

Provincie: Antwerpen
Arrond.: Turnhout
Gemeente: Hulshout

Dossiernr.: 02143/03

17 maart 2005

Gemeente Hulshout - Mobiliteitsplan

Fase 3: Beleidsplan

(Samen te lezen met het PAC-advies van 17 maart 2005: zie bijlage)

Opdrachtgever:

Gemeentebestuur Hulshout
Prof. Dr. Vital Celenplein 2
2235 Hulshout



Libost-Groep nv. - Ontwerp en adviesbureau

Herckenrodesingel 101 – 3500 Hasselt
Domeinstraat 11A – 3010 Kessel-Lo

Tel: 011/26.08.70
Tel: 016/89.34.40

Fax: 011/26.08.80
Fax: 016/89.57.83

email: verkeerskunde@libost-groep.com
email: vlaamsbrabant@libost-groep.com

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
0. PROCESVOORTGANG	4
1. Opbouw van het Mobiliteitsplan	5
2. PROBLEEMFORMULERING	5
2.1. Overzicht probleemvelden	5
2.2. Kwaliteiten en potenties	5
3. BELEIDSDOELSTELLINGEN EN TOETSINGSCRITERIA	9
3.1. Algemene doelstellingen	9
3.1.1. Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	9
3.1.2. Vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen	9
3.2. Specifieke doelstellingen	9
4. VOORSTELLING VAN DE SCENARIO'S	10
4.1. TRENDSCENARIO	10
4.2. DUURZAAM SCENARIO	11
4.2.1. Concept – Algemene kenmerken duurzaam scenario	11
4.2.2. Positieve en negatieve elementen van het scenario	12
4.3. Algemeen -Toetsing van de scenario's	12
4.4. Beoordeling van de scenario's	12
5. VOORKEURSCENARIO	14
5.1. Ruimtelijke ontwikkelingen	14
5.2. Verkeerskundige ontwikkelingen	14
5.3. Ondersteunende en flankerende maatregelen	14
5.4. Besluit	14
6. Opbouw van het beleidsplan	15
6.1. Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	15
6.1.1. Werkdomein A1: Gewenste ruimtelijke structuur globaal	15
6.1.2. Werkdomein A2: Strategische projecten	20
6.1.3. Werkdomein A3: Wegencategorisering	22
6.2. Werkdomein B: Ontwikkeling verkeersnetten	25
6.2.1. Werkdomein B1: Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/ voetgangersnetwerk	25
6.2.2. Werkdomein B2: Fietsbeleidsplan	28
6.2.3. Werkdomein B3: Beleidsplan Openbaar vervoer	30
6.2.4. Werkdomein B4: Beleidsplan autoverkeer	32
6.2.5. Werkdomein B6: Verkeersveiligheidsplan	32
6.2.6. Werkdomein B7: Parkeerbeleidsplan	34
6.2.7. Werkdomein B8: Overstapvoorzieningen	34
6.3. Werkdomein C: Ondersteunende of flankerende maatregelen	35
6.3.1. Werkdomein C1: Vervoermanagement	35
6.3.2. Werkdomein C2: Parkeerbeleid en tarifiering openbaar vervoer	35
6.3.3. Werkdomein C3: Algemene sensibilisering bij middel van campagnes	35
6.3.4. Werkdomein C4: Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	35
6.3.5. Werkdomein C5: Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, reglementeringen,	35
6.3.6. Werkdomein C6: Organisatorische maatregelen	35
6.4. Werkdomein D: Samenhang tussen werkdomeinen A, B en C	35
6.5. Werkdomein F: Organisatie	36
6.5.1. Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners	36
6.5.2. Projectorganisatie voor sommige modules	36
7. Evaluatiemethode	37
8. Samenvatting maatregelen en prioriteiten	39
8.1. Overzicht actieprogramma werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	39
8.2. Overzicht Actieprogramma werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	39
8.3. Overzicht Actieprogramma werkdomein B2: Fietsroutenetwerken	40
8.4. Overzicht Actieprogramma werkdomein B3: Openbaar vervoerplan	40
8.5. Overzicht actieprogramma B4: Beleidsplan autoverkeer	40
8.6. Overzicht actieprogramma werkdomein B5: Verkeersveiligheidsplan	41
8.7. Overzicht actieprogramma werkdomein B6: Parkeerbeleidsplan	41
8.8. Overzicht actieprogramma werkdomein B7: Beleid m.b.t. overstapvoorzieningen	41
8.9. Overzicht actieprogramma werkdomein C1: Beleidsplan vervoermanagement	41
8.10. Overzicht actieprogramma werkdomein C3: Algemene sensibilisering bij middel van campagnes	41
8.11. Overzicht actieprogramma werkdomein C4: Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	41
8.12. Overzicht actieprogramma werkdomein C5: Beleidsplan handhaving	42
8.13. Overzicht actieprogramma werkdomein C6: Beleidsplan organisatorische maatregelen	42
9. Bijlage: advies van de Provinciale auditcommissie – 17 maart 2005	43
Tabel 1: Overzicht van de geconstateerde problemen in de gemeente Hulshout	5
Tabel 3: Voorstel Basismobiliteit	30
Tabel 4: Relevante modules	36

Figuur 1: Stappen bij het opstellen van een mobiliteitsplan	5
Figuur 2: Aanzet gewenste nederzettings- en economische structuur – GRS Hulshout (voorontwerp)	16
Figuur 3: Aanzet gewenste agrarische structuur – GRS Hulshout (voorontwerp).....	17
Figuur 4: Aanzet gewenste natuurlijke structuur – GRS Hulshout (voorontwerp).....	18
Figuur 5: Aanzet gewenste toeristisch-recreatieve structuur – GRS Hulshout (voorontwerp)	19
Figuur 6: Wegencategorisering volgens RSV, RSP-A en RSP-V	23
Figuur 7: Vrachtoorkeurotes	33
Kaart 1: Ruimtelijke probleemvelden	6
Kaart 2: Probleemstelling verkeer.....	7
Kaart 3: Verkeersonveiligheid.....	8
Kaart 4: Strategische projecten met mobiliteitsimpact	21
Kaart 5: Wegencategorisering – gemeente Hulshout	24
Kaart 6: Afbakening van verblijfsgebieden en snelheidsregimes.....	27
Kaart 7: Fietsroutenetwerk.....	29
Kaart 8: Openbaar vervoer	31

VERKLARENDE WOORDENLIJST

AWV	Administratie Wegen en Verkeer
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GEARGGREGEERDE	Ongevallen in een straal van 50 m. worden op één punt geplaatst
ONGEVALLLEN	
GRS	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
KMO	Kleine en Middelgrote Ondernemingen
KT	Korte Termijn (0-5 jaar)
LT	Lange Termijn (> 10 jaar)
MLT	Midellange termijn (6-10 jaar)
MMM	Multi Modaal Model
NMBS	Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen
RSP-A	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen
RSP-V	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Vlaams-Brabant
PAC	Provinciale audit commissie
PAE	Personenauto-equivalent
P+R	Park & Ride (Parkeer en Reis)-parking
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk UitvoeringsPlan

0. PROCESVOORTGANG

ONDERTEKENING CONVENANT:

- De moederconvenant nr. 13016/0 werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 19/11/2001 en door de minister ondertekend op 05/06/2002.
- Bijakte 1 werd op 10/07/2002 door de minister ondertekend.

In zitting van 21/08/2003 en van 13/05/2004 werd respectievelijk de oriëntatienota en de synthesesnota van het mobiliteitsplan van Hulshout door de PAC-Antwerpen conform verklaard.

SAMENSTELLING GBC - STUURGROEP:

Bij gemeenteraadsbeslissing dd. 28/10/2002 werd geopteerd voor de installatie van enerzijds een Gemeentelijke Begeleidingscommissie Mobiliteitsplan Hulshout (GBC) met als doel de begeleiding van het planningsproces voor de opbouw van het mobiliteitsplan.

Volgende beleidsactoren maken hier deel van uit:

- Gemeente Hulshout:
Dhr. M. Verhaegen, burgemeester
Dhr. J. Van der Mieren, schepen
Dhr. M. Ooms, schepen
Dhr. J. Wauters, schepen
Dhr. J. Van Bael, schepen
Dhr. G. Adams, gemeentesecretaris
Dhr. L. Van Roie, grondgebiedzaken
- Ministerie van het Vlaams Gewest (AWV):
Dhr. T. Janssens
Mevr. C. Hoebeeck
- Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM):
Dhr. D. Swerts, exploitatie De Lijn
Dhr. E. Fierens, De Lijn
- Lokale politie Zuiderkempen: Dhr. R. Versweyveld
- Libost-Groep nv:
Dhr. D. Vaes, projectleider
Dhr. R. Smeets, projectmedewerker

Daarnaast wordt een 'gemeentelijk stuurgroep mobiliteitsplan Hulshout' opgericht, waarin naast de leden van de GBC ook ruimte is voor verschillende belangenactoren:

Belangenactoren:

- Afgevaardigde cultuurraad: Wiesje Besselinck
- Afgevaardigde Milieuraad: Ludo Vermeulen
- Afgevaardigde Gecoro: Paul Vets
- Afgevaardigde Middenstand: Ludo Wuyts
- Afgevaardigde Industrie: Cannizzaro Rocco
- Afgevaardigde Oudercomité van de gesubs. vrije gemengde lagere en kleuterschool Houtvenne: Lut Bellekens
- Afgevaardigde gemeentelijke basisschool Hulshout: Christine Van der Biesen + Maria Vanlangendonck
- Afgevaardigde Oudercomité 'De Schatkist' van de vrije basisschool Hulshout-Westmeerbeek: Marie-Louise Eggers
- Afgevaardigde Oudercomité 'Toverdoos' van de vrije basisschool Hulshout-westmeerbeek: Anita Desmet
- Afgevaardigde Jeugdraad: Kris Ceulemans

VERGADERINGEN GBC:

In het kader van fase 3 van het mobiliteitsplan van Hulshout vergaderde de GBC op de volgende data:

- 8 november 2004
- schriftelijk advies begin februari

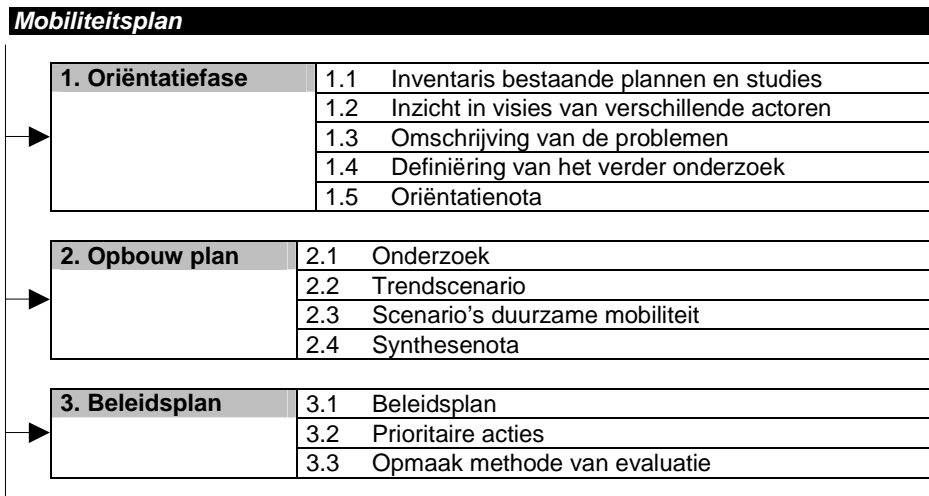
Stuurgroep en bevolking: 16 februari 2005

1. Opbouw van het Mobiliteitsplan

‘Mobiliteitsplanning’, zoals beoogd met het mobiliteitsconvenant, is **een proces** dat de klassieke stappen van opmaak van een beleidsplan, het maken van beleidskeuzen, uitvoering van acties en terugkoppeling doorloopt. Het mobiliteitsplan is opgebouwd volgens drie fasen:

- Fase 1. Oriëntatiefase
- Fase 2. Opbouw van het plan
- Fase 3. Beleidsplan

In figuur 1 zijn deze fasen schematisch in beeld gebracht. Dit document is het beleidsplan – fase 3 – voor het gemeentelijk mobiliteitsplan Hulshout. De resultaten van deze fase zijn verwoord in de oriëntatienota en werden voorgelegd aan de auditcommissie.



Figuur 1: Stappen bij het opstellen van een mobiliteitsplan

HET BELEIDSPLAN

In deze fase (fase 3: Beleidsplan) wordt het weerhouden mobiliteitsscenario verder uitgewerkt tot een beleidsplan. Dit leidt tot een actieplan voor de uitvoering van concrete projecten. Daarnaast wordt een voorstel gemaakt voor de monitoring van het mobiliteitsbeleid.

2. PROBLEEMFORMULERING

In dit hoofdstuk worden in het kort de bestaande en mogelijke toekomstige problemen alsook kwaliteiten en potenties inzake mobiliteit van de gemeente Hulshout samengevat. In de oriëntatienota staan deze problemen uitvoeriger beschreven en in de nota ‘Gericht onderzoek’ geanalyseerd.

2.1. Overzicht probleemvelden

Tabel 1: Overzicht van de geconstateerde problemen in de gemeente Hulshout

1.	Ruimtelijke ontwikkelingen
1.1.	Verspreiding van functies en uiteenlopende lintbebouwing
1.2.	Netevallei als ruimtelijke barrière: ontbrekende verbindingen voor elk soort weggebruiker tussen de dealkernen
1.3.	Ruimtelijke uitbreiding van de clusters industrie en recreatie
1.4.	Zonevreemde grootschalige en verkeersgenererende constructies
2.	Auto- en vrachtverkeer
2.1.	Ontbreken van wegencategorisering
2.2.	Zwaar (doorgaand) verkeer in woonkernen
2.3.	Ontsluiting van het industrieterrein het Hulshout-Heultje
3.	Openbaar vervoer
3.1.	Nauwelijks weekendbediening
3.2.	Matige en onvoldoende bediening van de woonkernen
3.3.	Ontbrekende relatie met station van Heist-op-den-Berg, hoofdzakelijk Houtvenne
4.	Fiets- en voetgangersverkeer
4.1.	Delen van de fietsvoorzieningen bieden onvoldoende veiligheid
4.2.	Ontbrekende doortochtinrichting Houtvenne en Hulshout
4.3.	Parkerende voertuigen op niet toegestane zones, hoofdzakelijk in schoolomgevingen
5.	Verkeersleefbaarheid
5.1.	Ob- en subjectieve verkeersonveiligheid
5.2.	Ontbrekende veilige oversteekvoorzieningen in kernen
5.3.	Verkeersonveiligheidsproblematiek in schoolomgevingen

2.2. Kwaliteiten en potenties

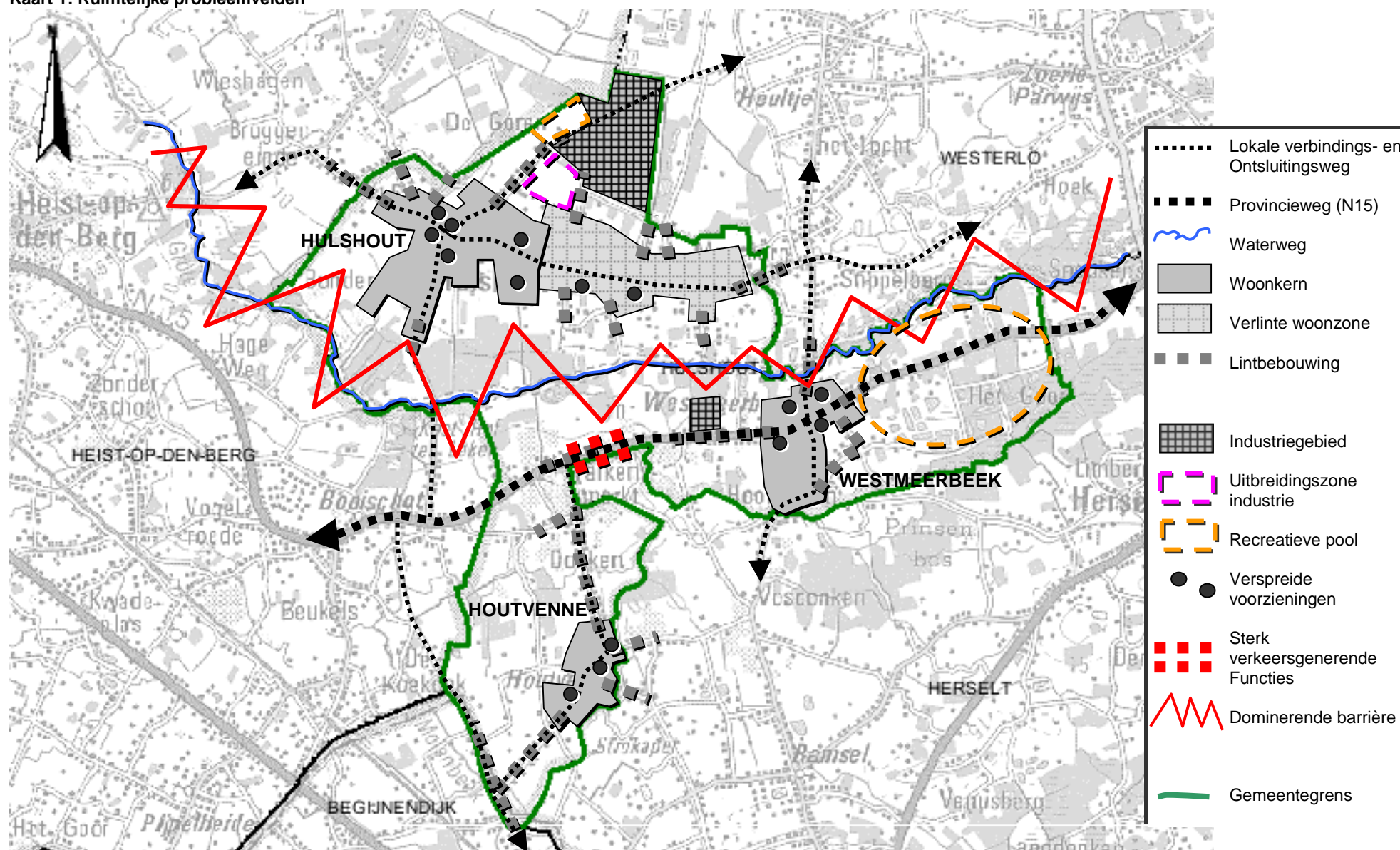
Kwaliteiten:

- De doortochtinrichting in Westmeerbeek.
- De reeds gerealiseerde verkeersprojecten.
- Het huidige fietsgebruik en de lage ongevalcijfers.
- Opmaak signalisatieplan voor bedrijven(terreinen).
- Situering van Hulshout t.o.v. het hoger wegennet: een matige ontsluiting betekent meestal geen grote verkeersstromen (verkeersluw gebied).

