



IGEMO
WONEN | WERKEN | LEVEN

Mobiliteitsplan

Gemeente Putte

november 2016



INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL	3
1 OVERZICHT VAN DE FIGUREN	5
2 INLEIDING	6
2.1 Planproces	6
2.2 Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid	9
2.2.1 Participatietraject Putte	9
2.2.2 Informatief en richtinggevend deel	9
2.3 Betrokken actoren	10
2.4 Samenvattend overzicht van het planproces	11
3 INFORMATIEF DEEL	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Knelpunten en kansen	12
3.2.1 Knelpunten	12
3.2.2 Kansen	13
3.3 Doelstellingen	14
3.4 Motivatie van het duurzaam scenario	15
4 RICHTINGGEVEND DEEL	19
4.1 Operationele doelstellingen verbreden en verdiepen	19
4.2 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit	30
4.2.1 Strategische projecten	30
4.2.2 Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) en bijzonder plan van aanleg (BPA)	31
4.2.3 Ruimtelijke planning	31
4.2.4 Categorisering van wegen	32
4.3 Werkdomein B: Netwerken per modus	38
4.3.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	38
4.3.2 Fietsroutenetwerk	39
4.3.3 Openbaarvervoernetwerk	45
4.3.4 Autonetwerk	46
4.3.5 Vrachtrouteplan	49

4.3.6	Parkeerbeleidsplan	53
4.4	Werkdomein C: Flankerende en ondersteunende maatregelen	54
4.4.1	Bewegwijzering	54
4.4.2	Algemene sensibilisering	54
4.4.3	Handhaving en controle	55
4.4.4	Promotie openbaar vervoer	55
4.4.5	Gemeentegrensoverschrijdende aspecten	56
4.4.6	Beleidsondersteuning	56
5	ACTIEPLAN	57
6	MONITORING EN EVALUATIE	62
7	VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPLANNEN	62
8	BIJLAGEN	63

1 Overzicht van de figuren

Figuur 1: Overzicht stappenplan verbreden-verdiepen

Figuur 2: Kaart wegencategorisering

Figuur 3: Kaart gewenst fietsrouten netwerk

Figuur 4: Kaart snelheidsregimes

Figuur 5: Regionaal vrachtrouten netwerk regio Putte

Figuur 6: Gewenst lokaal vrachtrouten netwerk te Putte

2 Inleiding

2.1 Planproces

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van Putte dat conform werd verklaard op 29 november 2003, werd in 2008 getoetst op zijn actualiteitswaarde. De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 2' wat wil zeggen dat de GBC nog achter het huidige mobiliteitsplan staat maar dat een aantal thema's toegevoegd of geactualiseerd moeten worden.

Het hele planproces tussen de sneltoets (2008) en de uiteindelijke uitwerking van dit beleidsplan (2016) heeft een aanzienlijke tijd in beslag genomen. Daardoor moest in de loop van dit planproces de inhoud van een aantal thema's en onderzoeksvragen aangepast worden aan de ondertussen gewijzigde plannen, realisaties, verkeerscontext en wetgeving. In dit beleidsplan is enerzijds de link naar de sneltoets en verkenningnota duidelijk behouden en anderzijds zoveel mogelijk de actuele situatie mee in rekening gebracht.

Volgende te verbreden en verdiepen thema's werden na de sneltoets geselecteerd in de verkenningfase:

1. **Bedrijfsvervoerplan van het Nieuw Administratief Centrum (NAC).**

Oorspronkelijk diende het effect van de bouw van het NAC en de heraanleg van het kerkplein op verblijfsgebieden, fiets- en voetgangersnetwerken, openbaar vervoer en parkeerplaatsen onderzocht te worden. Aangezien het NAC (gemeentehuis) ondertussen al voltooid en in gebruik genomen is en tijdens de verkenningfase de heraanleg van het kerkplein naar de langere termijn was verschoven, is dit onderdeel vervangen door de opstelling van een bedrijfsvervoerplan voor het NAC en een parkeeronderzoek in de omgeving van het NAC (gemeentehuis).

