraat – Bovenstraat). De inventarisatie zou eind 2011 af zijn.
- Beschikbare gegevens: wandelroutes, mountainbikeroutes, er zijn ook schoolroutekaarten in opmaak,
- Een compleet tragewegenkaart opmaken binnen het tijdsbestek van de herziening van het mobiliteitsplan is niet haalbaar. Er wordt gekozen voor een 'theoretisch netwerk', met eventueel een concreet actieplan voor Everbeek-beneden.
- Thema categorisering – snelheidsbeleid – circulatieplan: de plannen voor de herinrichting van de Markt moeten worden meegenomen in dit thema (aanpassing verkeerscirculatie).
- Thema versterken van het wonen in het centrum: het STOP-principe als doelstelling opnemen. Er bestaat nog geen gemeentelijke parkeerverordening .

2.

Conclusie

De aangepaste versie van de sneltoets wordt half januari doorgestuurd naar alle leden van de GBC, om op de PAC van februari behandeld te worden.

6131 – Verbreden/Verdiepen Mobiliteitsplan Brakel

Verslag GBC dd. 18.01.2012

Instantie	Naam	Functie	email	A	V
Gemeente Brakel	Herman De Croo	Burgemeester	herman@decroo-desguin.be	x	
	Johan Thomas	Schepen Mobiliteit	johan.thomas1@telenet.be	x	
	Katia Bernagie	Diensthoofd Technische Dienst	katia.bernagie@brakel.be		
CD&V	Noel Morreels		noel.morreels@skynet.be	x	
Open-VLD	Marcel Saeytjdt		marcel.saeytjds@skynet.be	x	
Vlaams Belang	Veronique Lenvain		veronique.lenvain@skynet.be	x	
De Lijn Oost-Vlaanderen	Anneleen Langerock	Marktonderzoeker	anneleen.langerock@delijn.be		x
Provincie Oost-Vlaanderen	Pieter Derudder	Projectcoördinator fietsbeleid, Dienst Mobiliteit AWW	Pieter.derudder@oost-vlaanderen.be	x	
Vlaams gewest	Thomas Maes		thomas.maes@mow.vlaanderen.be	x	
	Katia Rottiers	Mobiliteitsbegeleider BMV	katia.rottierters@mow.vlaanderen.be	x	
Viso Cor Mariae Fietzersbond	Patrick Vandemenschbrugge		Patrick.vandemenschbrugge@gmail.com	x	
SumResearch	Patrick Maes		patrick.maes@sum.be	x	
	Jeroen Bulckaen		jeroen.bulckaen@sum.be	x	

Verslaggever Jeroen Bulckaen

Volgende vergadering

1. Verslag

Bij het verbreden/verdiepen van een mobiliteitsplan (spoor 2) worden drie grote fases doorlopen. Brakel zit nu in de tweede fase (onderzoeksfase). Het voorlopige onderzoeksrapport wordt overlopen aan de hand van de drie thema's die uitgewerkt dienden te worden na het opstellen van de verkenningnota.

1.1. Bereikbaarheid openbaar vervoer via trage wegen

Vanuit de gemeente wordt gemeld dat de samenwerking met vzw Trage Wegen stil gelegd is. Zo is het pilootproject voor Everbeek-Beneden nog niet opgestart. Dit wordt door de gemeente verder opgevolgd.

De uitwerking van dit hoofdstuk tracht dergelijk netwerk theoretisch op te stellen en te schetsen waarbij noodzakelijke eigenschappen besproken worden. Dit kan een hulp bieden bij de toekomstige opstelling van een trage-wegen-kaart. Dergelijke uitwerking is zéér zwaar en ligt niet binnen het bereik van dit project. Er dient een aparte studie te gebeuren, in samenwerking van de vzw Trage Wegen.

De mobiliteitsbegeleider van het Vlaams gewest vindt de uitwerking erg gedetailleerd en legt meer de nadruk op een globale visie. Verder wordt er ook opgemerkt dat echte trage wegen geen gemotoriseerd mogen/kunnen toelaten, waardoor de

gebruikte benamingen in het rapport dienen gewijzigd te worden. De kaart is in die zin verwarrend en onduidelijk. Ook de relatie met de bushaltes voor het netwerk van trage verbindingen dient beter in kaart te worden gebracht, samen met een verduidelijking van de recreatiemogelijkheden.