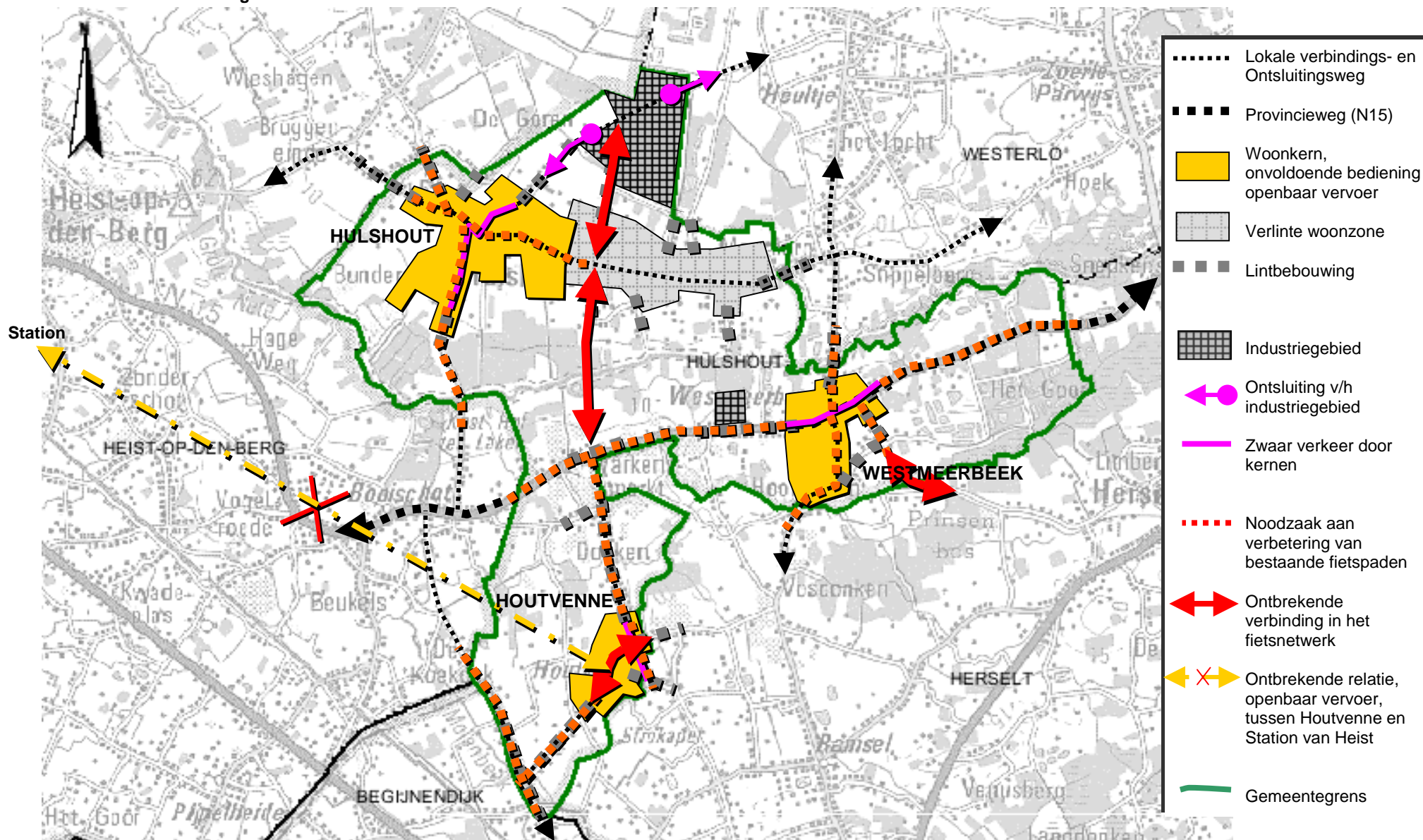
Potenties:

- De voormalige spoorwegbedding is ingericht als bovenlokale en exclusieve fietsroute.

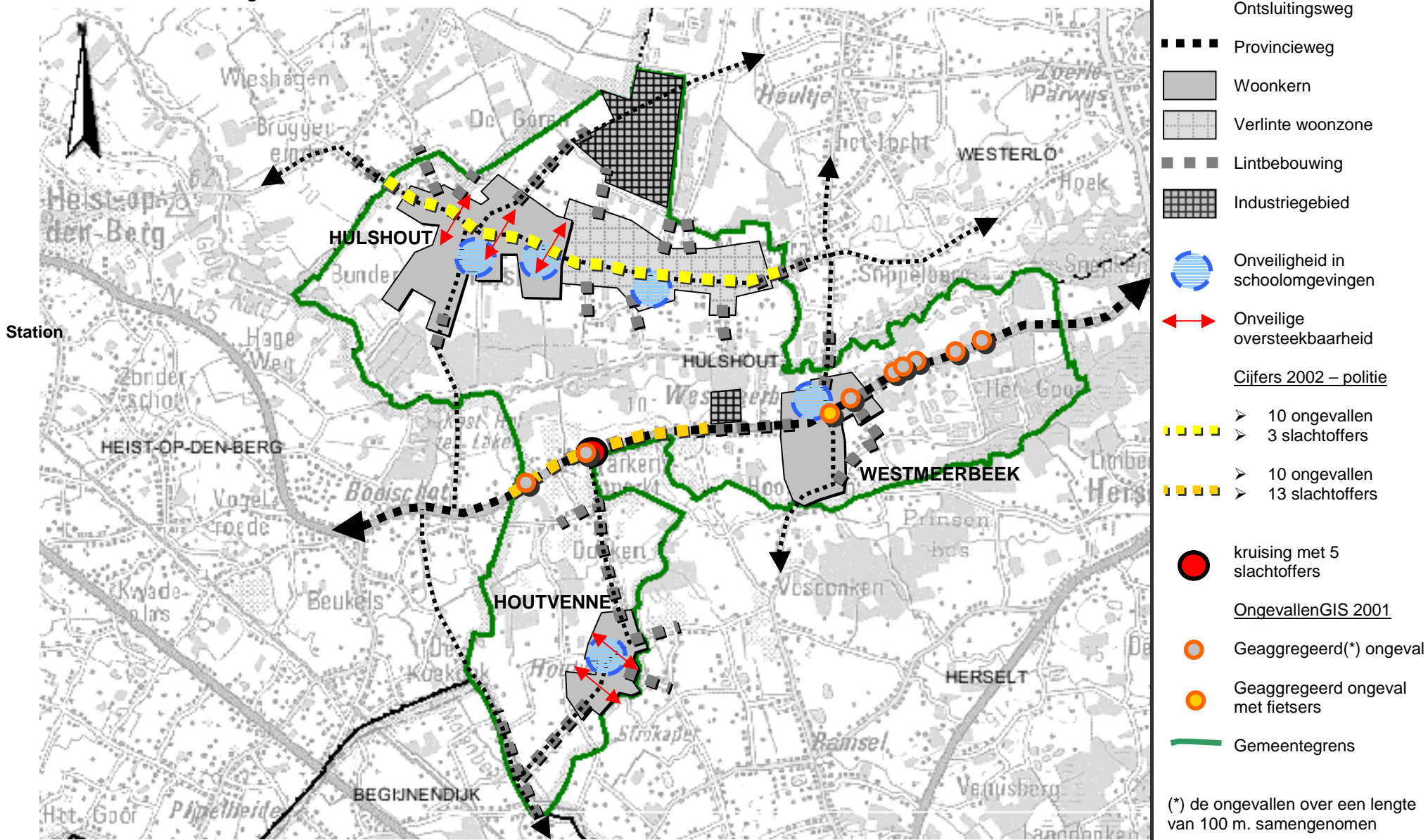
Kaart 1: Ruimtelijke probleemvelden



Kaart 2: Probleemstelling verkeer



Kaart 3: Verkeersonveiligheid



3. BELEIDSDOELSTELLINGEN EN TOETSINGSCRITERIA

3.1. Algemene doelstellingen

De basisdoelstellingen van het Mobiliteitsplan worden ontleend aan twee gewestelijke beleidsplannen: het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

3.1.1. Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt op de eerste plaats een aantal belangrijke uitgangspunten in functie van het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit.

Aan de orde zijn:

- Waarborgen van de bereikbaarheid omwille van de impact op de economische ontwikkeling.
- Garanderen van de beoogde leefbaarheid.
- Vergroten van de verkeersveiligheid.
- Afremmen van de groei van de automobilititeit door verbetering van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen.
- Optimaliseren van de bestaande infrastructuur.

In het licht van voornoemde stellingen, dient gewerkt aan volgende doelstellingen:

- Geïntegreerd benaderen van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur:
 - Gedeconcentreerde bundeling leidt tot ruimtelijke concentratie van de verplaatsingsbehoeften.
 - Koppelen van gebiedsafhankelijk parkeerbeleid aan het locatiebeleid.
 - Streven naar een samenhangend netwerk van hoofdinfrastructuren.
- Versterken van alternatieven voor het autoverkeer.
- Optimalisering door categorisering van het wegennet.
- Beheersing van het verkeer.

3.1.2. Vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd goedgekeurd in oktober 2003 door het Vlaamse Parlement. Het document omvat de beleidsvisie van de Vlaamse administratie over hoe het mobiliteitsbeleid zich het komende decennium dient te ontwikkelen.

De basisdoelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn de volgende:

1. het vrijwaren van de bereikbaarheid: op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
2. het garanderen van de toegankelijkheid: op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen;
3. het verbeteren van de verkeersveiligheid: de verkeersonveiligheid in Vlaanderen terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
4. het verbeteren van de verkeersleefbaarheid: ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren;

5. het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

Elementen in deze strategie zijn:

- het beïnvloeden van de verplaatsingspatronen door het beïnvloeden van de ruimtelijke organisaties, het beïnvloeden van de tijdsordering en technologische maatregelen;
- het beïnvloeden van de vervoerspatronen door alternatieven voor het wegtransport/vervoer te versterken, en door het verhogen van de vervoersefficiëntie van alle modi;
- het beïnvloeden van de verkeerspatronen door een betere benutting van de infrastructuur;
- het beïnvloeden van attitudes en gedrag.

3.2. Specifieke doelstellingen

De algemene doelstellingen worden verder gespecificeerd naar het schaalniveau van Hulshout. Deze doelstellingen zijn op de eerste plaats geënt op de probleemstelling zoals deze zich in de gemeente heeft aangekondigd.

Doelstellingen Mobiliteitsplan Hulshout:

• Doelstelling 1 “Verkeersveiligheid en leefbaarheid”

1. Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de woon- en verblijfsruimte in de centra.
2. Minimaliseren van parkeerhinder in centra en schoolomgevingen.
3. Minimaliseren van conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en de zwakke weggebruiker.
4. Minimaliseren van het 'gedwongen' veelvuldig autogebruik in de buitengebieden, maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik en openbaar vervoer gekoppeld aan doorgedreven wegencategorisering.
5. Aanpakken van onveilige schoolomgevingen.
6. Minimaliseren van onveiligheidsgevoel in de bebouwde kom van de kernen.
7. Aanbrengen van voorzieningen ten behoeve van voor- en natransport aan haltes van het openbaar vervoer.
8. Uitbreiden van fiets- en voetgangersvoorzieningen
9. Aankondigen van centrum- en woongebieden d.m.v. overgangspunten en -poorten.
10. Onderling afstemmen van infrastructuur en intensiteiten.
11. Kwalitatief verbeteren van de voetpaden/openbaar domein in de kernen.
12. Correct dimensioneren van kruispunten.
13. Beveiligen van fietsvoorzieningen.
14. Kwalitatief uitrusten van haltes openbaar vervoer: wachtcomfort, reizigersinfo, ...
15. Verhogen van openbaar vervoeraanbod.

- **Doelstelling 2 “De juiste route voor de juiste weggebruiker”**

1. Het industriegebied beter ontsluiten met minimale belasting voor de kernen.
2. Verbetering van verbinding tussen de kernen.
3. Verhinderen van gemotoriseerd verkeer binnen de daartoe ongeschikte wegen (cfr. Wegencategorisering).
4. Aanbrengen van continuïteit en kwaliteit in het fietsroutenetwerk.
5. Op vlak van openbaar vervoer: doorvoering basismobiliteit.

- **Doelstelling 3 “Noodzaak aan efficiënt en duurzaam ruimtegebruik”**

1. Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, verkeer en infrastructuur.
2. Integratie van het Mobiliteitsplan in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.
3. Uitbouwen van de centrumfunctie van het hoofddorp Hulshout.
4. Beheersing van de woonontwikkelingen.
5. Vrijwaren van de landelijkheid in de ganse gemeente.

4. VOORSTELLING VAN DE SCENARIO'S

In de tweede fase van het mobiliteitsplan – de synthesesnota (opbouw van het plan) – werden voor Hulshout een trend en een duurzaam scenario uitgewerkt en geëvalueerd.

4.1. TRENDSCENARIO

Dit trendscenario schetst een beeld van de voortzetting van het beleid met betrekking tot ruimtelijke, socio-economische en verkeersontwikkelingen zoals dat gevoerd werd voor de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in 1997. Bij het vormen van dat beeld worden deze ontwikkelingen geprojecteerd tegen een bepaalde tijdshorizon (2010).

In dit trendscenario worden oplossingen voorgesteld voor bepaalde verkeersproblemen die op korte of middellange termijn effect hebben maar die niet ingrijpen aan de bron of de oorzaak van het probleem. Dit scenario wordt als toetsingsscenario gebruikt en zal de situatie op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer in het horizonjaar 2010 weergeven, bij een voortzetting van het vraagvolgende, auto-gerichte beleid.

Dit trendscenario kenmerkt zich door: ruimtelijke ontwikkelingen volgens het gewestplan.

Omdat het aanbod van bouwpercelen langs uitgeruste wegen nog groot is, zullen de woonuitbreidingsgebieden niet worden aangesproken voor particuliere woningbouw, enkel voor sociale huisvesting.

Hierdoor worden de bestaande woonlinten verder verdicht, waardoor:

- weinig kansen worden geboden voor het creëren van zone 30-gebieden;
- de (auto)mobiliteit in de hand wordt gewerkt en
- het probleem van de verkeersonveiligheid en –onleefbaarheid zal toenemen.

Bijkomende ruimte voor bedrijvigheid zal zich trendmatig verder zetten in locatiebeleid van vóór het RSV, waarbij de locatie sterk gericht is op het gebruik van het individueel gemotoriseerd vervoer. Door gebrek aan ruimte op bestaande bedrijventerreinen gaan bedrijven, en ook handelszaken, zich ontwikkelen langsheen de belangrijkste structuurwegen zoals de N15. Vb. hiervan zijn de bestaande grootschalige tuincentra.

Bepaalde gewenste infrastructurele ingrepen, vb noord-zuidverbinding over de Netevallei (VEN-gebied), hebben gevolgen voor de ruimtelijke structuur alsook het biologisch-ecologisch systeem en impliceert een interne maasverkleining van de wegenstructuur zonder dat dit bijdraagt tot mobiliteitsverbetering/beheersing.

Door het ontbreken van een volwaardig alternatief in de vorm van het openbaar vervoer blijft de gemeente geconfronteerd met een groot aandeel autoverplaatsingen: niet alleen op de langere afstanden of in weekends, maar ook inzake de binnengemeentelijke verplaatsingen.

Als gevolg van lichte congestieproblemen op bovenlokale structuurwegen worden lokale wegen en woonomgevingen belast met een toename in sluikeverkeer. Het trendscenario kent ook een aantal positieve kenmerken met een duurzaam karakter:

- het gewestplan als juridisch kader voorkomt het aan elkaar groeien van de afzonderlijke woonlinten en zorgt aldus voor het behoud van de nog resterende open ruimten tussen de diverse woonlinten;
- aanleggen van poortconstructies en doortochtinrichtingen;
- aangepast snelheidsregimes voor structuurwegen en bepaalde woon- en schoolomgevingen;
- de verschillende dealkernen infrastructureel met elkaar verbinden: noord-zuidverbinding over de Netevallei al dan niet voor gemotoriseerd verkeer;
- uitwerking van een beperkt fietsrouten netwerk: initiatieven inzake het fietsrouten netwerk/voorzieningen kunnen voor de binnengemeentelijke verplaatsingen en de verplaatsingen naar de buurgemeenten (binnen een straal van ongeveer 7 km.) een gunstige invloed hebben op het fietsgebruik en aldus een beheersing van de automobilitie betekenen;
- door de matige aansluiting van de gemeente op het hoger wegennet is de gemeente eerder een verkeerssluw gebied gebleven.

In het algemeen kan worden besloten dat de mobiliteitseffecten van de bestaande trends zowel positieve als negatieve invloed kunnen hebben op de mobiliteit. De doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid worden in beperkte mate gehaald.

4.2. DUURZAAM SCENARIO

Voor de gemeente Hulshout werd één duurzaam scenario uitgewerkt. In onderhavig scenario wordt ten opzichte van het trendscenario een alternatief beleid geformuleerd, gericht op een duurzame mobiliteit. Hierbij zijn de doelstellingen, zoals aangegeven in het begin van deze nota richtinggevend. Binnen dit scenario volgt de ruimtelijke ontwikkeling uitdrukkelijk de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en mobiliteitsplan Vlaanderen.

In het **duurzame scenario** worden alle maatregelen volledig gebaseerd op de **uitgangspunten** van het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)**. Dit scenario kan worden gezien als het te realiseren ideale streefbeeld op lange termijn (> 2 jaar voor het huidige RSV + 10 jaar voor de herziening van het RSV).

Alles wordt ingezet om te komen tot een ruimtelijke structuur en een verkeerssysteem dat de auto-afhankelijkheid van de inwoners verminderd en hen aanzet tot het gebruiken van alternatieve vervoerwijzen.

Dit gebeurt door middel van bundeling van functies en activiteiten, vermindering van de afstanden, (ingrijpende) maatregelen in de verkeersinfrastructuur en goede voorzieningen voor de alternatieve vervoerwijzen en sensibilisering van de bevolking.

In het scenario wordt, met het oog op het streven naar een duurzame mobiliteit, een halt toegevoerd aan de verspreide solitaire bouwconstructies. Deze ontwikkeling moet worden omgebogen in de zin van behoud van bestaande kleinere kernen en verdichting/versterking van de hoofdkern.

In volgende paragrafen wordt het duurzaam scenario verder toegelicht aan de hand van de diverse werkdomeinen.

4.2.1. Concept – Algemene kenmerken duurzaam scenario

De gemeente wenst haar open ruimte en gave landschap te handhaven. De minimum bebouwingsdichtheid bedraagt min. 15 wo./ha, terwijl andere woontypologieën betere voorwaarden scheppen voor zone-30 en afstemming op het openbaar vervoer. Voor de interne verplaatsingen wordt gestreefd naar een verhoging van de alternatieve vervoerwijzen (beter openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en binnen en tussen de kernen goede voetgangersvoorzieningen).

▪ Ruimtelijk

- Behoud, inbreiding en versterking van kernen (in eerste instantie het hoofddorp Hulshout) door het aanspreken van de binnengebieden en percelen die gelegen zijn binnen de juridische voorraad van de woonzone (gewestplan);
- Inplanting van een lokaal bedrijventerrein volgens de principes en locatiebeleid, conform het RSV.
- Behoud van het open landschap, waarin verdere versnippering en toename van de bebouwing wordt voorkomen.
- Bescherming van de open groene ruimte en valleigebieden.