2. **Parkeerbeleid en parkeerplan**

3. **Route zwaar vervoer**

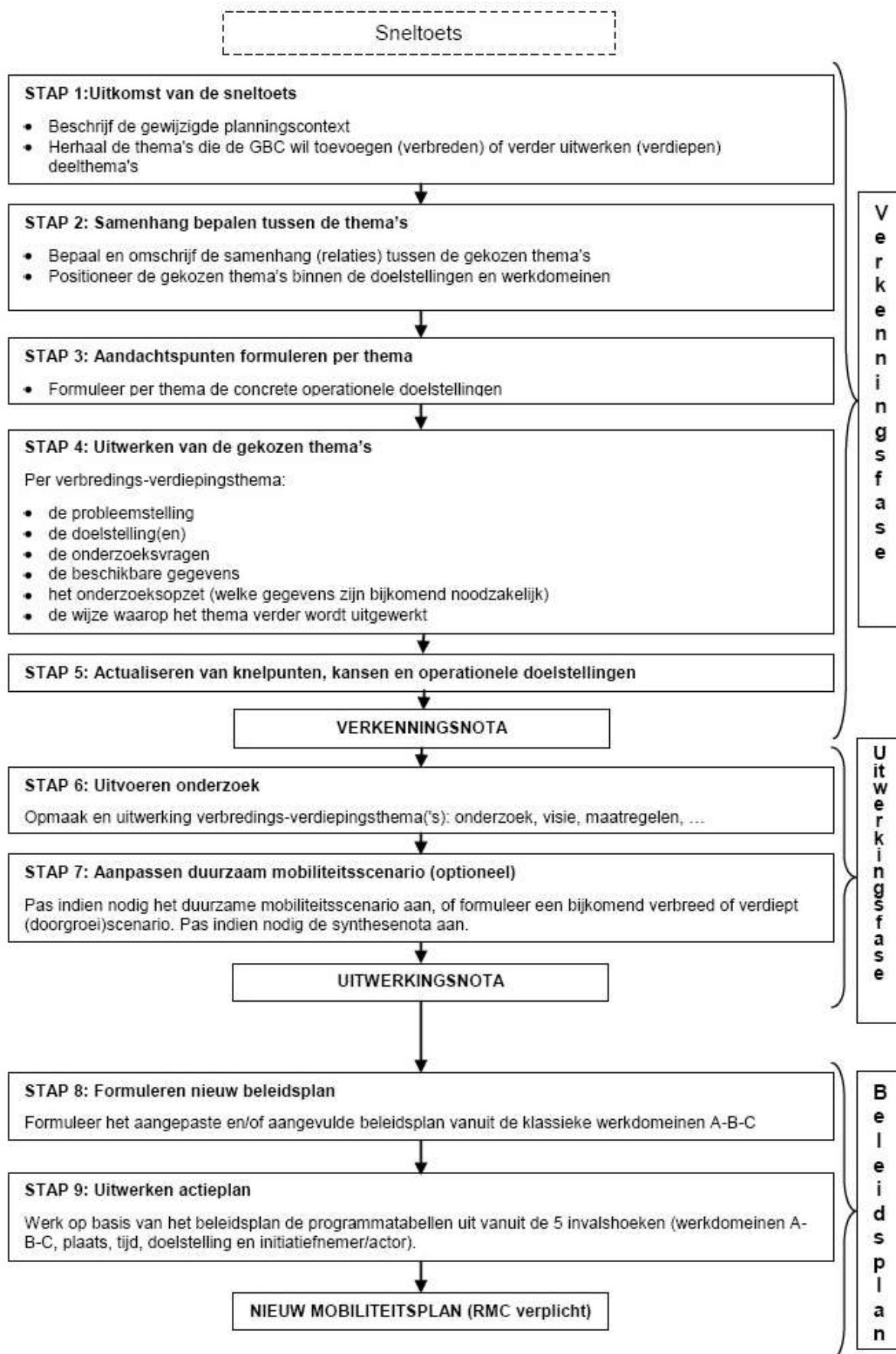
4. **Parkeerlocaties zwaar vervoer**

Bij het herzien van de gemeentelijke mobiliteitsplannen werden 3 fasen doorlopen die beschreven staan in de handleiding "Spoor 2: Verbreden en Verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan" van mei 2009.

- **Fase 1: de verkenningfase** gaat over de formulering van de probleemstelling en het aangeven van eventuele bijkomende onderzoeken die nodig zijn om de beleidsbeslissingen ten gronde te kunnen onderbouwen. De verkenningfase geeft de planningscontext over de verbreden en verdiepen thema's en geeft aan hoe deze thema's onderling in relatie staan met elkaar en met de nog actuele thema's van het mobiliteitsplan. De verkenningfase resulteerde in de verkenningnota (*Verkenningnota 25 februari 2010*) die besproken werd met de GBC (28 augustus 2008) en voorgelegd aan de PAC van 15 oktober 2009 en goedgekeurd door de PAC van 25 februari 2010.
- **Fase 2: de uitwerkingsfase** voert bijkomende onderzoeken uit met het oog op het bijsturen van het duurzaam scenario van het vorige beleidsplan en het onderbouwen van de gekozen verbreden en verdiepen thema's. In de uitwerkingsfase van het mobiliteitsplan Putte werden volgende

onderzoeken uitgevoerd: een onderzoek naar leefbaarheid en veiligheid van vrachtroutes, een parkeeronderzoek zwaar vervoer, een parkeerduur en bezettingsmeting autovervoer in de centra van Putte en een onderzoek naar de bereikbaarheid van het NAC via het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. De uitwerkingsfase resulteerde in de uitwerkingsnota die besproken werd met de GBC (3 september 2015) en conform werd verklaard op de PAC van 15 oktober 2015.

- **Fase 3: het beleidsplan.** In deze laatste fase wordt het beleidsplan uitgewerkt volgens de werkdomeinen A-B-C: Ruimtelijke ontwikkelingen, Verkeersnetwerken, Flankerende maatregelen. Het beleidsplan maakt ook een terugkoppeling naar de relatietabel die in de verkenningsnota werd uitgewerkt waarbij nagegaan wordt op alle taakstellingen gerealiseerd worden. Dit beleidsplan vervangt het vorige beleidsplan en is dus ruimer dan enkel een vertaling van het verbreden en verdiepen van thema's in een maatregelenpakket.



Figuur 1: Overzicht stappenplan verbreden-verdiepen

2.2 Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid

In het nieuwe mobiliteitsdecreet zijn een aantal nieuwe elementen opgenomen met betrekking tot de planprocedure voor het mobiliteitsplan. Het gaat onder meer over:

- ✓ Het organiseren van een participatietraject.
- ✓ Een tweedeling van het mobiliteitsplan in een informatief en richtinggevend deel.

2.2.1 Participatietraject Putte

Met het participatietraject wil het decreet voldoende inspraak verlenen aan de burgers in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het mobiliteitsplan. Het decreet geeft de gemeente de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Concreet betekent dit dat het gemeentebestuur een participatietraject uitwerkt en dit ter goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking dan onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

Aangezien het planproces om tot dit beleidsplan te komen al heel wat tijd in beslag genomen heeft, kiest de gemeente ervoor het participatietraject te beperken tot een openbaar onderzoek, zoals voorzien in het decreet. De gemeenteraadsbeslissing hierover wordt als bijlage bij dit beleidsplan gevoegd.

2.2.2 Informatief en richtinggevend deel

Naar analogie met andere gemeentelijke beleidsplannen (bvb. GRS) bepaalt het mobiliteitsdecreet dat een gemeentelijk mobiliteitsplan tweedelig is opgebouwd uit een informatief en richtinggevend gedeelte.

In het **informatief deel** wordt eerst een overzicht geven van de knelpunten, kansen en doelstellingen die geformuleerd werden in de verkenningsfase waarbij het uitgevoerde onderzoek uit de uitwerkingsfase besproken wordt. Tot slot wordt het gewenste scenario voorgesteld dat verder uitgewerkt wordt in het richtinggevend deel.

Het **richtinggevend deel** werkt het gewenste mobiliteitsbeleid uit in drie werkdomeinen. In werkdomein A worden de ruimtelijke ontwikkelingen besproken die van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid. In werkdomein B wordt dan het beleid voor de verschillende verkeersnetwerken uitgewerkt: het beleid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer, vrachtverkeer, parkeren, ... In werkdomein C wordt vervolgens aangegeven welke maatregelen van belang zijn om het vooropgestelde mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

In het **actieplan** worden alle acties opgenomen die nodig zijn om het gewenste mobiliteitsbeleid uit te voeren. Het actieprogramma is een overzichtelijke, schematische weergave van het beleidsplan. Dit actieprogramma wordt geschreven vanuit 5 invalshoeken:

- Basis-actieprogramma: opgebouwd volgens de werkdomeinen A, B en C
- Werkprogramma: op welke plaats moet wat gebeuren?
- Investeringsprogramma: wanneer wordt het uitgevoerd en hoeveel zal dit kosten?
- Beleidsprogramma: opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (Veiligheid, Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Milieu)
- Takenprogramma: Wie zijn de initiatiefnemers?