1.2.

Categorisering – Snelheid - circulatieplan

De wijziging van categorisering wordt goedgekeurd. De relatie met de categorisering in de buurgemeenten dient wel te worden opgenomen in het onderzoeksrapport. Er is ook een verdere opsplitsing van lokale wegen III noodzakelijk, in wegen in woonwijken en overige (landbouw)wegen, dit in functie van de invoering van zone 30.

De vooropgestelde circulatie in de omgeving van de markt wordt aanvaard, mits de huidige rijrichting in de Brugstraat behouden wordt en niet gewijzigd.

Inzake het gewenst snelheidsbeleid (uitgangspunt zonaal 70km/h) moet de huidige situatie, waarbij sommige niet gecategoriseerde wegen voor korte wegsegmenten nu 50 km/h hebben, worden herbekeken in relatie met het politiereglement en waar nodig aangepast.

De vooropgestelde zones 30 zijn voor de gemeente moeilijk realiseerbaar. Er wordt voorgesteld om zone 30 enkel te voorzien in alle afgesloten woonwijken en aan de scholen. Andere zone 30 voorstellen worden mogelijk op lange termijn gerealiseerd. De lijst van de woonwijken en de bijhorende straten wordt door de gemeente overgemaakt naar SumResearch.

1.3.

Versterken van het woning in het centrum

Dit thema richt zicht – ondanks de naam – voornamelijk op het parkeerbeleid in het centrum. In het algemeen blijkt er voldoende aanbod te zijn. Het gebruik van de aanwezige capaciteit is echter problematisch. Het aandeel langparkeerders (foutief gebruik blauwe zone) is te hoog en het aanpakken van dergelijk gedrag veroorzaakt een toename van 35-50% (afhankelijk van de locatie) in het aanbod voor de kortparkeerders.

De huidige bezetting werd doorgerekend in relatie met het herinrichtingsvoorstel voor de centrumstraten. De cijfers zullen nog eens vergeleken worden met het ontwerp, omdat de cijfers uit bijvoorbeeld de Brusselsestraat onrealistisch lijken.

De aanbeveling om het parkeerprobleem aan te pakken is controle voeren op het gebruik van de parkeerkaart in de blauwe zone, eventueel van betalend parkeren, eventueel via een intergemeentelijke aanpak.

2.

Conclusie

De opmerkingen uit deze vergadering (samen met enkele schriftelijke opmerkingen van de verontschuldigten) worden tegen half februari 2012 door SumResearch verwerkt en aangepast in het document, in de veronderstelling dat de gevraagde data ten laatste beschikbaar wordt gesteld op 1 februari 2012. Deze nieuwe versie wordt digitaal verspreid om eventuele opmerkingen uiterlijk tegen 22 februari 2012 te ontvangen. Daarna wordt het document op tegen eind februari 2012 opgestuurd om door de PAC behandeld te worden in maart 2012.

Hierna zal werk gemaakt worden van de derde fase, het opstellen van een nieuw beleidsplan.