▪ Verkeer

- Geadapteerde wegcategorisering van de lokale wegen;
- Verbetering van het aanbod van het openbaar vervoer, ook ten aanzien van de interne verbinding tussen de verschillende dealkernen;
- Verdere uitbouw en vervollediging van een fietsrouten netwerk, gekoppeld aan dat van de provincie en buurgemeenten;
- Her- en opwaardering van het openbare domein;
- Maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid.

4.2.2. *Positieve en negatieve elementen van het scenario*

Positief:

- Creëren van nabijheid, waardoor de motivatie tot autogebruik wordt verminderd;
- De bestaande ruimtelijke structuur wordt gerespecteerd, terwijl de open ruimte maximaal wordt gevrijwaard (geen versnippering);
- Verdichting en versterking van met name het wonen en werken binnen de bestaande ruimtelijke structuur. Toekomstig wordt een verdere aantasting van de open ruimtestructuur vermeden. Versterking van het hoofddorp Hulshout en de woonkernen Westmeerbeek en Houtvenne vergroot tevens de draagkracht van die kernen;
- Doortochtherinrichtingen van de verschillende deelkernen waardoor de verkeersveiligheid en de -leefbaarheid wordt verhoogd;
- Zone 30 gebieden aan schoolomgevingen;
- Kanaliseren via de wegencategorisering van vracht- en doorgaand verkeer.
- Het ontstaan van een beter leefklimaat in de woonlinten en -kernen;
- Een goed uitgebouwd fietsrouten netwerk: alternatieve verbinding tussen de verschillende deelkernen;
- Door de matige aansluiting van de gemeente op het hoger wegennet blijft de gemeente eerder een verkeerssluw gebied.
- Een alternatieve lijnvoering van het openbaar vervoer, die mede door het decreet op de basismobiliteit, meer kansen biedt voor het gebruik er van en beter tegemoet komt aan bestaande noden. De verknoping van buslijnen te Hulshout biedt kansen voor verbindingen in meerdere richtingen, terwijl de kernen onderling met elkaar worden verbonden.

Negatief:

- De, in dit scenario, weerhouden verdichting van de kernen is niet realistisch op de korte termijn.
- Alhoewel de maatregelen een duurzame ontwikkeling ondersteunen, kan het autogebruik niet dwingend worden beperkt;
- De inplanting van een lokale bedrijvenzone kan niet beletten dat vrachtverkeer wordt gegenereerd, dat voor een deel door Hulshout-centrum moet rijden.
- Ingrepen in de structuurwegen kan het sluisverkeer via alternatieve (landbouwwegen) aanwakkeren. Een goede bewaking van dit fenomeen dringt zich op. In het uiterste geval zal de gemeente moeten overgaan tot een uitbreiding van het selectief gebruik van die landelijke en landbouwwegen.

4.3. **Algemeen -Toetsing van de scenario's**

De opgestelde scenario's worden getoetst aan de criteria, zoals weerhouden in de tweede fase van de opmaak van het mobiliteitsplan.

De toetsing gebeurt aan de hand van criteria op het niveau van:

- Vlaams Gewest zoals verwoord in:
 - Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en
 - Mobiliteitsplan Vlaanderen
- de gemeente.

De beoordeling per actor is weergegeven in volgende tabel.

4.4. **Beoordeling van de scenario's**

Alle, bij de evaluatie betrokken, actoren kennen aan het trendscenario een eerder neutrale tot positieve beoordeling toe. Enkel m.b.t.' het terugdringen van de schade aan natuur en milieu' en 'verhinderen van gemotoriseerd verkeer buiten de daartoe ongeschikte wegen' wordt het trendscenario negatief beoordeeld. Alhoewel de beoordelingen per item uiteraard verschillen, zijn alle actoren, uitgezonderd de gemeente, het er over eens dat het trendscenario geen verbetering in de beheersing van mobiliteitsvraag impliceert maar wel een verhoging van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Uit de totalisering van de beoordeling van beide scenario's scoort het duurzaam scenario over de hele lijn beter op de criteria.

Tabel 2: Toetsing scenario's aan hoofd- en specifieke doelstellingen

ITEM	Gemeente		AWV		De Lijn		Politie		Totaalscore	
	T	D	T	D	T	D	T	D	T	D
Score van scenario's op hoofddoelstellingen										
Geïntegreerd benaderen van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur	+	+	0	+	0	+			0 (+)	+
Versterken van alternatieven voor het autoverkeer	+	+	0	+	0	+	+	++	0/+	+(++)
Optimalisering door categorisering van het wegennet	+	+	0	+	0	+	0	+	0 (+)	+
Beheer van het verkeer	+	++	0	+	-	+	0	+	0	+(++)
Het vrijwaren van bereikbaarheid bv de kernen, industriegebied,...	++	++	+	+	0	+			+	+(++)
Garanderen van toegankelijkheid: kan iedereen zich op selectieve manier verplaatsen	+	++	0	+	0	+			0 (+)	+(++)
Verbeteren van verkeersveiligheid en leefbaarheid	+	++	+	++	0	+	+	++	+	++
Terugdringen van de schade aan natuur en milieu	+	+	-	+	-	+	-	++	-	+(++)
Score van scenario's op specifieke beleidsdoelen										
"Verkeersveiligheid en leefbaarheid"										
Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de woon- en verblijfsruimte in centra	+	+	0	+	0	+			0 (+)	+
Minimaliseren van parkeerhinder in centra en schoolomgevingen	++	++	-	+	0	+	+	+	0/+	+(++)
Minimaliseren van conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruiker	++	++	0	+	0	+			+	+(++)
Minimaliseren van het 'gedwongen' veelvuldig autogebruik	+	+	0	+	0	+	0	+	0 (+)	+
Aanpakken van onveilige schoolomgevingen	++	++	+	+	+	+	0	++	+(++)	+ / ++
Minimaliseren van onveiligheidsgevoel in bebouwde kom	++	++	+	+	+	+	0	+	+	+(++)
Aanbrengen van voorzieningen aan haltes van openbaar vervoer	+	++	+	+	+	+			+	+(++)
Uitbreiding van fiets- en voetgangersvoorzieningen	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Aankondiging van centrum- en woongebieden: bebouwde kommen	++	++	+	+	+	+	+	+	+(++)	+(++)
Onderling afstemmen van infrastructuur en intensiteiten	+	+	0	+	0	+			0 (+)	+
Kwalitatief verbeteren van openbaar domein en publieke ruimte in kernen	+	+	0	+	+	+			+(0)	+
Correct dimensioneren van kruispunten	+	+	0	+	0	+			0 (+)	+
Beveiligen van fietsvoorzieningen	+	++	+	+	+	+	-	+	+(0)	+(++)
Kwalitatief uitrusten van openbaar vervoerhalten	+	+	+	++	+	+			+	+(++)
Verhogen van openbaar vervoeraanbod	+	++	0	+	0	+			0 (+)	+(++)
"De juiste route voor de juiste weggebruiker"										
Betere ontsluiting van het industriegebied	+	+	0	+	0	0	0	0	0 (+)	0/+
Verbetering van de verbinding tussen de verschillende deelkernen	++	++	+	+	+	+	+	+	+(++)	+(++)
Verhinderen van gemotoriseerd verkeer buiten de daartoe ongeschikte wegen	+	+	-	+	-	+	0	-	-/0	+(0)
Aanbrengen van continuïteit en kwaliteit in fietsrouten netwerk	++	++	0	+	+	+	+	++	+(++)	+ / ++
"Noodzaak aan efficiënt en duurzaam ruimtegebruik"										
Integratie mobiliteitsplan en gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	++	++	+	+	+	+			+(++)	+(++)
Uitbouw van de centrumfunctie in Hulshout	+	+	+	+	0	+			+(0)	+
Beheersing van de woonontwikkelingen	+	+	0	+	0	+			0 (+)	+
Vrijwaren van de landelijkheid in de ganse gemeente	+	+	0	+	0	+			0 (+)	+

Beoordeling
 '++' zeer positief effect
 '+' positief effect
 '0' geen of nauwelijks effect
 '-' negatief effect
 '--' zeer negatief effect

T = Trendscenario
 D = Duurzaam scenario

Voorbeeld totaalscore

0(+): overwegend 'geen of nauwelijks effect'
 0/+: van geen of nauwelijks effect tot positief effect

5. VOORKEURSCENARIO

Het voorkeurscenario is een scenario waarbij het accent ligt op het sturen van de mobiliteit door middel van ruimtelijke ontwikkelingen, maatregelen die de vrijheidsgraden van het gemotoriseerd verkeer beperken en die van de alternatieve vervoerwijzen juist vergroten.

5.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

Wonen

Tegemoet komend aan de uitgangspunten van het RSV en RSP-A zal Hulshout de toekomstige lokale woningbehoefte realiseren door verdichting en versterking van de hoofdkern Hulshout in eerste instantie en vervolgens de kernen van Westmeerbeek en Houtvenne. Aanspreken van woonuitbreidingsgebieden voor groepswooningbouw en/of specifieke doelgroepen wordt in eerste instantie toegestaan in de kernversterkende woonuitbreidingsgebieden gelegen nabij het hoofddorp Hulshout.

Tewerkstellingszones

Met oog de ligging van Hulshout in het buitengebied enerzijds en rekening houdend met hetgeen RSP-A stelt inzake Hulshout als buitengebiedgemeente, zal de gemeente aanspraak maken op een bijkomende lokale bedrijvzone van min. 5 ha, wenselijk te voorzien tussen Hulshout-centrum en het bestaand industrieterrein van Hulshout-Heultje. Deze locatie heeft als voordeel dat zij nauw aansluit bij het bestaande terrein van Hulshout-Heultje en het hoofddorp en bijgevolg verdere versnippering van de ruimte voorkomt. De aanduiding van een ruimtelijk verantwoorde locatie is een onderdeel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Recreatie en open ruimte

Nieuwe ruimten voor recreatie worden gebundeld in de daartoe geselecteerde knooppunten, vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, voor recreatie. De open ruimte corridors blijven behouden met de Grote Netevallei als ruimtelijke drager.

Wegencategorisering

Inzake de ontsluiting van Hulshout bestaat consensus omtrent de wegcategorisering, zoals voorgesteld in het duurzaam scenario, waarbij de N15 en het traject Grote Baan – Industriepark de ontsluitingsaders van de gemeente vormen. In het kader van de gewenste vrachtoverkeersroute werd binnen de GBC/gemeentebestuur consensus bereikt omtrent de fasering van deze route i.f.v. de realisatie van de omleiding in Heist-op-den-Berg.

5.2. Verkeerskundige ontwikkelingen

M.b.t. de verkeerskundige ontwikkelingen is er binnen de GBC een consensus over de keuze van het duurzaam scenario voor de onderdelen afbakening en inrichting van de verkeersnetten (zie werkdomein B).

Het gemeentebestuur opteert om een snelheidsregime van 70 km/uur toe te laten op het grondgebied van Hulshout, uitgezonderd de bebouwde kommen (50 km/u) – beveiligde oversteken (50 km/u) en schoolomgevingen (zone 30).

5.3. Ondersteunende en flankerende maatregelen

Voorts wordt werk gemaakt van ondersteunende en flankerende maatregelen in de sfeer van vervoersmanagement, sensibiliseren bij middel van campagnes, voorlichting en educatie, handhaving en beïnvloeding van het verkeersgedrag.

5.4. Besluit

Het voorkeurscenario bestaat hoofdzakelijk uit het duurzaam scenario aangepast met volgende opties van het gemeentebestuur uit het trendscenario:

- De bestaande vrachtoverkeersroute blijft behouden tot de vrachtoverkeersroute van Heist-op-den-Berg geoperationaliseerd is door de aanleg van een omleiding zoals voorzien in het mobiliteitsplan van Heist-op-den-Berg. Dus op korte termijn is op de lokale weg II (Booischtotseweg) vrachtoverkeer toegelaten. In latere fase is er intergemeentelijk overleg nodig om het vrachtoverkeer, op minst belastende wijze, te laten aansluiten op de vrachtoverkeersroute van Heist-op-den-Berg. Dit overleg wordt mede geleid of terug gekoppeld met de werkgroep industrie "WIN H3".

6. Opbouw van het beleidsplan

Conform de richtlijnen inzake het opstellen van een mobiliteitsplan wordt hierna het beleidsplan toegelicht aan de hand van volgende zes werkdomeinen:

- Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen
- Werkdomein B: Ontwikkelingen verkeersnetten
- Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen
- Werkdomein D: Samenhang tussen de domeinen A, B en C
- Werkdomein E: Financiële raming
- Werkdomein F: Organisatie

Werkdomein E wordt niet als een apart luik beschouwd: aan het einde van ieder werkdomein wordt verwezen naar hoofdstuk 8. Dat hoofdstuk bevat een overzicht van te nemen maatregelen, als ook een inschatting van de financiële consequenties van de beschouwde maatregel. Tevens wordt in dat overzicht de realisatietermijn er van aangegeven.

6.1. Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

6.1.1. Werkdomein A1: Gewenste ruimtelijke structuur globaal

De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen staan hypothetisch weergegeven op de volgende figuren (bron: voorontwerp GRS-Hulshout). De volgende principes worden daarbij nagestreefd:

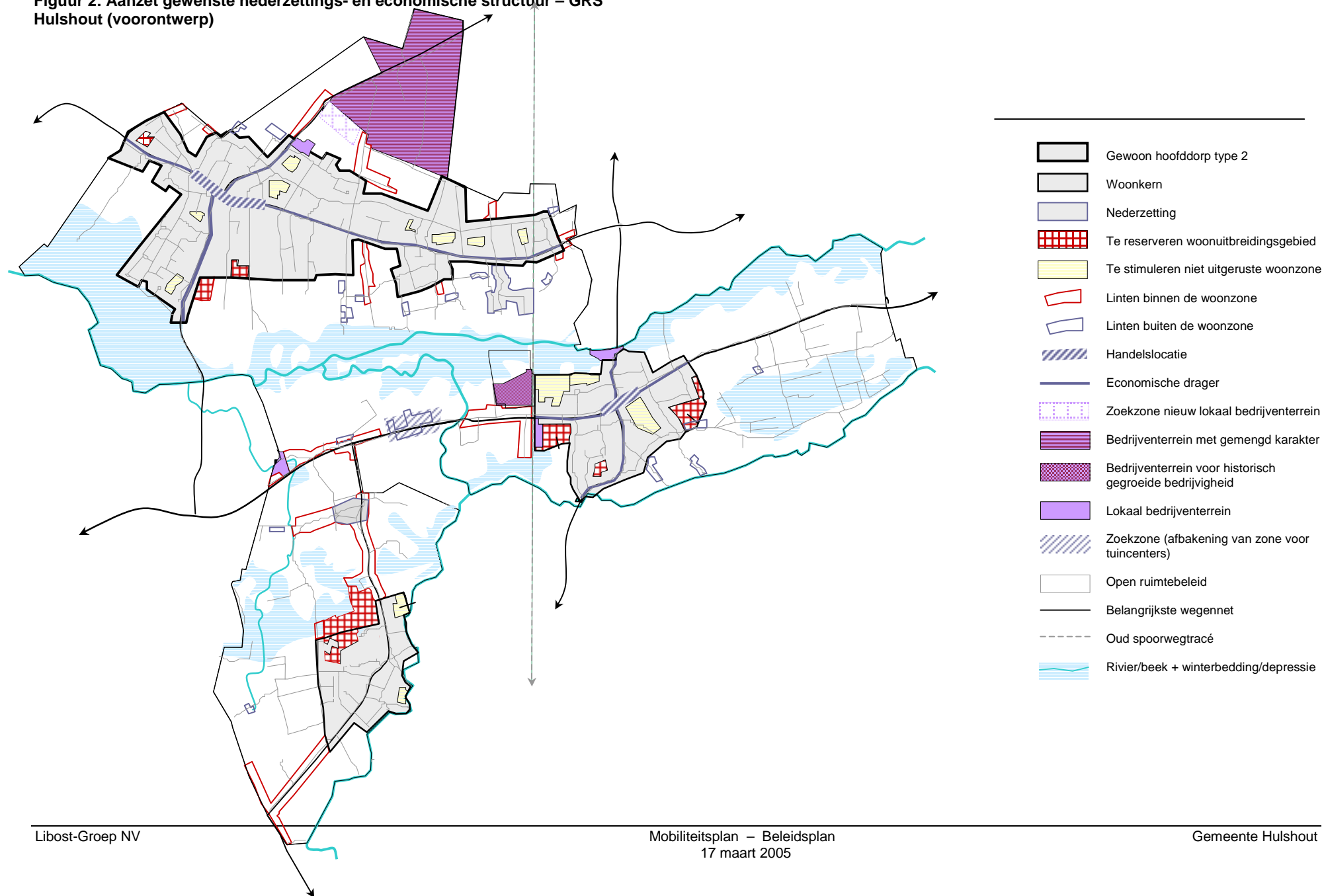
- De gemeente Hulshout is een buitengebiedgemeente (RSV) met Hulshout als hoofddorp type 2 en Westmeerbeek en Houtvenne als woonkern;
- M.b.t. de gewenste nederzettingsstructuur (GRS) wordt er gestreefd naar:
 - Zachte groei van bijkomende woningen vanuit de lokale behoeften;
 - Kernversterking met differentiatie in de huisvestingsmogelijkheden;
 - Gespreide vermenging en aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit;
- Naar kernversterking toe worden binnengebieden (te stimuleren niet uitgeruste woonzones) en woonuitbreidingsgebieden aangesneden in het hoofddorp Hulshout en woonkern Westmeerbeek;
- Tevens worden er kansen gecreëerd voor de lokale economie door:
 - het aanduiden van een concentratiegebied voor handel in het centrum van het hoofddorp Hulshout en de woonkern Westmeerbeek;
 - een zoekzone voor een nieuw lokaal bedrijventerrein te voorzien aan het bestaande bedrijventerrein Hulshout-Heultje, ten oosten van het hoofddorp Hulshout. Deze locatie is aangeduid volgens de principes en het locatiebeleid vanuit het RSV.
- Bovenlokale verkeersgenererende functies, met name de tuincentra, worden gebundeld en afgebakend in een te herstructureren zone voor tuincenters langs de N15;

- Het valleigebied van de Grote Nete behouden als een open natuurconcentratiegebied (ruimtelijke drager) en natuurverbingsgebied (RSP-A);
- Ten noorden van de woonkern Houtvenne en ten oosten van de woonkern Westmeerbeek worden open ruimte corridors voorzien, bijkomende bebouwing wordt buiten de juridische voorraad geweerd;
- Het voormalig spoorwegtraject wordt ingericht als droge open ruimte corridor;
- Het behoud van het agrarisch karakter ondersteunt het behoud van de open ruimte;
- Er wordt gestreefd naar een bundeling van sportinfrastructuur en verblijfsrecreatieve infrastructuur in de bestaande knooppunten;
- De Grote Netevallei heeft een verdere rol te vervullen als toeristisch-recreatief aantrekkingsgebied.