2.3 Betrokken actoren

De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) is als volgt samengesteld:

Gemeente Putte:

- Schepen van mobiliteit
- Schepen van openbare werken
- Mobiliteitsambtenaar / Diensthoofd Grondgebonden zaken
- Afgevaardigde per politieke fractie zetelend in de gemeenteraad
- Politiezone BoDuKaP
- Brandweercommandant

Vaste leden:

- Vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn
- Vertegenwoordigers van de betrokken wegbeheerders

Variabele leden:

- Afgevaardigde van de provincie
- Afgevaardigde van departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

2.4 Samenvattend overzicht van het planproces

Op volgende momenten gebeurde er overleg en terugkoppeling met GBC en PAC/RMC:

22 september 2009	GBC 1: Bespreking verkenningsnota
15 oktober 2009	PAC/RMC 1: Bespreking verkenningsnota
25 februari 2010	PAC/RMC 2: Goedkeuring verkenningsnota
3 september 2015	GBC 2: Bespreking en voorstelling uitwerkingsnota
15 oktober 2015	PAC/RMC 3: Goedkeuring uitwerkingsnota
21 juni 2016	GBC 3: Bespreking beleidsplan
17 november 2016	PAC/RMC 4: Goedkeuring beleidsplan

3 Informatief deel

3.1 Inleiding

Bij de start van dit planningsproces werd een analyse gemaakt van de lokale planningscontext. Hierbij zijn zowel de verschillende beleidsinstrumenten onderzocht die een impact hebben op de mobiliteit alsook andere ontwikkelingen of projecten die hun impact kunnen hebben. Deze analyse is opgenomen in de **verkenningnota** (zie bijlage). Beide documenten kunnen dan ook niet los van elkaar worden gezien.

Omwille van de tijdspanne tussen de opmaak van de verkenningnota en dit beleidsplan is hier geopteerd om de analyse toch te vertalen naar de huidige situatie.

3.2 Knelpunten en kansen

3.2.1 Knelpunten

Putte is een gemeente in het buitengebied met 17 227 inwoners (op 1/1/2016) ten zuiden van Antwerpen en gelegen tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg. Putte bestaat uit de hoofdkern Putte, de onafhankelijke woonkern Beerzel en de partieel afhankelijke dorpskernen Peulis en Grasheide.

De regio Mechelen - Aarschot - Lier (waarin Putte centraal gelegen is) wordt ontsloten door de N14 (Mechelen - Lier), de N10 (Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot) en de N15 (Heist-op-den-Berg - Mechelen). Een verbinding Aarschot - Mechelen is er niet, vandaar het belang van de N15 voor de regio. De ring R6 rond Mechelen is in 2015 uitgebreid door een verbinding te maken tussen de Mechelsesteenweg in Mechelen en de Putsesteenweg (N15) ter hoogte van de grens tussen Bonheiden en Putte. Door de doortrekking van de R6 kunnen de bewoners van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden, Putte en Heist-op-den-Berg makkelijker de E19 bereiken. Bewoners van de gemeente Putte vinden makkelijk aansluiting op de R6, waardoor ze niet op zoek moeten gaan naar landelijke alternatieve wegen om de drukte van de Mechelsesteenweg en Putsesteenweg/Mechelbaan te vermijden. Ook in oostelijke richting trekt de verkeerstroom aan: via de afrit Mechelen-Noord op de E19 komen deze automobilisten op de R6 terecht, waar ze dankzij dit extra stuk ringweg makkelijk aansluiting vinden met Putsesteenweg/Mechelbaan. Het sluipverkeer wordt hierdoor verminderd, wat zorgt voor een betere leefbaarheid in de woonzones van de omliggende gemeenten. Toch heeft de doortrekking van de R6 de doortocht van de N15 verzaamd. Bij doortrekking van de R6 zonder meer (bv. zonder bijkomende ingrepen op de as R6 - N15) wordt de N15 onderdeel van een vlotte regionale oost-west verbinding (Aarschot - Heist-op-den-Berg - Putte - R6).

De N15 (Mechelbaan) is de belangrijkste infrastructuur op het grondgebied Putte die door de kern van Peulis, Putte en Beerzel loopt. Bovendien wordt de kern van Putte ook nog eens in noord-zuidrichting doorsneden door de Lierbaan - Leuvensebaan. De kleine dorpskern Grasheide die ten zuiden van Putte centrum ligt, kan niet vlot ontsloten worden op belangrijke wegstructuur. Ten noordoosten van het centrum

van Putte is een vlotte aansluiting op de N10 mogelijk. De N15 sluit aan op de gewestweg N10 die op de grens met Heist-op-den-Berg loopt en die Lier met Aarschot verbindt.

Putte ligt in de invloedssfeer van de autosnelweg Antwerpen - Brussel (E19). Er is heel veel woon-werkverkeer dat om de E19 te bereiken het centrum van Putte belast. Dit levert problemen op met de verkeersleefbaarheid in het centrum. Op vlak van mobiliteit stelden zich volgende probleemstellingen en vragen:

- Is het NAC (= Nieuw Administratief Centrum) goed bereikbaar en toegankelijk met duurzame vervoersmiddelen? Welke maatregelen kunnen toegepast worden om het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen?
- Zijn er parkeerproblemen aanwezig in de kernen van Putte? Hoe kan dit aangepakt worden?
- Langs welke route kan zwaar verkeer geleid worden om de verkeersleefbaarheid van Putte te verbeteren?
- Op welke locaties vormt het parkeren van vrachtwagens in het centrum een probleem? Welke maatregelen kunnen er getroffen worden?

3.2.2 Kansen

De geselecteerde verbreden en verdiepen thema's geven duidelijk aan dat er een verkeersdruk heerst in Putte.

Met dit beleidsplan wil de gemeente echter maatregelen nemen in functie van de verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en het stimuleren van fiets- en openbaar vervoergebruik.