6131 – Verbreden/Verdiepen Mobiliteitsplan Brakel

Verslag vergadering GBC dd. 27/06/2012

Instantie	Naam	Functie	email	A	V
Gemeente Brakel	Herman De Croo	Burgemeester	herman@decroo-desguin.be	x	
	Johan Thomas	Schepen Mobiliteit	johan.thomas1@telenet.be	x	
	Katia Bernagie	Diensthofd Technische Dienst	katia_bernagie@brakel.be		
CD&V	Jurgen De Mets	Gemeentesecretaris	Jurgen.demets@brakel.be	X	
Open-VLD	Noel Morreels		noel.morreels@skynet.be	x	
	Marcel Saeytjdt		marcel.saeytjds@skynet.be	x	
	Veronique Lenvain		veronique.lenvain@skynet.be		X
Vlaams Belang	Wilfried Tortelboom		wilfried.tortelboom@telenet.be	x	
Sp.a	Pieter Derudder		Pieter.derudder@oost-vlaanderen.be	x	
Provincie Oost-Vlaanderen		Projectcoördinator fietsbeleid, Dienst Mobiliteit			
De Lijn Oost-Vlaanderen	Rosy Taelman		rosy.taelman@delijn.be	x	
Vlaams gewest	Thomas Maes	AWV	thomas.maes@mow.vlaanderen.be	x	
	Katia Rottiers	Mobiliteitsbegeleider BMW	katia.rottiens@mow.vlaanderen.be	x	
Politie Brakel	Dirk Hoebeke		dirk.hoebeke@pzbrakel.be	x	
Middenstandsrada KTA Brakel	Lieven De Moor	voorzitter	info@advocaat-demoor.be	x	
Viso Cor Mariae Fietzersbond	Patrick Vandemenschbrugge		info@ktabrakel.be	x	
	Patrick Maes		Patrick.vandemenschbrugge@gmail.com	x	
SumResearch	Jeroen Bulckaen		patrick.maes@sum.be	x	
			jeroen.bulckaen@sum.be	x	

Verslaggever Jeroen Bulckaen

Volgende vergadering

1. Verslag

Bij het verbreden/verdiepen van een mobiliteitsplan (spoor 2) worden drie grote fases doorlopen. Brakel zit nu in de derde fase (opstellen beleidsplan).

Het eerste concept van het beleidsplan wordt overlopen aan de hand van de grote onderdelen die uitgewerkt dienen te worden na het opstellen van de uitvoeringsnota. Dit zijn 1) het duurzaam mobiliteitsscenario, gerelateerd aan het ruimtelijke beleid, 2) de verkeersnetwerken en –thema's en 3) Programma ondersteunende en flankerende maatregelen. Na het overlopen van deze onderdelen, wordt het relativeschema uit de verkenningfase getoetst of dit uitgewerkt wordt in het beleidsplan. Ten slotte wordt gekeken welke elementen uit het vorige actieplan gerealiseerd werden en wordt een aanzet gegeven tot het nieuwe actieprogramma.

De opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan Brakel volgt spoor 2 verbreden/verdiepen mobiliteitsplan), waarbij het vorig mobiliteitsplan als basis wordt gebruikt. De mobiliteitsbegeleider van BMW heeft Sum gemeld dat een beleidsplan zelfstandig moet kunnen worden gelezen en uit een informatief en richtinggevend deel dient te bestaan. De uitwerkingsnota en/of de verkenningsnota

als informatief deel beschouwen is niet voldoende. Er zal dus een kort informatief deel worden toegevoegd, met een beknopte samenvatting van de verkenningfase en de uitwerkingfase.

Het beleidsplan moet ook het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject doorlopen. Idealiter valt dit best samen met de bekendmaking van de herinrichting van de doortocht door het centrum van Nederbrakel, als belangrijkste actiepunt uit het mobiliteitsplan.

1.1. Duurzaam Mobiliteitsscenario en Ruimtelijk Beleid

Het duurzaam mobiliteitsscenario werkt verder op dat van het vorige mobiliteitsplan. De aandachtspunten hierin zijn de verkeersveiligheid en het snelheidsbeleid, waarbij rekening wordt gehouden met de voorziene herinrichting van de doortocht. Een lid van de GBC merkt op dat de kaart met het duurzaam scenario niet erg duidelijk is. Dat zal worden aangepast.

Het ruimtelijk beleid volgt de visie uit het GRS, goedgekeurd in 2011. De drie grote beleidspunten met mobiliteitseffecten (wonen, ambachtelijke zone en herinrichting doortocht Nederbrakel) worden kort toegelicht. De vraag wordt gesteld of Sum over het recentste/definitieve plan van de herinrichting van de markt en de doortocht kan beschikken om dit op te nemen in de definitieve versie van het beleidsplan.

1.2. Verkeersnetwerken en –thema's

In dit hoofdstuk werd weinig gewijzigd t.o.v. de uitvoeringsnota, wat betreft categorisering van het wegennet en het snelheidsbeleid.