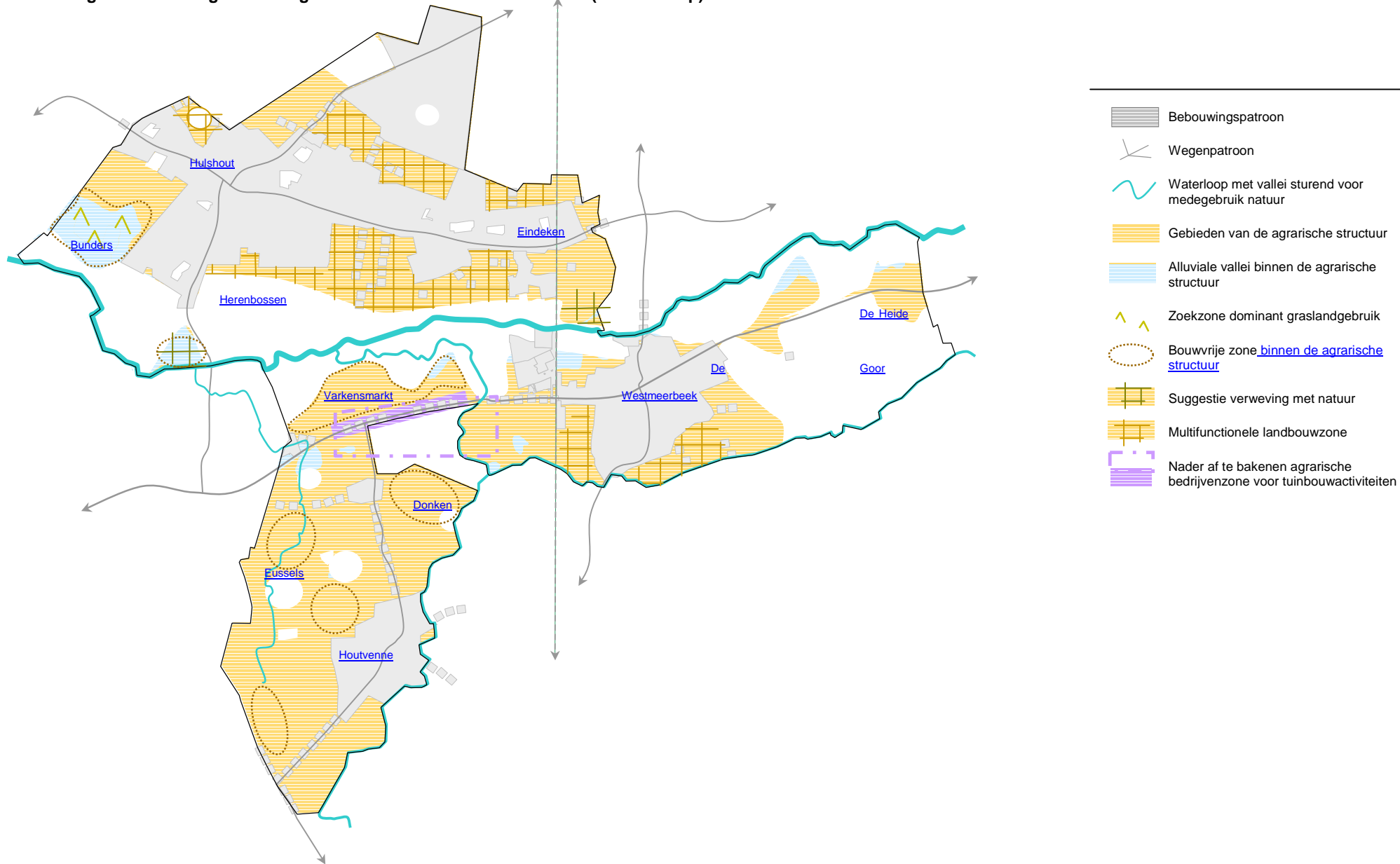
Randopmerking

Op de onderstaande figuren zijn de gewenste structuren vanuit het VOORONTWERP van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hulshout weergegeven: de verkeerskundige visie vanuit de onderhavige studie "Mobiliteitsplan Hulshout" zijn nog niet als sectorale studie geïmplementeerd in het gemeentelijk structuurplan. Na conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan gefinaliseerd.

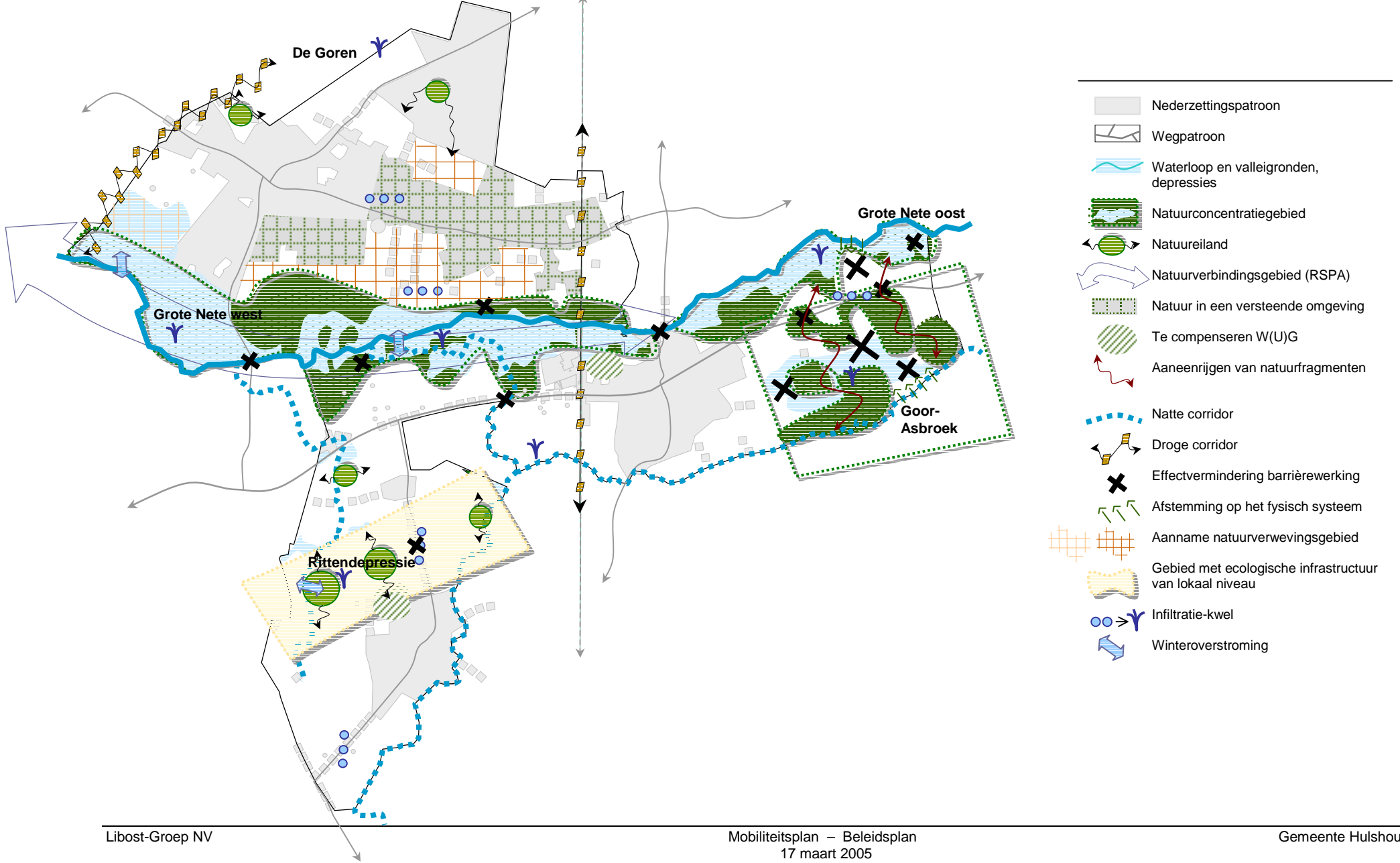
**Figuur 2: Aanzet gewenste nederzittings- en economische structuur – GRS
Hulshout (voorontwerp)**



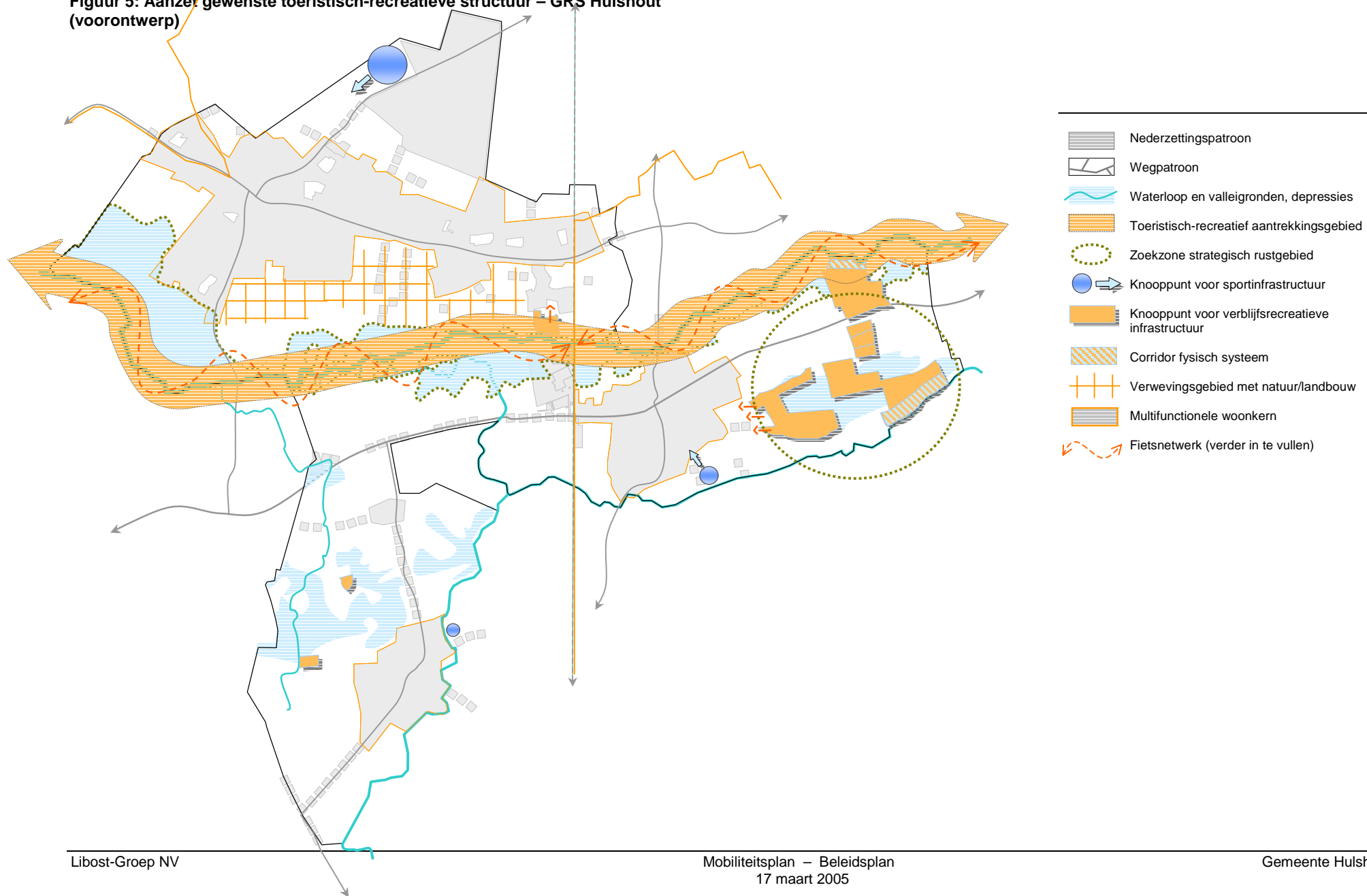
Figuur 3: Aanzet gewenste agrarische structuur – GRS Hulshout (voorontwerp)



Figuur 4: Aanzet gewenste natuurlijke structuur – GRS Hulshout (voorontwerp)



Figuur 5: Aanzet gewenste toeristisch-recreatieve structuur – GRS Hulshout (voorontwerp)



6.1.2. **Werkdomein A2: Strategische projecten**

In dit werkdomein worden de strategische projecten met een sterke mobiliteitsimpact verder toegelicht.

1. Kernversterking – hoofddorp Hulshout & woonkern Westmeerbeek

Hulshout als buitengebiedgemeente met als hoofddorp Type 2 krijgt beperkte mogelijkheden voor het realiseren van meer bijkomende ontwikkelingen dan voor de opvang van de natuurlijke groei. Sociale woningbouw voor specifieke doelgroepen wordt gepromoot en worden bij voorkeur in het bestaande weefsel voorzien, maar kunnen ook d.m.v. projecten in ruimtelijk verantwoorde binnengebieden als woonuitbreidingsgebieden ingeplant worden. De woningbehoefte studie zal in het kader van het in opmaak zijnde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden opgemaakt.

Om aan de woningbehoefte voor specifieke doelgroepen te voldoen heeft de toenmalige bevoegde minister (1990) groen licht gegeven voor de aansnijding van het woonuitbreidingsgebied ten zuiden van Hulshout-centrum (50 tot 60-tal sociale woongelegenheden) en het woonuitbreidingsgebied Hooivelden in woonkern Westmeerbeek (40-tal sociale huurwoningen) als strategisch project in het kader van woonbeleid en kernversterking.

De nieuwe ontsluitingsweg voor het aan te snijden woonuitbreidingsgebied te Hulshout wordt een lokale weg III, met aansluiting op de Booschootseweg, waarbij doorgaand verkeer (sluikverkeer) wordt geweerd. Tevens kan dit nieuw tracé een bijkomende rol vervullen in het functioneel en recreatief fietsnetwerk.

Het is in dit opzicht dan ook wenselijk dat het nieuwe tracé de hypothetische grens vormt tussen het hoofddorp Hulshout en de Grote Netevallei, tussen bebouwde ruimte en open ruimte. Bij de inrichting van de weg wordt er aandacht besteed aan de belevingswaarde van het valleigebied alsook het openbaar domein als publieke ruimte in een kwalitatieve woonomgeving.

2. Inplanting lokaal bedrijventerrein te Hulshout

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Hulshout geselecteerd als buitengebiedgemeente. Ze maakt geen deel uit van een stedelijk gebied en is niet geselecteerd als economisch knooppunt. De richtinggevende orde van de grootte voor bijkomende lokale bedrijventerreinen is 5 ha per hoofddorp.

In het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSP-A) wordt verder aangegeven dat deze lokale bedrijventerreinen bij voorkeur aansluiten bij het hoofddorp. Vanwege ruimtelijke redenen kan deze aansluiten bij een woonkern of een bestaand bedrijventerrein. De ontsluiting gebeurt via gemeentelijke verzamelwegen rechtstreeks op primaire of secundaire wegen.

M.b.t. de locatiekeuze wordt er geopteerd voor een inplanting van een nieuw lokaal bedrijventerrein in een onbebouwde zone tussen het bedrijventerrein van Hulshout-Heultje en het hoofddorp Hulshout. De ontsluiting verloopt via het industriepark, als onderdeel van de vrachtovertoerroute.

Bij deze locatiekeuze is er rekening gehouden met volgende factoren:

- De ontsluiting van het lokaal bedrijventerrein via Industriepark, als gemeentelijke verzamelweg, naar de N10 ten zuidwesten van de gemeente en de N19/N152 ten oosten;
- Beperken van het aansnijden van open ruimtegebieden door een ruimtelijke aansluiting op het bestaand bedrijventerrein Hulshout-Heultje en het hoofddorp;
- Tegengaan van een verspreide ontwikkeling van bedrijvigheid.

3. Doortochtherinrichtingen al dan niet gekoppeld aan het beveiligen van de schoolomgevingen

De dorpskernen van Hulshout, Westmeerbeek en Houtvenne typeren zich door een multifunctioneel gebruik, terwijl de vormgeving van de openbare ruimte hoofdzakelijk is afgestemd op het gemotoriseerd verkeer. Een uitzondering hierop is Westmeerbeek waar reeds een doortochtherinrichting is doorgevoerd.

Om de weggebruiker duidelijk te maken dat het openbaar domein niet enkel de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer moet dienen, worden deze ruimten op kwaliteitsvolle wijze heringericht tot een doortocht. Dit laatste zal uiteraard in overleg met alle betrokken partners plaats vinden.

Afgezien van het creëren van een aangenaam verblijfskarakter moeten de doortochtherinrichtingen de volgende geconstateerde problemen elimineren:

- Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheidsgevoel (dit laatste vooral in functie van de aanwezigheid van lagere- en kleuterscholen);
- Snelheidsbeheersing;
- Beïnvloeding van parkeergedrag.

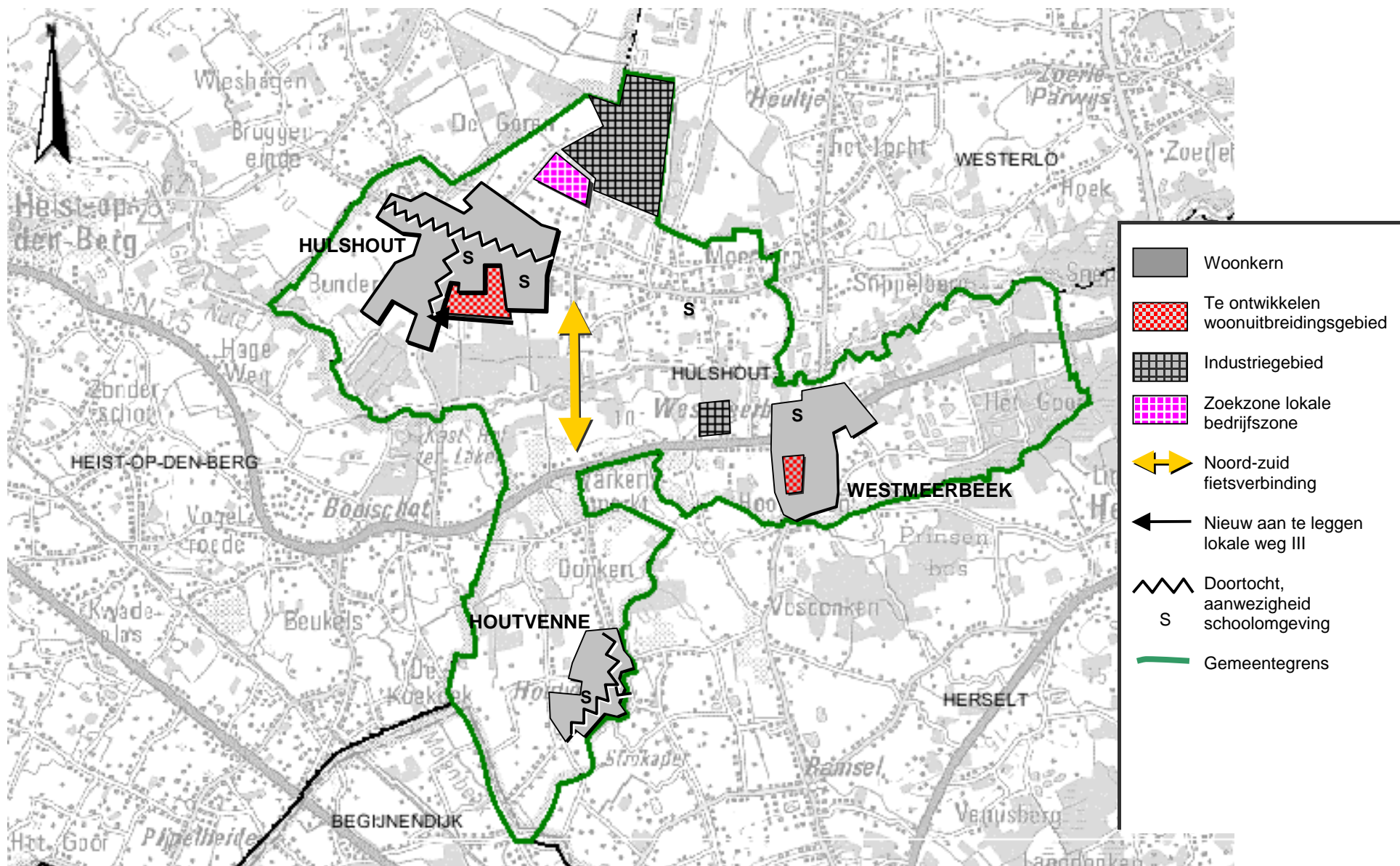
De schoolomgevingen, gelegen buiten de doortochtherinrichtingen, worden beveiligd door snelheidsbeperkende maatregelen en beveiligde oversteken.