Bedrijfsvervoerplan Nieuw Administratief Centrum (NAC)

Uit het bereikbaarheidsonderzoek kunnen we besluiten dat het NAC zowel met het openbaar vervoer, de fiets als te voet goed bereikbaar is. Uit een enquête blijkt echter dat veel werknemers voor de auto opteren. Het is dus aangewezen om verschillende maatregelen te nemen om het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen.

Parkeeronderzoek

Uit het parkeeronderzoek in de woonkernen blijkt dat er niet kan worden gesproken van een parkeerprobleem in de zin van een capaciteitstekort. Er heerst wel een zekere parkeerdruk op welbepaalde locaties en ogenblikken. Gerichte maatregelen moeten dan ook leiden tot een optimalisatie van de parkeerstructuur om een maximaal rendement te halen uit de bestaande parkeerplaatsen.

Vrachtroute

Op basis van de lokale vrachtverkeergenererende gebieden werd in eerste instantie een gewenste lokale vrachtroute afgeleid om vrachtverkeer zo snel mogelijk naar het hogere wegennet te ontsluiten. Na analyse

van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van deze route worden aanbevelingen voor verbeteringen geformuleerd.

Parkeerlocaties zwaar verkeer

Uit het onderzoek naar de parkeerlocaties van zwaar verkeer blijkt dat heel wat vrachtwagens geparkeerd staan in wooncentra. Dit belast de hiervoor vaak minder geschikte woonstraten die bovendien verder van de invalswegen gelegen zijn en het verhoogt de parkeerdruk die vooral tijdens weekenddagen als hinderlijk wordt ervaren. Met het aanduiden van parkeerlocaties voor zwaar verkeer kan hierop een antwoord worden geboden. Bij voorkeur parkeert zwaar verkeer buiten de woonkernen.

3.3 Doelstellingen

De geformuleerde doelstelling vertrekken vanuit de doelstellingen geformuleerd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ze worden reeds geformuleerd in de verkenningsnota maar zijn herwerkt op basis van de analyse van de probleemstellingen en de huidige situatie.

Vrijwaren van de bereikbaarheid

Deze doelstelling streeft ernaar om de vlotheid waarmee de economische knooppunten en poorten kunnen bereikt worden te verbeteren. Oorzaak van de problematiek rond bereikbaarheid is het grote aantal verplaatsingen dat ook in de toekomst nog zal blijven groeien.

Voor deze doelstelling is van belang nauwgezet de effecten van de doortrekking van de R6 op de mobiliteit in Putte op te volgen. Met de doortrekking van de R6 tot aan de N15 is immers al een onmiddellijke verhoging van de verkeersdruk vastgesteld op de N15, de belangrijkste verkeersas voor Putte. Ook doorstroming van het openbaar vervoer (De Lijn), met name aan kruispunten met N15, is een aandachtspunt.

Verbeteren van de verkeersveiligheid

De verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan wordt gemaakt blijkt niet altijd even veilig te zijn als gewenst. Zo dringen zich maatregelen op om de oversteekbaarheid van de ongevalle gevoelige N15 te verbeteren.

Snelheidsremmende maatregelen of verkeerssluizen maken van alternatieve of lokale fietsroutes draagt niet alleen bij tot het stimuleren van de fiets als volwaardig alternatief voor de auto maar verhoogt ook de veiligheid van de fietser. Met de verdere uitbouw van het tragewegennetwerk wil de gemeente Putte hier werk van maken.

Verbeteren van de verkeersleefbaarheid

De vierde doelstelling moet de negatieve impact van het verkeer op de menselijke leefomgeving en op de gezondheid verminderen.

De uitbouwen van een routeplan zwaar vervoer met maatregelen van tonnagebeperkingen, signalisatie en parkeerregime moet bijdragen tot het realiseren van een meer verkeersleefbare omgeving.

Een sturend parkeerbeleid moet leiden tot een beter benutting van het parkeerareaal. Bij de herinrichting van het centrum kan het herschikken van het parkeeraanbod in het centrum, waardoor zoekverkeer in het centrum vermindert, reeds bijdragen tot een verbeterde de verkeersleefbaarheid in het centrum.

Terugdringen van schade aan natuur en milieu

Met het stimuleren van fietsvervoer en/of collectief openbaar vervoer wil de gemeente Putte deze doelstelling vanuit het Vlaamse Mobiliteitsbeleid mee vorm geven.

Via de uitbouw van een coherent en veilig fietsroutenetwerk wordt het gebruik van de fiets evident gemaakt. Naast het verbeteren van het netwerk moet het plaatsen van voldoende en diefstalveilige fietsenstallingen op belangrijke publieke functies en aan belangrijke bushaltes de overstap naar en het gebruik van het openbaarvoer verbeteren.

Het sensibiliseren van het eigen personeel moet het aantal autoverplaatsingen en dus hun impact op het milieu terugdringen.

Garanderen van de toegankelijkheid

Het verbeteren van de toegankelijkheid heeft tot doel iedereen in Putte zo goed mogelijk toegang te verschaffen tot de mobiliteit. Via maatregelen die de drempels en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer wegnemen willen de gemeente bijdragen aan een betere toegankelijkheid. Naast het voorzien van comfortabele haltevoorzieningen worden ook ondersteunende maatregelen zoals het beter bekend maken van het aanbod voorop gesteld.

3.4 Motivatie van het duurzaam scenario

Wegennet

Het gemeentelijke wegennet wordt bepaald door de oost-westas N15. Deze gewestweg doorkruist de gemeente en vormt een doortocht door de dorpskern van Putte en in mindere mate door de dorpskernen van Beerzel en Peulis. Deze weg is een belangrijke economische drager voor de gemeente. Ten oosten van Putte, op het grondgebied van Heist-op-den-Berg, kruist deze N15 de N10 die Aarschot en Lier verbindt. Deze N10 loopt heel even over het grondgebied Putte in het uiterste noordoosten. Op de N15 en N10 zit heel wat vrachtverkeer van en naar het industriegebied op grondgebied Heist-op-den-Berg, dicht tegen de grens met Putte aan. Daarnaast lopen doorheen de gemeente ook diverse verbindingswegen naar de buurgemeenten. De drukste van deze verbindingswegen zijn de Lierbaan en de Leuvensebaan die een doortocht vormen door Putte-centrum. Verder zijn er in Putte geen andere gewestwegen en geen spoorwegen, autosnelwegen of waterwegen.