Op de kaart 4 parkeerbeleid centrum moet de zone betalend parkeren en blauwe zone worden samengevoegd tot een zone van beperkte parkeerduur. De gemeente kiest niet voor betalend parkeren, maar voor een strengere controle van de zone met beperkte parkeerduur. Na enige discussie wordt de zone van beperkt parkeren in de Stationsstraat gehalveerd.

Ivm het openbaar vervoer betreft de GBC de besparingsmaatregelen van De Lijn met de afschaffing van avond- en weekenddiensten. De Lijn wil wel een betere bediening van het station van Lierde onderzoeken.

Het hoofdstuk eindigt met een overzicht op kaart per kern van de verschillende maatregelen in functie van het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Er zal nog een onderscheid worden gemaakt tussen nog aan te leggen en reeds gerealiseerde acties. Ook de fietspaden zullen op deze kaarten worden aangeduid.

1.3. Programma ondersteunende en flankerende maatregelen

De politie speelt bij vele zaken een prominente rol. Het is dus noodzakelijk dat dit van naderbij wordt bekeken en de opmerkingen nadien overgemaakt worden.

1.4. Evaluatie relatieschema en taakstellingen

Dit beleidsplan voldoet aan de taakstellingen, zoals opgesteld in de verkenningnota.

1.5. Actieprogramma

De volgende opdeling in termijnen zal worden gehanteerd: Korte termijn 2012-2015, Middellange termijn 2015-2016 en Lange termijn later dan 2016. Waar mogelijk moeten nog de budgetten worden aangevuld, ook die van het Vlaams Gewest.

2. Conclusie

De opmerkingen uit de vergadering (samen met enkele opmerkingen van de verontschuldigten) worden verwerkt en aangepast in het document. Deze nieuwe versie wordt ter goedkeuring overgemaakt aan de gemeenteraad (voorlopige

aanvaarding), waarna het participatietraject wordt opgestart. Daarna komt de GBC eventueel samen om de belangrijkste opmerkingen te bespreken, om vervolgens de herwerkte versie op de PAC te laten voorkomen.

9.2

Relatieschema's onderzoekthema's

Werkdomeinen	A Ruimtelijke ontwikkelingen	B verkeersnetwerken	C Flankerende maatregelen
Doelstellingen			
veersveiligheid		Vormtypologie netwerk	
bereikbaarheid	Recreatief medegebruik open ruimte	↑	Opmaak tragewegenplan per school + promotie & bewegwijzering
leefbaarheid		Trage wegen	
toegankelijkheid		Trage wegen vrijwaren van autoverkeer	
milieu	• Versterken KLE langsheen trage wegen • Milieuvriendelijke verharding • Erosiebestrijding		

Verbreding en verdieping via Trage wegen

Werkdomeinen	A Ruimtelijke ontwikkelingen	B verkeersnetwerken	C Flankerende maatregelen
Doelstellingen			
verkeersveiligheid		Zonaal snelheidsbeleid op basis van aangepaste categorisering	Specifieke snelheidscontroles
bereikbaarheid		Aanpassing inrichting lokale wegen en zone 30	
leefbaarheid	Respecteren verblijfsgebieden		
toegankelijkheid			
milieu	Vermineren geluidshinder		

Verbreiding en verdieping via Zonaal snelheidsbeleid op basis van aangepaste categorisering

Werkdomeinen	A Ruimtelijke ontwikkelingen	B verkeersnetwerken	C Flankerende maatregelen
Doelstellingen			
verkeersveiligheid			
bereikbaarheid	Nieuwe woonontwikkelingen in het centrum	Aangepaste verkeerscirculatie en parkeerbeleid in het centrum	Parkeersignalisatie
leefbaarheid		Vermijden parkeeroverlast in het centrum	Parkeercontroles
toegankelijkheid		Fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk doorheen de bouwblokken	Specifieke maatregelen voor bewoners
milieu			

Verbreiding en verdieping via Nieuwe woonontwikkelingen in het centrum

SumColofon

datum	opgesteld te Gent op 04.09.12
onder de algemene directie van	Paul Lievevrouw, voorzitter
projectleider	Patrick Maes, geograaf – ruimtelijk planner
projectmedewerkers	Jeroen Bulckaen, verkeerskundige
SumContact	SumResearch nv brussel@sum.be gent@sum.be www.sum.be