4. Noord-zuidverbinding

Ter versterking van de functionele relatie Houtvenne-Hulshout wordt over de Grote Netevallei, tussen de Linieweg en de Vaardijkstraat, een nieuwe fietsverbinding gecreëerd. Voor het functioneel fietsverkeer betekent dit een noodzakelijke verbinding tussen woon-schoolomgeving van Houtvenne en het industriegebied Hulshout-Heultje en het centrum van Hulshout: schoolomgevingen zijn gelegen ten zuiden van de Grote Baan (minimale confrontatie met gemotoriseerd verkeer).

De nieuwe fietsverbinding met fietsersbrug mag de ecologische en natuurlijke waarde van de Netevallei niet aantasten. Een landschappelijk ecologisch geïntegreerde fietsverbinding wordt hier beoogd.

Kaart 4: Strategische projecten met mobiliteitsimpact



6.1.3. **Werkdomein A3: Wegencategorisering**

Categorisering van wegen heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenst gebruik van de weg is, wat toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting van de wegen.

Categorisering brengt een hiërarchie aan in de wegen, met als doel het verkeer te geleiden naar de wegen van een hoger niveau. Het wegennet van een lager niveau mag niet belast worden door verkeer van een hoger niveau.

De categorisering moet ondersteund worden door de inrichting en bewegwijzering.

In het RSV en het RSP-A situeert Hulshout in de maas: Aarschot – Geel – Herentals – Lier (zie figuur 6).

In dat maas zijn volgende wegen van belang voor de gemeente Hulshout:

- Hoofdwegen A2 in het zuiden en A13 in het noorden;
- N10 als drager voor provinciaal stedelijk netwerk, gedeeltelijk als secundaire weg I, richting Aarschot;
- N19 als secundaire weg I;
- N152 als secundaire weg II.

In de categorie van lokale wegen komt het de gemeente toe een selectie te maken van de overige wegen.

Rekening houdend met de visie ter zake van de provincie Antwerpen en de omliggende gemeenten, zal de wegencategorisering voor Hulshout er als volgt uitzien (zie figuur 7):

Lokale wegen type I – Lokale verbindingsweg

De weg ligt overwegend in het buitengebied. De stroomfunctie primeert in het buitengebied of in het niet-bebouwde gedeelte. Zo niet dient het verkeer zich aan te passen aan de leefbaarheidseisen (doortochtenprincipe).

De verbinding is niet langs een andere weg te realiseren zonder grote omwegen. In principe wordt de lokale weg I geselecteerd op basis van verbindende rol tussen hoofddorpen, doorgaand verkeer van vrachtroutes.

Lokale wegen type II – Lokale verzamelweg

De weg ligt overwegend in bebouwd gebied, of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig. De verbindingfunctie gebeurt langs een andere route of er is geen aparte verbindingsweg vereist, gezien de geringe uitwisseling tussen de gemeenten. De verzamelweg kan dan in de gewenste verbinding voorzien.

Alle overige wegen, voor gemotoriseerd verkeer, maken deel uit van de categorie *lokale weg type III* (woonstraat) of landelijke weg. Dit zijn wegen met een ontsluitingsfunctie voor zuiver bestemmingsverkeer waar sluikeverkeer wordt geweerd. Zij kunnen voorts een rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Bepaalde weggebruikers kunnen worden geweerd.

Achterliggende gedachte bij de categorisering:

- Lokale wegen I verzorgen de verbinding van hoofddorpen;
- Lokale wegen I, geselecteerd op basis van de vrachtovereenkomst (zie deelrapport “resultaten bijkomend onderzoek”) en selectie van lokale wegen I door de buurgemeenten;
- Alle overige structuurwegen + ontsluitingswegen van Hulshout-Heultje naar lokale wegen I worden als lokale verzamelwegen geselecteerd: lokale weg II.

In deze optiek worden als lokale weg I weerhouden:

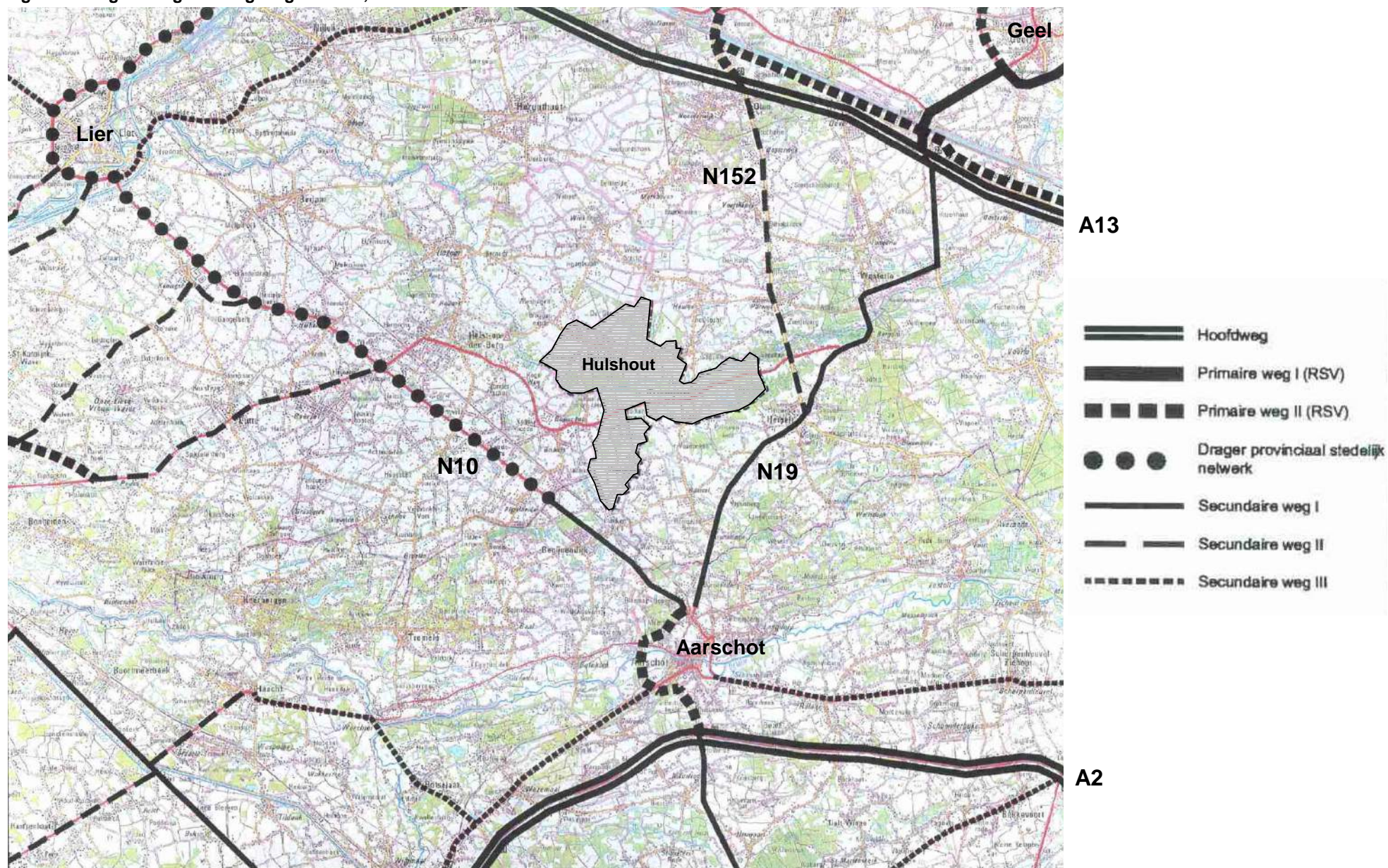
- N15;
- Grote Baan – Kerkstraat – Industriepark: verbinding Westerlo-Heist-op-den-Berg met aansluiting op vrachtovereenkomst van Heist-op-Den-Berg en Westerlo.

Als lokale wegen II worden beschouwd:

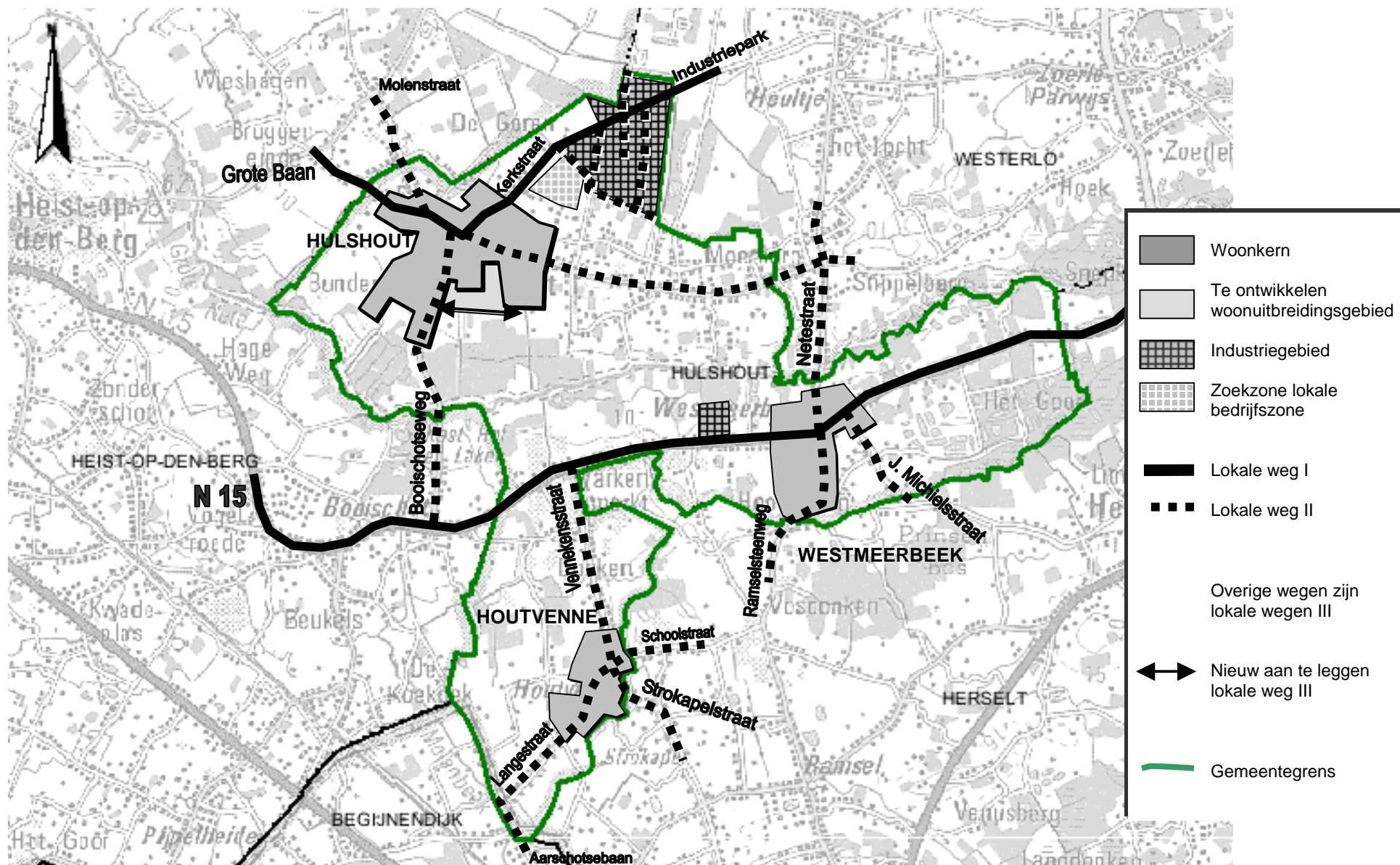
- Molenstraat;
- Booschotseweg;
- Grote Baan, vanaf Hulshout-centrum richting Westerlo;
- Industriepark;
- Netestraat;
- J. Michielsstraat;
- Ramselsteenweg;
- Vennekensstraat/Strokapelstraat;
- Langestraat/Schoolstraat (belangrijke lokale verbindingssas tussen Houtvenne en Westmeerbeek).

Naar ontsluiting van het ontwikkelen woonuitbreidingsgebied aan het hoofddorp Hulshout wordt een nieuwe lokale weg III voorzien parallel aan de Grote Netevallei.

Figuur 6: Wegencategorisering volgens RSV, RSP-A en RSP-V



Kaart 5: Wegencategorisering – gemeente Hulshout



6.2. Werkdomein B: Ontwikkeling verkeersnetten

In dit domein komen de netwerken per verkeersmodus aan bod.

6.2.1. Werkdomein B1: Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/voetgangersnetwerk

Belangrijk onderdeel van het weerhouden scenario is de afbakening van verblijfsgebieden, dat niet alleen wettelijk, maar ook fysisch moet gebeuren. Opdat de verblijfsfunctie van de wegen in de betrokken gebieden zou primeren boven de verkeersfunctie, is het noodzakelijk deze gebieden op specifieke wijze in te richten. Onder de verblijfsgebieden kunnen onder meer de volgende gebieden / zones worden gerekend:

- o Centrumgebieden: dit zijn over het algemeen dichtbebouwde kernen, waar – naast de woonbebouwing – tevens een (uitgebreid) pakket aan voorzieningen, diensten en winkels aanwezig zijn, zodat de centrumfunctie sterker tot uiting komt;
- o Woonkern: in deze kernen overweegt de woonfunctie. Hier kan ook een winkelapparaat aanwezig zijn, weliswaar op het niveau van de betrokken kern;
- o Woonwijken: gebieden met hoofdzakelijk (half)open bebouwing, waarbij de nadruk ligt op het (residentieel) wonen.

De ver doorgedreven vorm van lintbebouwing te Hulshout maakt het invoeren van zone-30 gebieden op grote schaal onmogelijk. Binnen de woonomgeving zal bij toename van de woonbebouwing, toekomstig het accent komen te liggen op andere woontypologieën die meer kansen bieden voor verkeersluwe en zone-30 gebieden en een kwaliteitsvol openbaar domein. Zone 30 (variabele zones aan de lokale wegen II en permanente zone aan de lokale wegen III) worden enkel uitgevoerd in schoolomgevingen.

Zone 30 te Hulshout

Vrije Kleuterschool « De Toverdoos », Grote Baan 118

Variabele borden 30 km/u : Booischotseweg, omgeving toegangsweg naar school
Permanente zone 30: toegangsweg naar de Booischotseweg.

Gemeentelijke basisschool Hulshout, Strepestraat 21

Variabele borden 30 km/u : Grote Baan, omgeving Strepestraat en Vloeikensstraat
Permanente zone 30: Strepestraat en Vloeikensstraat

Wijkafdeling van de gemeentelijke Basisschool, Grote Baan 332

Variabele borden 30 km/u : Grote Baan
Permanente zone 30: Oud Pleintje

Zone 30 te Westmeerbeek

Vrije basisschool Hulshout – Westmeerbeek, Mgr. Raeymaekersstraat 13

Variabele borden 30 km/u : Netestraat

Permanente zone 30: Mgr. Raeymakersstraat, vanaf Netestraat tot en met westelijk gelegen pleintje.

Zone 30 te Houtvenne

Vrij gemengd Lager- en kleuterschool Houtvenne, Langestraat 11

Variabele borden 30 km/u : Langestraat

Permanente zone 30: -

Opmerking: bij de inrichting van de zone-30 gebieden/straten zal rekening worden gehouden met de routes van het openbaar vervoer.

Inzake de afbakening en inrichting van de verblijfsgebieden en snelheidsregimes wordt te Hulshout de huidige trend overgenomen en zelfs versterkt. Maatregelen zoals éénrichtingsverkeer of doorknippen van sluikroutes in centra zijn hierbij een noodzakelijk instrument.

Snelheidsregimes

Als algemeen snelheidsregime op het grondgebied van Hulshout geldt:

- max. 70 km/uur buiten de bebouwde kom: zone 70 borden aan de gemeentegrens, in de kerngebieden wordt het openbaar domein op termijn heringericht volgens het doortochtenprincipe, uitgezonderd Westmeerbeek (reeds uitgevoerd).
- max. 50 km/uur binnen de bebouwde kom: bebouwde kommen worden aangekondigd d.m.v. overgangpunten en poorten.
- max. 30 km/u aan de schoolomgevingen: zie hierboven.

Afwijkingen op bovenvermelde snelheidsregimes zijn toegelaten in kader van verkeersveiligheid en maatschappelijk draagvlak:

Verkeersveiligheid

- o aanleg beveiligde oversteek/kruising Provinciebaan/ Vennekensstraat/Linieweg met max. snelheidsregime van 50 km/u;
- o aanleg beveiligde kruising Aarschotsebaan en Langestraat met een max. snelheidsregime van 50 km/u;
- o eerdere aankondiging en uitloop van de 50 km/u regime van de bebouwde kom van Houtvenne in de Langestraat, tot voorbij de Stekkestraat;
- o aanleg beveiligde oversteek/kruising Grote Baan met de non-stop fietshoofdroute (op het voormalig spoorweg traject) met een max. snelheidsregime van 50 km/u.

Maatschappelijk draagvlak: op advies van de politie Zuiderkempem

- o max. snelheidsregime van 70 km/u op de Grote Baan, van Westerlo tot aan de zone 30 van de schoolomgeving in de Vloeikensstraat/Strepestraat, uitgezonderd de delen aan de kruising met de bovenlokale fietsroute en de zone 30 (variabel) aan de schoolomgeving Eindeken;
- o verdere uitloop max. snelheidsregime van 70 km/u in de Vaartstraat tot aan de Ceulemansstraat + de Kerkstraat tot aan de Heibaan;
- o max. snelheidsregime van 70 km/u in Ramselsteenweg, tussen de Veldstraat en de Beekstraat.