Op het vlak van auto- en vrachtverkeer is de gemeente goed ontsloten. De N15 die dwars door de gemeente snijdt zorgt voor een goede ontsluiting naar het hogere wegennet. Door een duidelijke wegencategorisering en bijhorende weginrichting moeten de mogelijkheden hiervan geoptimaliseerd worden. Vooral ter hoogte van de kernen Putte, Peulis en in mindere mate Beerzel kan een aangepaste inrichting van de N15 bijdragen tot een verhoogde verkeersleefbaarheid in de kernen. Het doorgaande vrachtverkeer moet zoveel mogelijk uit de kernen geweerd worden. In die zin is de ligging van KMO-zone Klein Boom gunstig aangezien het verkeer komende van Mechelen of de E19 niet doorheen de kern van Putte moet. Op het vlak van het openbaar vervoer zijn er busverbindingen naar de dichtstbijzijnde treinstations in Mechelen en Heist-op-den-Berg. Het beter op elkaar afstemmen van bus- en treinverkeer is noodzakelijk. Er moet verder gewerkt worden aan duidelijke en veilige fietsroutes (trage wegen) doorheen de gemeente.

Het doorgaande zware verkeer (o.a. Lierbaan en Leuvensebaan) door Putte moet zoveel mogelijk uit het centrum geweerd worden. Voor het autoverkeer moeten duidelijk herkenbare routes worden aangeboden. Ook het vrachtverkeer moet geleid worden via duidelijk herkenbare routes en moet zoveel mogelijk uit het centrum van Putte geweerd worden. Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur moet worden verbeterd zodat ongevallenconcentraties verminderen en het hoge onveiligheidsgevoel op knelpunten afzwakt. De inrichting van de straatruimte moet zo aangepast worden dat de kans op ongevallen vermindert en de ernst van de gevolgen van een ongeval afneemt. Knelpunten op schoolroutes, in de schoolomgevingen en knelpunten voor het langzaam verkeer moeten weggewerkt worden. Indien noodzakelijk kunnen daarvoor circulatiemaatregelen genomen worden naast de herindeling van de straatruimte en de aanpassing van de wegeninfrastructuur.

De N10 wordt uitgebouwd als grote regionale verbindingsas, die ook het meeste vrachtverkeer van Heist-op-den-Berg zal moeten geleiden. De N15 blijft als secundaire weg type II de belangrijkste verkeersas voor Putte. Ten gevolge van het doortrekken van de R6 tot aan de N15 is de verkeersdruk toegenomen. Om sluipverkeer op lokale wegen te vermijden, is een relatieve doorstroming op de N15 nodig. Nochtans mag de nadruk niet eenzijdig op doorstroming gericht worden, gezien het een secundaire weg is van het type II (nadruk op verzamelfunctie op regionaal niveau); té vlotte doorstroming zou nog meer bijkomend verkeer via de N15 aantrekken naar de verlengde R6 toe. Er zal dus bij het opstellen van het streefbeeld voor de N15 een evenwicht moeten gezocht worden tussen voldoende wegcapaciteit, veilige aansluiting van de belangrijke lokale wegen, betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, leefbaarheid en bevoorrechte doorstroming voor het openbaar vervoer. Bij de categorisering wordt de nadruk gelegd op de afbouw van het doorgaand verkeer in de kernen.

Opstellen duidelijke vrachtroutes

Het vrachtverkeer dient zich in eerste instantie af te wikkelen volgens de voorgestelde wegencategorisering. Dit betekent dat het regionale vrachtverkeer zoveel mogelijk via de N10 geleid wordt. De ontsluiting van de bedrijvzones van Heist-op-den-Berg dient dus in eerste instantie via de N10 als drager van het provinciaal stedelijk netwerk te verlopen. De N10 biedt via Lier, de N14 en de E313 aansluiting naar Antwerpen, en via Aarschot naar de E314. Op de N15 primeert de verzamelende functie op de verbindende functie. Binnen

Putte blijft de N15 evenwel de belangrijkste route voor het vrachtverkeer. Op een nog lager niveau functioneren de lokale vrachtroutes. Deze verzamelen het verkeer van de verspreide bedrijven (waaronder ook landbouwbedrijven) en van/naar aangrenzende dorpen. Regionaal verkeer wordt hier geweerd, onder meer via aangepaste bewegwijzering en plaatselijke verkeersvertragende maatregelen. Tenslotte wordt waar nodig een vrachtverbod ingevoerd (uitgezonderd voor de plaatselijke bediening in de straat).

Herinrichting doortochten N15

De N15 blijft een belangrijke regionale verkeersfunctie behouden, maar moet ingericht worden als doortocht met nadruk op betere leefbaarheid en oversteekbaarheid. De inrichting zal bepaald worden in het streefbeeld voor de weg.

Herinrichting van aantal kruispunten en straten in de woonkernen: onder andere de kruispunten Lierbaan x Zoetewei x Peter Michielslei, Schrieksesteenweg x Meester Van der Borghstraat, Jan De Cordesstraat x Mechelbaan en Mechelbaan x Scherpstuklei x Dokter Cornilstraat worden aangepast, vooral ter beveiliging van de fietsers en voetgangers. Ook kruispunt Meester Van Der Borghstraat x Haachtsebaan om doorgaand verkeer uit de kern van Grasheide te weren.

Herinrichting schoolomgeving: er dient prioritaire aandacht geschonken te worden aan de veilige inrichting van de schoolomgeving. Dit betekent onder meer maatregelen aan de schoolpoort (bv. parkeerverbod), de beveiliging van fietsroutes, gebruik van verkeersvrije doorsteken.

Verkeersleefbaarheid

Putte ligt in de invloedssfeer van de autosnelweg E19 Antwerpen - Brussel. Om de E19 te bereiken maakt heel veel woon-werkverkeer gebruik van de N15 die door het centrum van Putte loopt. Dat levert problemen op met de verkeersleefbaarheid in het centrum. Naast enkele kleinere vrachtverkeergenererende gebieden in Putte is een groot industrieterrein gelegen in Heist-op-den-Berg nabij de grens met Putte. Dit vrachtverkeer dat naar Mechelen, Antwerpen of Brussel moet, zal in Putte gebruik maken van de N15 of de Schrieksesteenweg.