In de kerngebieden Hulshout en Houtvenne wordt het openbaar domein heringericht volgens het doortochtprincipe. Ter hoogte van de pleinen wordt dit principe versterkt door kwaliteitsvolle inrichtingen van het openbaar domein.

In de overige situaties wordt eveneens een snelheidsregime van 50 km/u ingevoerd, doch zonder een doortochtherinrichting. In die situaties wordt het snelheidsregime ruimtelijk ondersteund door buitenpoorten 70/50.

Dit neemt niet weg dat in de lintbebouwde situaties en binnen de zone 50 gebieden de plaatselijke omstandigheden tot ingrijpendere maatregelen kunnen noodzaken (b.v. ter hoogte van scholen).

Doortochtherinrichtingen

- o Grote Baan te Hulshout, vanaf de westelijke grens van de bebouwde kom tot omgeving Vloeikensstraat;
- o Vennekensstraat, J. Verlooyplein, Stokapelstraat en Langestraat (tot aan Mussenstraat) in Houtvenne.

Uitwerking Voetgangersnetwerk

Gelet op wandelverplaatsingen binnen de kernen, zijn de voetgangersgebieden binnen de afzonderlijke kernen van groot belang. Specifieke aandachtspunten binnen de kernen worden gevormd door de doortochtherinrichtingen, omgeving van centrumvoorzieningen, schoolomgevingen, bushaltes,...

Ter zake zal dus vooral de nadruk worden gelegd, binnen de bebouwde kommen, op de nodige voorzieningen om de voetganger een veilige en waardevolle beleving te garanderen (kwaliteitsvolle herinrichting).

Voor de uitbouw van een netwerk wandelpaden wordt er gepleit voor het behoud (en zo mogelijk zelfs uitbreiding) van niet-verharde wegen (landwegen). Dit benadrukt het recreatieve karakter van die wegen en omgeving.

Afbakening bebouwde kom

Ter afbakening van de bebouwde kommen wordt de bestaande afbakening weerhouden, uitgezonderd de volgende afwijkingen:

- o De afbakening van de bebouwde kom in de Booschotseweg wordt in

zuidelijke richting verplaatst tot voorbij de nieuwe ontsluitingsweg naar het te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied;

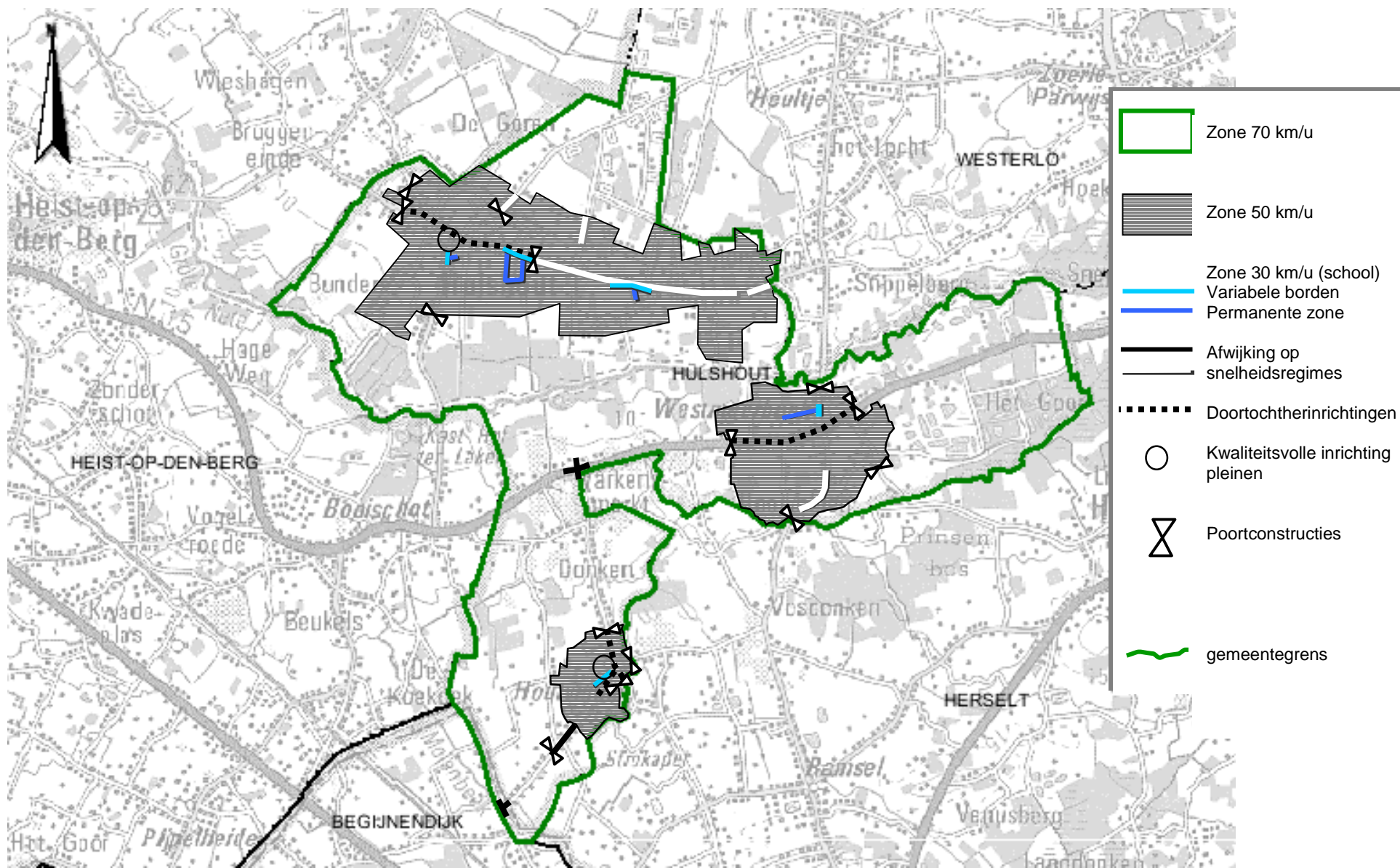
- o In de Netestraat wordt de bebouwde kom in noordelijke richting uitgebreid tot aan de Grote Netevallei, aanduiding bebouwde kom voorzien na de brug over de Grote Nete.

De overgang naar een bebouwde kom wordt uitgevoerd d.m.v. een poortconstructie die de visuele herkenbaarheid van de ingekomen zone verzorgt. Bij de inrichting van deze poortconstructies moet er rekening gehouden worden met de lengte van landbouwvoertuigen, aanhangwagens, e.d....

Bepaling actieprogramma

Zie hoofdstuk 8.

Kaart 6: Afbakening van verblijfsgebieden en snelheidsregimes



6.2.2. **Werkdomein B2: Fietsbeleidsplan**

Er wordt in eerste instantie vertrokken vanuit het provinciaal fietsrouten netwerk. In het netwerk te Hulshout kunnen de volgende soorten van routes worden onderscheiden (zie ook figuur 7).

Non-stop hoofdroutes (onderdeel provinciaal fietsrouten netwerk)

De voormalige spoorwegzate vormt een onderdeel van de provinciale hoofdroutes. Dit is een hoogwaardige en exclusieve fietsroute zowel in functie van het bovenlokale utilitaire als recreatief fietsverkeer.

Bovenlokale functionele fietsroutes (onderdeel provinciaal fietsrouten netwerk)

De provincie selecteert de volgende routes:

- o Kerkstraat/Industriepark (1);
- o Grote Baan (2);
- o Booischotseweg (3);
- o N15 (4);
- o Netestraat (5);
- o J. Michielsstraat (6);
- o Ramselsteenweg (7);
- o Vennekensstraat/Strokapelstraat (8);
- o Langestraat (9);
- o Aarschotsebaan (10).

Aanvullende routes van (boven)lokaal niveau

Binnen de categorieën van routes van bovenlokaal en lokaal niveau zijn de relaties tussen de kernen van Hulshout (woongebieden, school- en werkomgevingen) en die met de buurgemeenten van belang.

Het spreekt voor zich dat een (deel van) voornoemde routes ook van lokaal niveau zijn.

De aanvullende routes zijn:

- o Molenstraat (1);
- o Industriepark/Vaartstraat (2);
- o Vaardijkstraat/AAN TE LEGGEN LANDSCHAPPELIJKE FIETSVERRINDING/Linieweg (3);
- o Aarschotsebaan (4).

Omwille van de barrièrewerking van de Grote Netevallei is, in het kader van duurzame mobiliteit, een fietsverbinding tussen de woonkern Houtvenne en het hoofddorp Hulshout/industriegebied Hulshout-Heultje noodzakelijk. Gelet op het waardevol natuurlijk en ecologisch karakter van de Grote Netevallei, zal de nieuwe fietsverbinding op een landschappelijk en ecologisch verantwoorde manier worden ingericht. Gemotoriseerd verkeer wordt hier geweerd.

Recreatief fietsnetwerk

Ter bevordering van het recreatief medegebruik van de Grote Netevallei¹ wordt er langs de Netedijk een fietsroute voorzien. Bij het aanleggen van deze fietsroute moet er rekening gehouden worden met de verzoenbaarheid met behoud, herstel en ontwikkeling van biologische, ecologische en cultuurhistorische waarde van de Grote Netevallei.

Vanuit deze route, te beschouwen als toeristisch-recreatieve slagader, worden er verbindingen voorzien naar de omliggende woongebieden en toeristisch-recreatieve clusters. Deze verbindingen situeren zich vooral in het verlengde van de doodlopende lokale wegen III en/of landwegen.

Het net van de overige routes van lokaal belang is quasi geheel geprojecteerd in de rustige woonstraten (lokale wegen III) en/of landbouwwegen (Atlas der wegenis). Gedeelten van ongebruikte, maar nog niet afgeschafte, landelijke wegen worden in dit lokaal fietsrouten netwerk, ter versterking en/of vervollediging ervan, opnieuw maximaal ingezet.

Dergelijke wegen behoeven geen aparte fietsvoorzieningen, uitgezonderd de daarvoor niet uitgeruste landbouwwegen, op voorwaarde dat de fietser/voetganger niet geconfronteerd wordt met druk en/of snel rijdend gemotoriseerd verkeer.

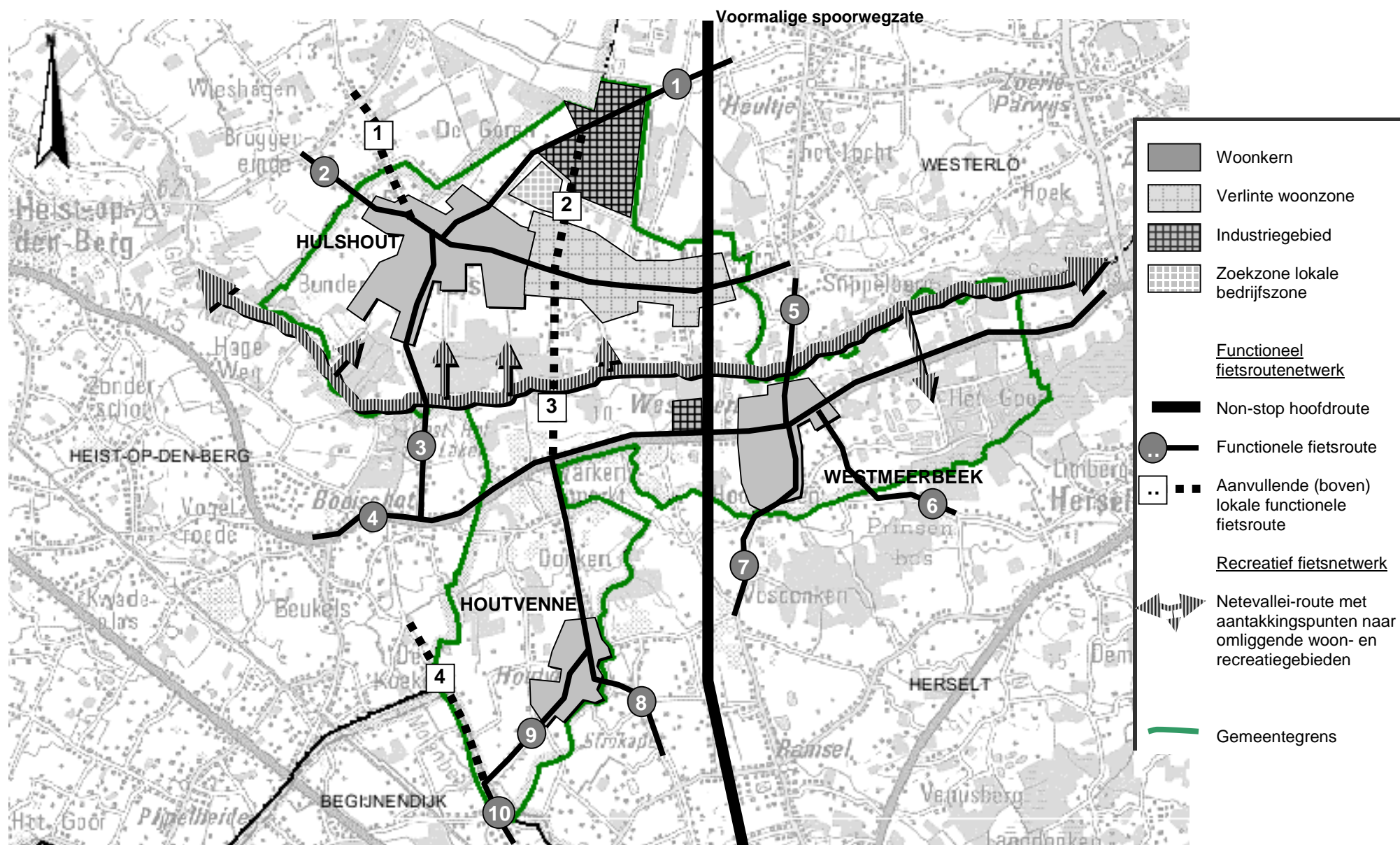
Het is evident dat in die situaties waar een lokale weg I of II (zie wegcategorisering) moet worden gedwarst, bijkomende beveiligende maatregelen voor het overstekende fietsverkeer noodzakelijk zijn.

Bepaling actieprogramma

Zie hoofdstuk 8.

¹ Zie "Studie naar de ontwikkeling en integratie van duurzame toerisme- en recreatiesystemen in de Grote Netevallei", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling natuur, eindrapport, juni 2002

Kaart 7: Fietsroutenetwerk



6.2.3. Werkdomein B3: Beleidsplan Openbaar vervoer

Inzake het openbaar vervoer wordt uitgegaan van de basismobiliteit visie van De Lijn Antwerpen.

Inhoudelijk behelst de basismobiliteit het volgende:

- Normaliter zou in woongebieden in het buitengebied **elke 750 m. een opstapmogelijkheid** moeten zijn. Problemen worden opgelost met aangepaste lijnen en twee of mogelijk zelfs drie belbussen.
- **Normale frequentie** in de spits: alle 30 min. Tussen 06.00 en 9.00 uur en 16.00 en 19.00 uur, alle 60 min. t.t.z. tussen 09.00 en 16.00 uur en 19.00 en 21.00 uur en in het weekend tussen 8.00 en 21 uur, alle 120 min.
- **Normale bediening**: tussen 06.00-21.00 uur op de weekdays en tussen 08.00-23.00 uur weekends en feestdagen met een 2 uur frequentie.
- **Noodzaak Belbus**: gemiddeld 8 personen over het ganse tracé per rit + meer dan de helft van de voorziene ritten, met gemiddeld 8 personen of meer.
- **Trajecten Lijn 29/a en 510 worden aangepast zowel qua traject als qua uurregelingen, maar de functionele ritten (school en werkverkeer) blijven behouden.**
- **Hulshout-centrum (gemeenteplein) is de hoofdhalt. Een aangepaste uitrusting is hier mogelijk en wenselijk.**

In het kader van het streven naar 'Basismobiliteit' en tegemoet komende aan de beperkte bedieningstijden in de week en hoofdzakelijk tijdens de weekends en feestdagen wordt het aanbod en de frequenties verhoogd tot het vooropgestelde niveau van het buitengebied (zie volgende tabel).

Tabel 3: Voorstel Basismobiliteit

Lijn	week	Zaterdag	Zondag	Verbinding met ...
220	1 per uur	1 per uur	1 per 2 uur	Herentals
170	1 per uur	1 per uur	1 per 2 uur	Heist-op-den-Berg Aarschot
Belbus	1 per uur	1 per uur	1 per uur	

Dit voorstel beoogt een sterke onderlinge verbinding tussen de deelgemeenten en een goede ontsluiting naar Herentals, Heist-op-den-Berg en Aarschot. In Hulshout-centrum wordt een hoofdhalt voorzien en in Westmeerbeek een overstaphalte.

Bijkomend aan de vaste lijnvoering wordt een gebiedsdekkend flexibel openbaar vervoersysteem gekoppeld. Deze wordt gerealiseerd door de invoering van belbussen. De gemeente zal het gebruik van deze belbus stimuleren door het voeren van een (nieuwe) infocampagne omtrent deze bus (hoe werkt een belbus, op welke tijdstippen is zij beschikbaar, welke bestemmingen worden aangedaan,...).

Daarnaast zal extra campagne rond het openbaar vervoer worden gevoerd, wanneer grote(re) stromen voertuigen door het centrum en woonkernen worden gegenereerd, zoals bvb (jaar)markten, evenementen, manifestaties,...

Middels voordeeltarieven voor dergelijke dagen kan een wijziging in de vervoerwijzekeuze worden bekomen. Deze maatregel is afhankelijk van de beschikbare gemeentelijke gelden en de implementatie van de basismobiliteit, voorzien ten vroegste vanaf 2006.

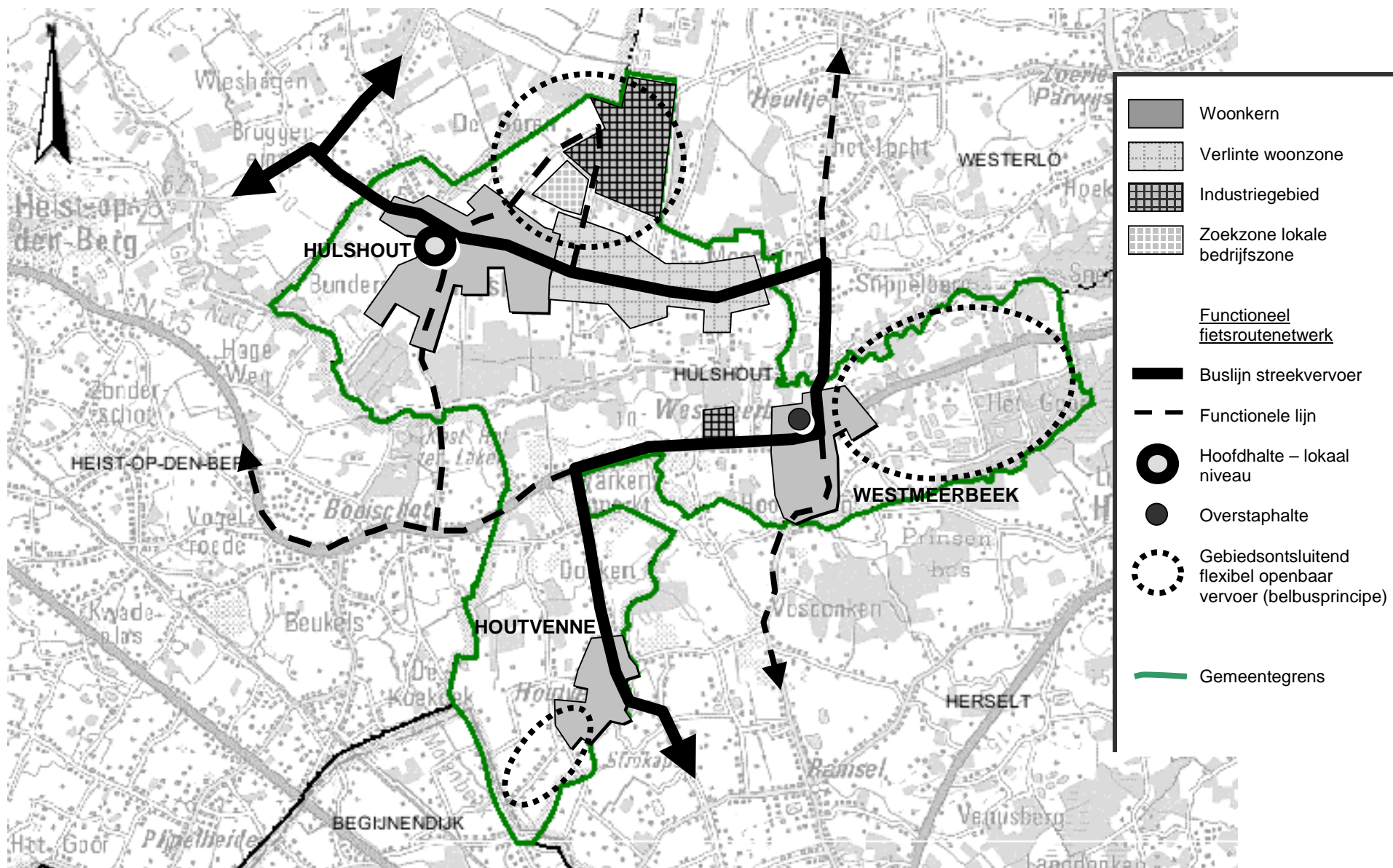
Doorstroming openbaar vervoer

Bij diverse infrastructurele ingrepen, welke de gemeente toekomstig overweegt (poortconstructies, herinrichting kruisingen, doortochtherinrichtingen,...) zal zij in een vroegtijdig stadium van de plannen De Lijn Antwerpen betrekken. De Lijn kan de gemeente adviseren inzake maatvoering, zodat de doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd blijft.

Bepaling actieprogramma

Zie hoofdstuk 8.

Kaart 8: Openbaar vervoer



6.2.4. **Werkdomein B4: Beleidsplan autoverkeer**

Voor de wegcategorisering wordt verwezen naar werkdomein A3.

Selectief gebruik landbouwwegen

Zoals eerder aangegeven kunnen een aantal landbouwwegen op relatief eenvoudige wijze worden aangeduid als (binnengemeentelijke) fietsroutes, door deze selectief bruikbaar/berijdbaar te maken (landbouwverkeer en fietsverkeer). De hiaten in het lokaal fietsroutenetwerk worden op deze manier ingevuld en sluisverkeer wordt geweerd.

Vrachtwagenverkeer (zie figuur 7, volgende bladzijde)

Om redenen van:

- o Vrachtwagenroutes van de buurgemeenten;
- o Leefbaarheid in woonkernen;
- o Uitrusting van de wegen

Zal het gemeentebestuur, middels convenanten, afspraken maken met bedrijven, inzake gewenste routes voor het zwaar verkeer.

Vermits Hulshout ook wordt doorkruist door zwaar verkeer van buiten de gemeente, vereist dit een bovengemeentelijke aanpak. Het gemeentebestuur zal daarom in overleg, bovengemeentelijke convenanten afsluiten met de betrokken (transport)bedrijven.

In principe staan de wegen vanaf het niveau lokaal I en hoger open voor het gebruik van het (ten opzichte van de gemeente doorgaand) zwaar verkeer. Voor de gemeente Hulshout zijn er twee fasen voorzien.

1. Bij afwezigheid van de omleiding in Heist-op-den-Berg, operationalisering van de vrachtwagenroute van Heist-op-den-Berg zoals voorzien in het mobiliteitsplan van Heist-op-den-Berg, verloopt de vrachtwagenroute via de wegen:
 - o Industripark/Kerkstraat/gedeelte Grote Baan/Booischotseweg
 - o N15.
 Dus op korte termijn is op de lokale weg II (Booischotseweg) vrachtwagenverkeer toegelaten.
2. Bij operationalisering van de vrachtwagenroute van Heist-op-den-Berg verloopt de route in de gemeente Hulshout via de wegen:

Scenario 1

 - o Industripark/Kerkstraat/Westelijk deel van de Grote Baan
 - o N15

Scenario 2

 i.p.v. Kerkstraat/Grote Baan wordt de vrachtwagenroute in noordelijke richting verplaatst, via Lossing/August Cannaeersstraat/Witte Gracht/Pompoenstraat/Wiekevorstsesteenweg.

M.b.t. de twee scenario's, in tweede fase, geniet, in kader van verkeersleefbaarheid, scenario 2 de voorkeur: hiervoor is na fase één een intergemeentelijk overleg noodzakelijk.

Het beleid zal zonedig ter zake worden aangescherpt door het instellen van tonnagebeperkingen in de gebieden buiten de vrachtwagenroute.

Bewegwijzering

Aanpassing van de bewegwijzering aan de categorisering van de wegen en in functie van de tonnagebeperking voor het vrachtwagenverkeer.

Bepaling actieprogramma

Zie hoofdstuk 8.

6.2.5. **Werkdomein B6: Verkeersveiligheidsplan**

Naast de situaties welke als objectief verkeersonveilig werden beschouwd op basis van de ongevalanalyse, gaat onderhavig plan verder dan enkel het bestrijden van de effectief verkeersonveilig gebleken situaties.

Integrerende onderdelen van dit veiligheidsplan zijn:

- o De wegcategorisering en de voorgestelde snelheidsregimes;
- o De afbakening van de woongebieden en zone-30 gebieden;
- o Maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en – leefbaarheid;
- o Incidentele maatregelen;
- o Het politieel toezicht.

In eerste instanties worden hier de snelheidsregimes met de inrichtingsprincipes behandeld (zie kaart 5 en 6).

Snelheidsregime 70 km/u

Bij een snelheidsregime van 70 km/u wordt er geopteerd voor, van de rijweg gescheiden fietspaden. Bij beperkte mogelijkheden inzake profielbreedte zijn verhoogde aanliggende paden mogelijk.

Uiteraard kan plaatselijk, omwille van de omstandigheden (vb. geringe bebouwingspercentage, gevaarlijke bocht) steeds een lagere snelheid ingesteld worden.

Snelheidsregime 50 km/u

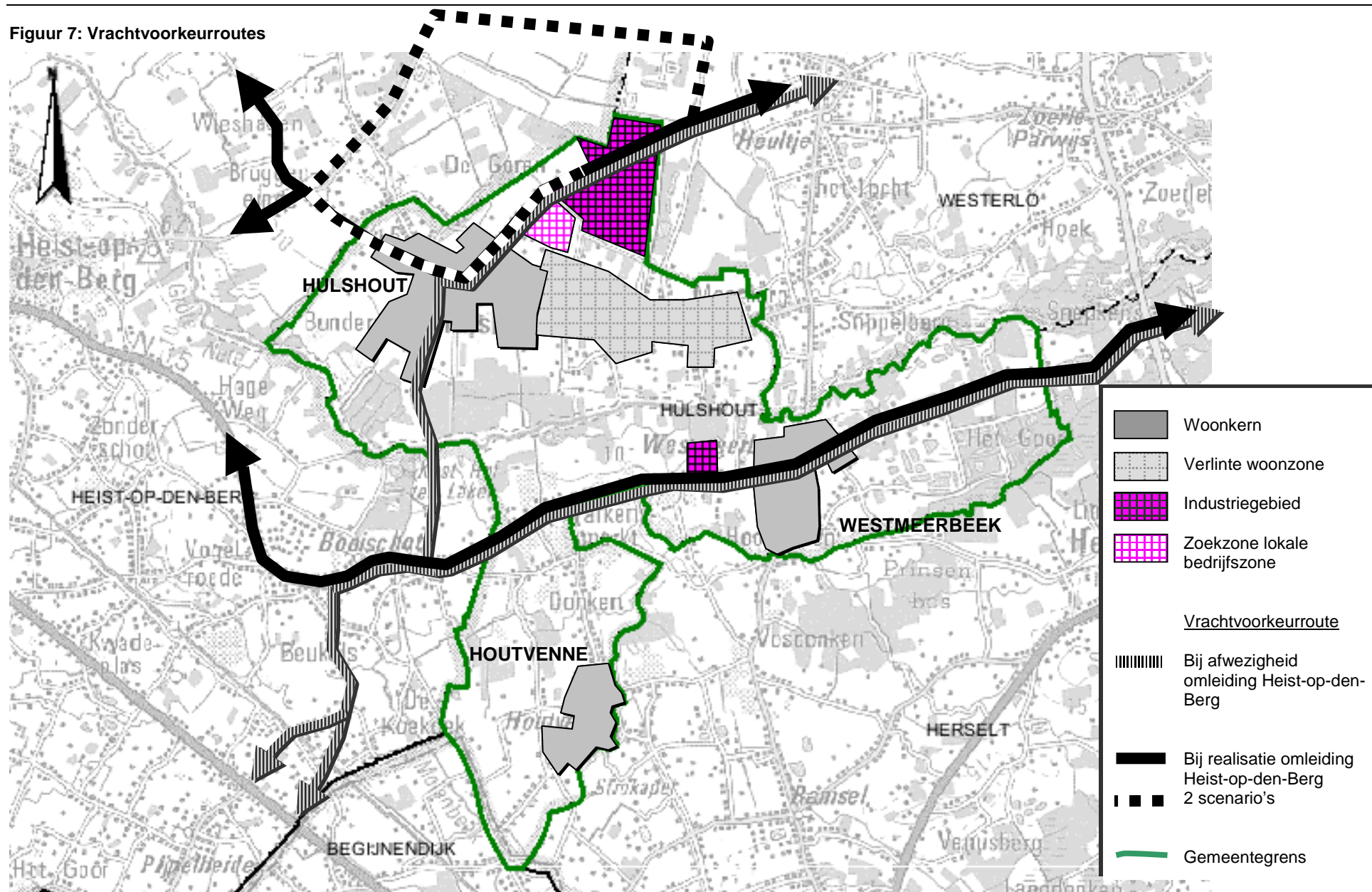
Op lokale wegen I en II blijven fietsvoorzieningen wenselijk. In doortochten en centrumgebieden kunnen zij beperkt worden tot fietssuggestiestroken.

Snelheidsregime 30 km/u

De invoering van een zone 30 vereist het treffen van snelheidsremmende maatregelen om daadwerkelijk het gewenste snelheidsgedrag af te dwingen. Daarbij is de integratie van deze maatregelen binnen hun omgeving van belang.

Bij lokale wegen III zijn er geen fietsvoorzieningen nodig. In deze gebieden wordt uitgegaan van menging van verkeer.

Figuur 7: Vrachtvoorkeurroutes



De volgende maatregelen dragen direct bij tot een verhoging van de verkeersveiligheid:

- o Doortochterinrichting Hulshout;
- o Doortochterinrichting Houtvenne;
- o Poortconstructies ter afbakening van 70/50 snelheidsregime;
- o Snelheidsbeheersende maatregelen ter hoogte van scholen;
- o Herinrichting van N15 naar lokale weg I met aandacht voor beveiligde kruisingen.

Vanuit de ongevalanalyse zijn daarbij prioritair (zie ook kaart 3):

- o Varkensmarkt (Provinciebaan, ter hoogte kruising Vennekensstraat)
- o De N15, over de volledige lengte;
- o De Grote Baan.

Her in te richten kruispunten, buiten de doortochterinrichtingen, zijn:

- o Grote Baan-Vaartstraat/Vaartdijkstraat (nieuwe fietsverbinding over Netevallei);
- o Provinciebaan-Vennekensstraat-Linieweg (nieuwe fietsverbinding over de Netevallei).

Bepaling actieprogramma

Zie hoofdstuk 8.

6.2.6. Werkdomein B7: Parkeerbeleidsplan

Algemeen principe

Hanteren van het stand still principe in de verschillende kernen (= geen nieuwe parkeerplaatsen binnen het haltebereik van het openbaar vervoer).

Bij de herinrichting van het openbaar domein wordt in eerste instantie prioriteit gegeven aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid (keuze ten gunste van de langzame weggebruiker). De multifunctionele inrichting van het openbaar domein in de kernen, staat niet enkel in functie van parkeerruimte maar vooral in functie van verblijfsactiviteiten en voetgangersruimte.

Tijdens een visueel parkeeronderzoek zijn er geen parkeerproblemen waargenomen, enkel verkeersveiligheidsproblemen waarbij geparkeerde voertuigen het zicht van de weggebruiker, komende uit dwarse wegen, blokkeert. Deze conflictsituaties moeten vermeden worden in de doortochterinrichting. Naast deze maatregelen is een sterk handhavingsbeleid nodig om het parkeergedrag te sturen.

Bepaling actieprogramma

Zie hoofdstuk 8.

6.2.7. Werkdomein B8: Overstapvoorzieningen

Naast het aanbieden van een goed openbaar vervoer, zijn de wachtvoorzieningen van belang inzake het stimuleren van het openbaar vervoergebruik. Zoals eerder gesteld zal de hoofdhalte gestalte krijgen op het Prof. Dr. Vital Celenplein - Grote Baan, terwijl er een overstaphalte wordt voorzien in Westmeerbeek centrum. Naast een goede en degelijke wachtgelegenheid (met het daaraan inherente comfort en voorzieningen) zullen deze knooppunten worden uitgerust met een overdekte fietsenstalling. Overige bushaltes worden uiteraard uitgerust met fietsenstallingen, in open lucht of overdekt.

Bepaling actieprogramma

Zie hoofdstuk 8.

6.3. Werkdomein C: Ondersteunende of flankerende maatregelen

6.3.1. Werkdomein C1: Vervoermanagement

- Campagne 'carpoolen' en 'fietsvergoeding' bij het gemeentepersoneel;
- Info bewoners inzake nieuwe lijnvoering van het openbaar vervoer en belbussensysteem;
- (intergemeentelijke) convenanten met bedrijven inzake te volgen routes voor het zwaar verkeer.

6.3.2. Werkdomein C2: Parkeerbeleid en tarifiering openbaar vervoer

Parkeren

Handhaving (politie-toezicht) op wild(fout)parkeren

Openbaar vervoer

- De Lijn zal in de nabije toekomst een aantal initiatieven nemen om voor de dagdagelijkse gebruiker van het openbaar vervoer, het systeem te vereenvoudigen:
 - Voor senioren is het gebruik van de bus reeds gratis ingesteld in het kader van het mobiliteitsconvenantenbeleid;
 - Eventueel een evenementenbus voor bvb kermissen, enz ...
- Communicatie, promotie, heldere (halte-) informatie, wachtcomfort, ...

6.3.3. Werkdomein C3: Algemene sensibilisering bij middel van campagnes

- Bewustmaking ouders inzake (subjectieve) verkeersonveiligheid nabij scholen;
- Actie: autoluwe schooldagen;
- Lessen inzake verkeersveiligheid en verkeersgedrag;
- Info over schoolbereikbaarheid met nadruk op fiets en openbaar/ingericht vervoer.

6.3.4. Werkdomein C4: Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- Bevolking regelmatig informeren inzake de mate van verkeersonveiligheid in de gemeente;
- Infopakket voor de nieuwe inwoners;
- Bij wijziging dienstenpakket openbaar vervoer, bevolking wordt hierover geïnformeerd.

6.3.5. Werkdomein C5: Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, reglementeringen, ...

Het handavingsbeleid te Hulshout zal zich toespitsen op:

- Als dé grote boosdoener in het verkeer wordt in het algemeen het **snelheidsgedrag** van de gemotoriseerde weggebruiker ervaren. Handhaving en zo mogelijk opvoering van de controles ter zake.
- **Gericht toezicht op (zware) overtredingen** t.a.v. het in gevaar brengen van de zwakke weggebruiker: voorrangsplicht op zebrapaden, parkeren op fiets- en voetvoorzieningen alsook in de zichtlijnen, ... maar anderzijds ook toezicht op het fietsverkeer (vb. verlichting);
- **Toezicht op het parkeren** in het centrum en vooral in schoolomgevingen.

6.3.6. Werkdomein C6: Organisatorische maatregelen

- In samenwerking met de buurgemeenten verkeers- en mobiliteitsdienst;
- Mobiliteitsambtenaar in het gemeentelijk kader (eventueel tezamen met andere gemeenten);
- Verkeerscommissie voor interne afstemming van het mobiliteitsbeleid tussen de diensten (openbare werken, ruimtelijke ordening, politie en beleidsmakers) en verkeersraad voor overleg met belanghebbenden (bewoners, scholen, handelaars, bedrijven,...).

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

De samenhang tussen de verschillende domeinen zit vevat in de opbouw van het gehele mobiliteitsplan.

De goede bedoelingen van het RSV ten spijt, zal de gemeente niet kunnen voorkomen dat er een verdere verdichting/opvulling van de, talrijk in Hulshout aanwezige, woonlinten, zal optreden.

Dit belet niet dat de gemeente inspanningen verricht inzake een verdere verdichting en opvulling van woongebieden in het Hulshout-centrum en Westmeerbeek.

In geval van realisatie van de bijkomende lokale bedrijvigheid en in het kader van de bundeling van bedrijfsactiviteiten en locatiebeleid wordt de bijkomende lokale bedrijvzone, aansluitend op het hoofddorp Hulshout en op de bestaande bedrijvzone van Hulshout-Heultje voorzien.

De gewenste ruimtelijke structuur (nader vast te leggen in het GRS) moet ondersteund worden door de wegencategorisering. De categorisering houdt meer in dan een geleidingssysteem voor het verkeer. Het is een handleiding die het openbaar domein herbekijkt, vertrekkend vanuit de leefbaarheid voor de inwoners van Hulshout, Westmeerbeek en Houtvenne en de noden voor de fietser, voetganger of het openbaar vervoer, zonder afbreuk te doen aan de bereikbaarheid met de auto.

Een (reeds uitgevoerde) bovengemeentelijke aanpak en duidelijke afspraken met de (transport)bedrijven, in de vorm van convenanten, moet een correct gebruik van de infrastructuur, ook door het zwaar verkeer, in de hand werken. Een tonnenmaatbeperking, moet het niet naleven van gemaakte afspraken eventueel sanctioneren.