Fietsen

Het fietsroutenetwerk staat in de eerste plaats in het teken van het stimuleren van lokale fietsverplaatsingen. In deze context is het realiseren van veilige fietsverbindingen van de kernen van Putte naar de omliggende gemeenten, tussen Putte, Beerzel, Peulis en Grasheide onderling en tussen de kernen en recreatieterreinen, bedrijvenszones, natuurgebieden, ... De verbetering van enkele fietspaden, het uitwerken van een trage wegennetwerk en het fietsvriendelijker maken van lokale fietsverbindingen kan weggebruikers stimuleren om toch de fiets te nemen. De ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk worden gerealiseerd en de knelpunten tussen het fietsverkeer en andere verkeersmodi zullen worden aangepakt. Op vlak van fietsparkeergelegenheden neemt de gemeente Putte initiatieven om diefstalveilige fietsenstallingen te plaatsen en te onderhouden op de belangrijkste attractiepolen.

Planningscontext

Het voorgestelde gemeentelijk mobiliteitsbeleid houdt rekening met:

- de doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen;
- de wegcategorisering en selecties in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen;
- het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Putte

4 Richtinggevend deel

4.1 Operationele doelstellingen verbreden en verdiepen

Reeds in de verkenningsnota worden de operationele doelstellingen geformuleerd. In onderstaand overzicht worden deze doelstellingen terug overgenomen en getoetst aan de huidige realiteit. Waar nodig zijn de doelstellingen geactualiseerd, bijvoorbeeld rond het thema basisbereikbaarheid. Omwille van de tijdspanne tussen de verkenningsnota en het beleidsplan zijn reeds een aantal doelstellingen gerealiseerd of is de concretisering achterhaald.

Operationele doelstellingen

Thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstellingen verkenningsnota	Operationele doelstellingen beleidsplan
Strategische projecten met voorbeeldfunctie en/of grote impact op mobiliteit (A2)	Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Actualisatie indien vereist in het kader van de studies (N10, N15 en R6).	OK, geen actualisatie vereist
	Opmaak routeplan zwaar vervoer	Zie bij "routes zwaar vervoer (B4)"	OK, opmaak gewenste vrachtroute met aandacht voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
		Leefbaarheid: het aspect geluidshinder opnemen bij de opmaak/actualisatie van het routeplan zwaar vervoer. (Ruimtelijk beleid!)	OK
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	De grote dragers in het verkeersnetwerk voorzien van veilige oversteekplaatsen (actualisatie actieplan).	OK, knelpunten opgelijst, heraanleg van verschillende kruispunten voorzien
	Opmaak van gebruik- en vormtypologie per wegtype	N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in mogelijke streefbeeldstudie. R6: opvolging van en inspraak in het dossier. (Te verruimen naar het hele grondgebied.)	OK
	Parkeerbeleid en parkeerplan	Visie multimodale netwerken (zie bij parkeerbeleid (B5) toetsen aan strategische projecten (N10, N15, R6 en NAC).	OK
	Verkeersdoorstroming	Optimaliseren van verkeersdoorstroming. Specifieke aandacht voor openbaar vervoer. Bijkomend onderzoek: opvolging en inspraak in de Resoc-studie "Sluipverkeer in de regio Mechelen".	OK, opmerking: wel geen sprake meer van Resoc-studie; nieuw Vlaams proefproject "vervoerregio Mechelen"

Tabel: Operationele doelstellingen

	Visie bewegwijzering	Dit is een extra aandachtspunt bij het opvolgen van de dossiers inzake N15 en R6. N10: impact van streefbeeldstudie in kaart brengen. (Te verruimen naar het hele grondgebied.)	OK, bewegwijzering eveneens mee opgenomen in vrachtroute
	Maatregelen inzake parkeer-zoekverkeer	Aandachtspunt: parkeer-zoekverkeer in (geactualiseerde) visie bewegwijzering opnemen.	OK, opgenomen in parkeerbeleid
	Afspraken met buurgemeenten rond eventuele afsluiting ("knippen") van wegen	Opnemen als agendapunt op het intergemeentelijk overleg.	Overleg met buurgemeenten over snelheid lopende
	Visie op het weren van sluiptverkeer (sluiproutes)	Opvolging en inspraak in Resoc-studie "Sluipverkeer in de regio Mechelen": met alle betrokken actoren de sluiproutes in kaart brengen en een actieplan opstellen.	NVT: geen sprake meer van Resoc-studie; nieuw Vlaams proefproject "vervoerregio Mechelen"
	Aantrek extra verkeer	Continu aandachtspunt bij alle andere mobiliteitsthema's! Potentiële extra hinder (doorstroming, parkeercapaciteit, geluid, luchtkwaliteit, enz.)	OK, eveneens mee opgenomen in aanduiding vrachtroutenetwerk
	Aangepaste routes en voorzieningen voor mindervaliden	Bereikbaarheid/toegankelijkheid van gemeentelijke en andere diensten aanpassen aan de behoeften van mindervaliden. Principes van de integrale toegankelijkheid van het openbaar domein maximaal naleven bij de ruimtelijke ontwikkeling en de inrichting (bvb. kerkplein Putte-centrum en NAC). Uitwerken/actualiseren van een gemeentelijke visie op integrale toegankelijkheid (met actieplan).	OK, zie ook B3 openbaarvervoernetwerk

Tabel: Operationele doelstellingen

	Luchtkwaliteit	Toepassing van het CAR-Vlaanderen-model o.b.v. het nieuwe evenwicht in de verkeerstromen. Actie op te nemen in de Samenwerkingsovereenkomst.	OK
	Actualisatie snelheidsplan	Eventuele actualisatie: van het snelheidsplan (van 2006) en/of zone 30 indien vereist (o.b.v. studies strategische projecten)	OK
	Ontwikkeling "Trage wegen"	Opmaak beleidsplan "Trage wegen". Ruimtelijke kansen aanwenden voor netwerkuitbreiding.	OK
	Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV	Overleg met De Lijn voor de actualisatie van het aanbod OV.	OK, zie nieuw Vlaams proefproject "vervoerregio Mechelen"
	Actieplan halteaccommodatie	Zie "Openbaarvervoernetwerk (B3)"	OK, als actie opgenomen
Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken: NAC en kerkplein (B1)	Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Zie bij "Strategische projecten (A3)"	
	Opmaak routeplan zwaar vervoer	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Zie bij "Routes zwaar vervoer (B4)"	
		Aandachtspunt ontwerp NAC en kerkplein: aandacht voor leveranciers aan het NAC (levering van goederen aan gemeentelijke diensten).	OK, uitgevoerd
		Aandachtspunt: zwaar vervoer afkomstig uit Lier passeert langs NAC	OK, zie routeplan zwaar vervoer (A2)
		Aandacht voor incidentele betreding van het openbaar domein door zwaar vervoer (als aandachtspunt opnemen bij inrichtingsplannen openbaar domein, bestekken, enz.)	