Het uitgewerkte snelheidsregime in het kader van de wegencategorisering moet eveneens het gebruik van een gewenste structuur bevorderen en afdwingen, waardoor de leefbaarheid en veiligheid van verblijfsgebieden wordt geoptimaliseerd. In het voorgestelde fietsroutenetwerk vormt de non-stop hoofdroute op het voormalig spoortracé en Grote Nete route een belangrijke drager voor de bovengemeentelijke fietsverplaatsingen. De belangrijkste interne verplaatsingen situeren zich evenwel overwegend haaks op deze hoofdroutes. Indien aan die routes aanvullende gemeentelijke routes worden gekoppeld, beschikt de gemeente over een relatief fijnmazig fietsroutenet, zowel in functie van de utilitaire als de recreatieve fietsverplaatsingen.

Met de voorgenomen doortochtherinrichtingen en de voorgestelde kwaliteitsvolle herinrichtingen van de centra en de (eerder beperkte) afbakening van zone-30 gebieden wordt de leefbaarheid binnen die centra en gebieden op een hoger niveau gebracht, waarbij tevens de (subjectieve) verkeersonveiligheid gunstig kan worden beïnvloed.

Een méér lokaal verbindend openbaar vervoersnet in de gemeente en een aanvullend ontsluitend openbaar vervoer in de vorm van een belbus; een verhoging van de frequentie (niveau als voorgesteld in het decreet op de basismobiliteit); opwaardering van de hoofdhaltens moet de kansen van dit vervoer verhogen en aldus het autogebruik beïnvloeden.

6.5. Werkdomein F: Organisatie

Dit werkdomein omvat afspraken over de werkwijze die de begeleidingscommissie zal volgen om het mobiliteitsplan en haar actieprogramma via modules te continueren.

6.5.1. Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners

Het is evident, na de opsomming van de maatregelen op de diverse domeinen, dat er voor vele projecten sprake is van meerdere betrokken actoren. Het welslagen van onderhavig mobiliteitsplan hangt dan ook in hoge mate af van de samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren, bijgevolg is regelmatig overleg nodig over de stand van zaken en de vorderingen welke men op de verschillende beleidsdomeinen boekt.

De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden middels regelmatig overleg tussen de betrokken actoren.

Daartoe wordt voorgesteld dat:

- o Drie maandelijks overleg inzake vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen op elkaar via een gemeentelijke ambtelijke werkgroep;
- o Jaarlijks overleg tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie;
- o Vijfjaarlijkse bijsturing van het mobiliteitsplan Hulshout.

6.5.2. Projectorganisatie voor sommige modules

Op basis van de ontwikkelde visie m.b.t. de ruimtelijke ordening en de sturing van de mobiliteit in Hulshout, wordt hierna een opsomming gegeven van de modules, welke de gemeente met gewest kan afsluiten.

Module 9: 'Verhoging van het openbaar vervoeraanbod' is in onderstaand overzicht niet meer opgenomen, aangezien deze module geen vereiste meer is. Het aanbod zal immers eerst moeten voldoen aan de norm 'basismobiliteit'. De aan het mobiliteitsconvenant gebonden module 9 zal slechts, na de invulling van de norm, eventueel een aanvullende rol spelen.

Tabel 4: Relevante modules

Module 15	Subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. <u>Toepassing:</u> <ul style="list-style-type: none"> - carpooling en fietsvergoeding gemeentepersoneel - convenanten met bedrijven - acties die een duurzame mobiliteit stimuleren (autoluwe schooldagen, info schoolbereikbaarheid, ...)
------------------	--

7. Evaluatiemethode

Doel van de evaluatie is uiteraard het toetsen van het mobiliteitsplan aan de doelstellingen, een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, als ook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen.

Probleemvelden	Doelstellingen (zie 3.2. specifieke doelstellingen)	Maatregelen	Meetfactoren
Ruimtelijke probleemvelden <ul style="list-style-type: none"> ○ Lintbebouwing ○ Netevallei als barrière ○ Uitbreiding recreatie en industrie ○ Zonevreemde verkeersgenerende functies 	3: Noodzaak aan efficiënt en duurzaam ruimtegebruik <p>Verdichting en versterking van kernen, terugdringen van lintbebouwing en bouwmisdrijven</p> <p>Vrijwaren van de landelijkheid en natuurlijke waarden + minimaliseren van barrièrevorming</p> <p>Geconcentreerde bundeling, locatiebeleid</p> <p>Afbakening van de zone met herstructurering van het bestaande</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Opmaak en onderzoek in het structuurplanningsproces, ontwikkeling via BPA's of RUP's ○ Eventuele planologische ruiloperaties ○ Strategische ruimtelijke projecten: binnengebieden, woonuitbreidingsgebieden (verantwoording via een woningbehoefte studie) ○ Gewestelijke materie en bevoegdheid: opmaak gewestelijk RUP ○ Kernbinding via ecologisch verantwoorde fietsverbinding ○ Opmaak en onderzoek in het structuurplanningsproces, ontwikkeling via BPA's of RUP's ○ Eventuele planologische ruiloperaties ○ Afbakening via het structuurplanningsproces, bijhorende ontwikkelingsperspectieven 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Evolutie van de bebouwingsdichtheid kernen - linten ○ Tellingen – herkomst- en bestemmingsonderzoek ○ Passende beoordeling
Verkeersstructurele probleemvelden <ul style="list-style-type: none"> ○ Ontbrekende wegcategorisering ○ Zwaar doorgaand verkeer 	1: Verkeersveiligheid en leefbaarheid 2: De juiste route voor de juiste weggebruiker <p>Doorvoering van de wegcategorisering, koppeling mobiliteitsplan en gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hulshout.</p> <p>Verhogen woonkwaliteit, keuze voor een minst belastende route: vrachtoverkeersroute</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Invoering wegcategorisering en signalisatie + verankering in het gemeentelijk structuurplan ○ Invoering wegcategorisering en voorkeursroute voor zwaar verkeer - signalisatie en tonnagebeperking ○ Convenanten met bedrijven. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Meerjarenplanning gemeente ○ Verkeerstellingen – herkomst- en bestemmingsonderzoek – verkeersleefbaarheid.

<ul style="list-style-type: none"> ○ Onvoldoende bediening openbaar vervoer 	<p>Verhogen van openbaar vervoeraanbod, verbeteren van de haltevoorzieningen, reizigersinfo,</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uitvoering decreet basismobiliteit, verankering van het mobiliteitsplan in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Enquête, NIS-gegevens
<ul style="list-style-type: none"> ○ Onveilige fietsvoorzieningen 	<p>Oplossen van conflicten met het gemotoriseerd verkeer, veiligheid in schoolomgevingen, kwalitatieve verbetering van fiets- en voetpadvoorzieningen, beveiliging van kruisingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uitvoering fietsstructuur i.s.m. provincie ○ Wegencategorisering ○ Herzien van kruispunten i.f.v. fietsoversteken 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Meerjarenplanning gemeente
<ul style="list-style-type: none"> ○ Ontbrekende doortochtherinrichtingen 	<p>Minimaliseren van onveiligheidsgevoel in bebouwde kernen, doortochtherinrichtingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Doortochtherinrichtingen ○ snelheidscontrole 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tellingen – herkomst- en bestemmingsonderzoek – verkeersleefbaarheid.
<ul style="list-style-type: none"> ○ Parkeren in schoolomgeving 	<p>Minimaliseren, aanpak schoolomgevingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Beveiliging schoolomgevingen ○ Handhaving, politieel toezicht ○ Doortochtherinrichtingen 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Parkeeronderzoek ○ Analyse van de PV's
<ul style="list-style-type: none"> ○ Verkeersonveiligheid 	<p>Afname van het aantal en ernst van het ongeval met 50 %</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Herinrichting van onveilige wegvakken en kruispunten ○ Snelheidscontroles ○ Gedifferentieerd snelheidsbeleid 	<ul style="list-style-type: none"> ○ NIS-gegevens ○ Gemeentelijke ongevalanalyse ○ snelheidscontroles

8. Samenvatting maatregelen en prioriteiten

8.1. Overzicht actieprogramma werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
A1	Opmaak gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Gemeente	In opmaak	
A2	Doortochtherinrichtingen en beveiligde schoolomgevingen	gemeente	MLT/KT	
A3	Aanpassing wegenis conform wegencategorisering	Gemeente / De Lijn	KT/MLT/LT	
A4	Herinrichting van het openbare domein	Gemeente/ De Lijn	KT/MLT/LT	
A5	Provinciaal RUP Grote Nete als natuurverbingsgebied	Provincie / gemeente		
A7	Strategisch project: Noord-zuid fietsverbinding (brug – 500m) + passende beoordeling		KT	

8.2. Overzicht Actieprogramma werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
	1. Hulshout			
B 1.1.	Inrichting zone 30 schoolomgevingen - Vrije kleuterschool - Gemeentelijke basisschool - Wijkafdeling gemeentelijke basisschool	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.2.	Kwaliteitsvolle doortochtherinrichting Hulshout	Gemeente/ De Lijn	LT	
B 1.3.	Kwaliteitsvolle herinrichting van het gemeenteplein (Prof. Dr. Vital Celenplein)	Gemeente/ De Lijn	MLT	
B 1.4.	Snelheidsbeperkende maatregelen binnen de bebouwde kommen – 50 km/u	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.5.	Poortconstructie: o Grote Baan (2x) o Booischotseweg o Kerkstraat o Molenstraat		KT	

B 1.7.	Snelheidsbeperkende maatregelen buiten de bebouwde kommen – 70 km/u	Gemeente/ De Lijn	KT	
	2. Westmeerbeek			
B 1.8.	Inrichting zone 30 schoolomgeving	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.9.	Snelheidsbeperkende maatregelen binnen de bebouwde kommen – 50 km/u	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.10.	Snelheidsbeperkende maatregelen buiten de bebouwde kommen – 70 km/u	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.11.	Kwaliteitsvolle doortochtherinrichting Westmeerbeek	Gemeente/ De Lijn	voltooid	
B 1.12.	Poortconstructie: o Stationstraat (N15) o Heide (N15) o J. Michielsstraat o Ramselsteenweg		voltooid voltooid MLT KT	
	3. Houtvenne			
B 1.13.	Inrichting zone 30 schoolomgeving	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.14.	Snelheidsbeperkende maatregelen binnen de bebouwde kommen – 50 km/u	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.15.	Snelheidsbeperkende maatregelen buiten de bebouwde kommen – 70 km/u	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.16.	Kwaliteitsvolle doortochtherinrichting Houtvenne	Gemeente/ De Lijn	KT	
B 1.17.	Poortconstructie: o Vennekensstraat o Schoolstraat o Strokapelstraat o Langestraat		KT	
B 1.18.	Kwaliteitsvolle herinrichting van het J. Verlooyplein		KT	

8.3. Overzicht Actieprogramma werkdomein B2: Fietsroutenetwerken

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
	1. Hoofd- en functionele routes			
B 2.1.	Kruising Grote Baan met voormalige spoorweg als non-stop hoofdroute op plateau leggen	Gemeente/ provincie	KT	
B 2.2.	Aanleg vrijliggende of aanliggend verhoogde fietspaden met beveiligde oversteken : <ul style="list-style-type: none"> o Kerkstraat/Industriepark o Grote Baan o Booschotseweg o N15 o Netestraat o J. Michielsstraat o Ramselsteenweg o Vennekenstraat/Strokapelstraat o Aarschotsebaan/Langestraat 	Gemeente/ provincie	Voltooid MLT/LT " " in uitv. LMT/LT " " voltooid	
	2. Aanvullende fietsroutes			
B 2.3.	Aanliggende fietspaden met beveiligde oversteken: <ul style="list-style-type: none"> - Molenstraat - Linieweg- Vaardijkstraat- Vaartstraat-Industriepark - Aarschotsebaan 	Gemeente	MLT/LT	
B 2.4.	Fietsbewegwijzering	Gemeente		
	3. overige recreatieve routes			
B 2.5.	Grote Nete route	Gemeente/ provincie	LT	
B 2.6.	Nieuwe verbindingen tussen de woonkernen en recreatieve clusters naar de Grote Neteroute	Gemeente	LT	
B 2.7.	Bewegwijzering	Gemeente/ provincie	LT	

8.4. Overzicht Actieprogramma werkdomein B3: Openbaar vervoerplan

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
B 3.1.	Invoering van de Basismobiliteit	De Lijn, Gemeente	KT/MLT	
B 3.2.	Inrichting van de hoofdhalte met uitrusting Hulshout-centrum	De Lijn, Gemeente	LT	
B 3.3.	Inrichting van een overstaphalte met uitrusting	De Lijn, Gemeente	MLT	
B 3.4.	Aanpassing van de overige halteaccommodatie i.f.v. nieuwe netwerken + plaatsen van fietsenstallingen	De Lijn, Gemeente	KT/MLT	

8.5. Overzicht actieprogramma B4: Beleidsplan autoverkeer

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
B 4.1.	Ev. Selectief gebruik van landbouwwegen	Gemeente	KT/MLT/LT	
B 4.2.	Overleg met buurgemeenten en opstellen convenanten met (transport)bedrijven	Gemeente	KT	
B 4.3.	Instellen tonnenmaatbeperkingen buiten de vrachtoverkeersroute (als sanctie op niet naleven van de convenanten)	Gemeente	LT	

8.6. Overzicht actieprogramma werkdomein B5: Verkeersveiligheidsplan

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
B 5.1.	Aanpassing bewegwijzering en snelheidsregimes aan de wegcategorisering en afbakening	Gemeente	KT/MLT/ LT	
B 5.2.	Doortochtherinrichting - Hulshout - Westmeerbeek - Houtvenne		LT Uitgevoerd MLT	
B 5.3.	Snelheidsbeperkende maatregelen in schoolomgevingen buiten de doortochtherinrichtingen		KT	
B 5.4.	Herinrichting van de N15 naar lokale weg I met beveiligde oversteken		MLT	
B 5.5.	Herinrichting van kruisingen: - N15/Vennekensstraat/Linieweg/ (Varkensmarkt) - Grote Baan/Vaartstraat/ Vaardijkstraat		KT MLT	

8.7. Overzicht actieprogramma werkdomein B6: Parkeerbeleidsplan

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
B 6.1.	Opheffen van parkeerplaatsen bij belemmering van zichten in de omgeving van kruisingen en oversteekplaatsen	Gemeente	KT/MLT	
B 6.2.	Toezicht parkeergedrag	Gemeente	KT/MLT/ LT	

8.8. Overzicht actieprogramma werkdomein B7: Beleid m.b.t. overstapvoorzieningen

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
B 7.1.	Aanleg hoofdhalte met uitrusting Hulshout-centrum	Gemeente/ De Lijn	MLT	
B 7.2.	Aanleg overstaphalte met uitrusting Westmeerbeek	Gemeente/ De Lijn	MLT	

8.9. Overzicht actieprogramma werkdomein C1: Beleidsplan vervoermanagement

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
C 1.1.	Opstellen bedrijfsvervoerplan voor het gemeentebestuur en haar personeel (fietsvergoeding)	Gemeente	In voege	
C 1.2.	Convenanten met bedrijven inzake te volgen routes door zwaar verkeer	Gemeenten/ bedrijven	KT	
C 1.3.	Schoolvervoermanagement – schoolvervoerplannen Fietspoolprojecten	Gemeente/ scholen	KT	

8.10. Overzicht actieprogramma werkdomein C3: Algemene sensibilisering bij middel van campagnes

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
C 3.1.	Schoolcampagnes: bewustmaking ouders verkeersonveiligheid nabij scholen	Gemeente/ scholen	KT/MLT/ LT	
C 3.2.	Actie autoluwe schooldagen	Gemeente/ scholen	KT/MLT/ LT	
C 3.3.	Informatiecampagne scholen	Gemeente/ scholen	KT/MLT/ LT	

8.11. Overzicht actieprogramma werkdomein C4: Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
C 4.1.	Informatieblad omtrent het mobiliteitsplan + regelmatige info omtrent evolutie/gevolgen van het mobiliteitsplan in gemeentelijk infoblad	Gemeente	KT/MLT/ LT	
C 4.2.	Infopakket voor nieuwe bewoners: verstandig omgaan met mobiliteit	Gemeente	KT/MLT/ LT	
C 4.3.	Opstellen infobrochure bij wijziging o.v.-dienstenpakket	Gemeente/ De Lijn	KT/MLT/ LT	
C 4.4.	Verspreiding (mobiliteits)info en adviezen via het gemeentelijk informatieblad	Gemeente	KT/MLT/ LT	

8.12. Overzicht actieprogramma werkdomein C5: Beleidsplan handhaving

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
C 5.1.	Continuering van de snelheidscontroles	Politie	KT/MLT/ LT	
C 5.2.	Controle op het parkeergedrag	Politie	KT/MLT/ LT	
C 5.3.	Toezicht op het vrachtverkeer	Politie	KT/MLT/ LT	

8.13. Overzicht actieprogramma werkdomein C6: Beleidsplan organisatorische maatregelen

Maatregel	Actie	Actor(en)	Termijn	
C 6.1.	Jaarlijks overleg GBC	GBC		

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft in de zitting van 29/11/2004 volgende prioritaire maatregelen vooropgesteld:

- o Herinrichting en snelheidsbeperkende maatregelen in de Vennekensstraat;
- o Zone 30 aan de schoolomgevingen (variabel in de tijd) en verfraaiing schoolomgeving door plaatsing van aangepast straatmeubilair;
- o Zone 30 in Mgr. Raeymaekersstraat (vaste);
- o Zone 30 in Strepestraat en Vloeikensstraat (vaste);
- o Uitvoering van de noord-zuid-fietsverbinding tussen de deelgemeente en de hoofdgemeente;
- o Herinrichting/beveiliging kruispunt Vennekensstraat/N15 (Provinciebaan);
- o Herinrichting en snelheidsbeperkende maatregelen Ramselsesteenweg;
- o Herinrichting doortocht Houtvenne, inclusief J. Verlooyplein;
- o Beveiligen en accentueren van de ingangen van de dorpskernen (poorteffecten);
- o Aanpassingen van het uitzicht (versmallen) van de Provinciebaan (Provinciebestuur).

9. Bijlage: advies van de Provinciale auditcommissie – 17 maart 2005

Advies van de auditor

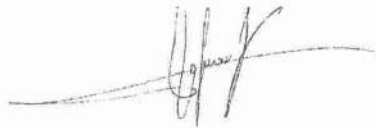
Het voorliggende beleidsplan biedt voldoende garanties voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid en wordt dan ook conform verklaard.

Gezien de Noord/Zuid-verbinding een zeer emotioneel geladen thema is, dient er strikt over gewaakt te worden dat dit niet meer kan en mag worden dan ten hoogste een ecologisch verantwoorde lokale fiets- en voetgangersbrug.

In de toekomst dient het beleidsplan samen met dit advies gelezen te worden.

Voor advies,

te Brussel,



de interne auditor mobiliteitsplannen,
Peter Hofman