Tabel: Operationele doelstellingen

	Fietsroutenetwerken	Koppeling/integratie van NAC in het routenetwerk (om bereikbaarheid voor niet-gemotoriseerd verkeer te verhogen).	OK
	Ontwikkeling "Trage wegen"	Zie bij "Strategische projecten (A3)"	OK
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	Zie bij "Strategische projecten (A3)"	OK
	Verkeersdoorstroming	Zie bij "Strategische projecten (A3)"	
	Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Goede bewegwijzering gemeentelijke diensten en parking.	OK, zie ook parkeerbeleid
	Parkeerbeleid en parkeerplan	Eventueel bijkomend onderzoek capaciteit NAC-parking (zie bij parkeerbeleid (B9)).	OK, capaciteitsonderzoek opgenomen
	Visie op het weren van sluipverkeer (sluiproutes)	Zie ook bij "Strategische projecten (A3)". Extra aandachtspunt: inrichting van het openbaar domein (kerkplein) met het oog op het tegengaan van ongewenste verkeershandelingen (bvb. het doorsteken van autoverkeer langs monumenten met eventuele schade tot gevolg).	OK, hertekening parkeerplaatsen met oog op verbetering verkeersdoorstroming en beter gebruik van beschikbare plaatsen opgenomen
	Aantrek extra verkeer	Continu aandachtspunt bij alle andere mobiliteitsthema's! Specifiek aandachtspunt bij NAC en kerkplein (omwille van concentratie van de gemeentelijke diensten).	OK
	Aangepaste routes en voorzieningen voor mindervaliden	Zie bij "Strategische projecten (A3)". Specifiek aandachtspunt bij NAC en heraanleg kerkplein.	OK

Tabel: Operationele doelstellingen

	Luchtkwaliteit	Zeker in belangrijke publieke verblijfsruimtes die een belangrijk onderdeel uitmaken van het fiets- en voetgangersnetwerk, moet extra aandacht uitgaan naar luchtkwaliteit. Zie bij "Strategische projecten (A3)".	OK, parkings vrachtverkeer buiten de bebouwde kom
	Energie	Gebruik van duurzame verlichting (REG openbare verlichting)	OK
	Opmaak snelheidsplan	Zie bij "Strategische projecten (A3)"	OK
	Afbakening autoluwe gebieden	De heraanleg van het kerkplein dient rekening te houden met het specifieke karakter van de zone als verblijfsgebied. Zie bij "Strategische projecten (A2)"	OK
	Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV	Zie bij "Strategische projecten (A2)" Eventueel nieuwe halte aan NAC: overleg met De Lijn.	OK, zie nieuw Vlaams proefproject "vervoerregio Mechelen" opmerking: basismobiliteit is vervangen door basismobiliteit
	Actieplan halteaccomodatie	Zie "Openbaar vervoer (B3)"	OK, als actie opgenomen
Openbaar vervoer en overstapvoorzieningen (B3)	Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV → Basisbereikbaarheid	Zie "Strategische projecten (A2)" en "NAC en kerkplein" (B1). Extra aandacht naar ontwikkeling van multimodale netwerken (o.a. park-and-ride, enz.): visie ontwikkelen/actualiseren. Zie ook "Parkeerbeleid (B5)".	Putte is opgenomen in de proeftuin basisbereikbaarheid (nieuw Vlaams proefproject "vervoerregio Mechelen"). Hierbij wordt onderzocht hoe er van basismobiliteit kan worden geëvolueerd naar basisbereikbaarheid. In afwachting van de resultaten van dit proeftraject, opgestart in het najaar van 2016, wordt niet langer ingezet op basismobiliteit.

Tabel: Operationele doelstellingen

	Actieplan halteaccommodatie	Actualisatie van het actieplan halteaccommodatie. Inrichting haltes (borden, vuilbakken, schuilhokjes, enz.). Fietsenstallingen.	OK
	Ruimtelijke ontwikkelingen (N10, N15, R6, NAC en kerkplein)	Invloed op het openbaar vervoer. N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in mogelijke streefbeeldstudie. R6: opvolging van en inspraak in het dossier.	OK, zie hoger
	Verkeersdoorstroming	Zie bij "Strategische projecten (A2)". Specifieke aandacht voor doorstroming van openbaar vervoer (o.a. vrije busbanen, busgestuurde verkeerslichten, enz...)	OK, zie nieuw Vlaams proefproject "vervoerregio Mechelen"
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Oversteekplaatsen voorzien nabij haltes. Maximale koppeling van haltes met de recreatieve en functionele fiets- en wandelroutenetwerken realiseren (bvb. de "Groene Haltes" in het kader van uitgestippelde wandelingen.	OK, zie hoger
	Ontwikkeling "Trage wegen"	Maximale koppeling van haltes met de recreatieve en functionele fiets- en wandelroutenetwerken realiseren.	OK, zie hoger
	Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Specifiek aandachtspunt: infoborden en kaarten nabij haltes.	OK, zie hoger
	Toegankelijkheid en bereikbaarheid voor mindervaliden	Aanbod speciale mobiliteitsdiensten en/of voorzieningen voor mindervaliden actualiseren (bvb. acties inzake inrichting van opstapplaatsen, perrons, enz...). Overleg met De Lijn.	OK, zie hoger

Tabel: Operationele doelstellingen

Routes zwaar vervoer (B4)	Ruimtelijke ontwikkelingen (N10, N15, R6, NAC en kerkplein)	Invloed op routes zwaar vervoer. N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in mogelijke streefbeeldstudie. R6: opvolging van en inspraak in het dossier. NAC: aandachtspunt (zwaar vervoer afkomstig uit Lier passeert langs het NAC)	OK, zie hoger
	Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Zie bij "Strategische projecten (A2)" Extra aandacht voor veiligheidsvoorzieningen!	OK, zie hoger
	Opmaak routeplan zwaar vervoer	Veiligste routes: geen doorgaand zwaar verkeer op de routes zoals aangeduid in mobiliteitsplan (vrachtverbod).	OK, deels uitgevoerd
		Leefbaarheid: het aspect geluidshinder opnemen bij de opmaak/actualisatie van het routeplan zwaar vervoer. (Lokaal beleid! (bvb. locatie vrachtwagenparkings)). Aandachtspunt: leefbaarheid publieke ruimte NAC (met het oog op passerend zwaar vervoer afkomstig uit Lier).	OK
	Fiets- en voetgangersnetwerk en ontwikkeling "Trage wegen"	Maximale ontkoppeling van zwaar vervoer en recreatieve of functionele fiets- en wandelroutenetwerken.	OK, zie hoger
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	De grote dragers voor vrachtverkeer in het verkeersnetwerk voorzien van veilige oversteekplaatsen.	OK, zie hoger

Tabel: Operationele doelstellingen

	Opmaak van gebruik- en vormtypologie per wegtype	Aangepaste wegtypologie i.f.v. passage zwaar vervoer. (O.a. wegbreedte en wegversmallingen, kruispunten, asverschuivingen, enz...). Zwaar vervoer mag zich niet kunnen vast rijden op de routes zwaar vervoer.	OK, zie hoger
	Verkeersdoorstroming	Zie bij "Strategische projecten (A3)". Specifieke aandacht voor doorstroming van zwaar vervoer (wegcapaciteit).	
	Visie op het weren van sluipverkeer (sluiproutes)	Opvolging en inspraak in Resoc-studie "Sluipverkeer in de regio Mechelen": met alle betrokken actoren de sluiproutes in kaart brengen en een actieplan opstellen.	OK, opmerking: geen sprake meer van studie Resoc; nieuw Vlaams proefproject "vervoerregio Mechelen"
	Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Goede bewegwijzering voor zwaar vervoer. Vermijden van onnodig zoekverkeer. Ook hier geldt: zwaar vervoer mag zich niet kunnen 'vastrijden' door onbewust afwijken van de voorziene routes.	OK, bewegwijzering uitsluitend op gewenste route
	Luchtkwaliteit	Zie bij "Strategische projecten (A3)"	Zie hoger
	Opmaak snelheidsplan	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Aangepaste snelheden op routes zwaar vervoer.	Ok, zie hoger

Tabel: Operationele doelstellingen

Parkeerbeleid (B5)	Ruimtelijke ontwikkelingen (N10, N15, R6, NAC en kerkplein)	NAC en kerkplein: nieuwe parking. Parkeerbehoefte i.f.v. bundeling van gemeentelijke diensten (eventueel bijkomende studie NAC of op hele grondgebied, zeker ten aanzien van piekmomenten). Invloed N10, N15 en R6 op parkeerbeleid: N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in mogelijke streefbeeldstudie. R6: opvolging van en inspraak in het dossier.	OK, zie hoger
	Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Aandachtspunt: invloed van wegencategorisering op parkeerdruk en locaties van parkings.	OK, zie hoger
	Opmaak routeplan zwaar vervoer	Afstemming routes zwaar vervoer op parkeermogelijkheden voor vrachtwagens. Specifieke aandacht naar locatie en inrichting van vrachtwagenparkings. Zie ook bij "routes zwaar vervoer (B7)".	OK, zie hoger
	Verkeersdoorstroming	Maatregelen ter beperking van het parkeer-zoekverkeer. Inrichting van in- en uitritten i.f.v. doorstroming.	OK, zie hoger
	Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)". Specifiek aandachtspunt: parkeer-zoekverkeer reduceren.	OK, zie hoger
	Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV	Visie ontwikkelen/actualiseren over multimodale* netwerken (o.a. nieuwe (rand- of carpool)parkings, ontsluitingsmogelijkheden bestaande parkings, enz...).	OK, zie hoger

Tabel: Operationele doelstellingen

	Aantrek extra verkeer	Belangrijk aandachtspunt bij het parkeerbeleid. Specifiek aandachtspunt bij NAC en kerkplein (omwille van concentratie van de gemeentelijke diensten).	OK, zie hoger
	Toegankelijkheid en bereikbaarheid voor mindervaliden	Aanbod speciale mobiliteitsdiensten en/of voorzieningen voor mindervaliden actualiseren.	OK, zie hoger
	Milieu	Aandachtspunt: inrichting van parkings met het oog op integraal waterbeleid, het micro-klimaat (“hitte-eilanden”), energiebeleid, enz. (Bvb. bomen op parkings voor schaduw, het gebruik van halfverhardingen voor waterinfiltratie, enz.)	OK, zie hoger

4.2 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit

4.2.1 Strategische projecten

Aanleg verlenging R6

In april 2012 startte het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met het doortrekken van de Ring rond Mechelen (R6). Een nieuw stuk weg is aangelegd vanaf de Mechelsesteenweg in Sint-Katelijne-Waver tot de Putsesteenweg (N15) in Bonheiden. Het doortrekken van de R6 zorgt voor een betere oost-westverbinding in de omgeving van Mechelen. Bewoners van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden, Putte en Heist-op-den-Berg kunnen via dit verlengde stuk ringweg makkelijker de E19 bereiken. Hierdoor wordt het toenemende sluipverkeer in deze regio naar de verbindingswegen gekanaliseerd, wat de leefbaarheid van deze gemeenten ten goede komt. Ook vrachtverkeer dat van en naar de Mechelse veilingen in Sint-Katelijne-Waver rijdt, vindt via de nieuwe R6 vlotter de weg naar haar bestemming.

Hierdoor bereikt het woon-werkverkeer richting Brussel en Antwerpen makkelijker zijn bestemming. Bewoners van onder andere de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden, Putte en Heist-op-den-Berg vinden makkelijk aansluiting op de R6, waardoor ze niet op zoek moeten gaan naar landelijke alternatieve wegen om de drukte van de Putsesteenweg en de Vesten (R12) te vermijden. Ook in oostelijke richting zullen de bewoners van deze gemeenten files vermijden: via de afrit Mechelen-Noord op de E19 komen deze automobilisten op de R6 terecht, waar ze dankzij dit extra stuk ringweg makkelijk aansluiting vinden met de Putsesteenweg. Het sluipverkeer wordt hierdoor verminderd, wat zorgt voor een betere leefbaarheid in de woonzones van de omliggende gemeenten.

Veiligheid verbeteren

Bij de aanleg van dit nieuw stuk ringweg verbeterde het Agentschap Wegen en Verkeer de mobiliteit van de zwakke weggebruikers in deze regio. Dankzij de aanleg van gescheiden fietspaden en fietstunnels passeren fietsers op een veilige manier de verschillende kruispunten van de R6 en de bestaande wegen. Op de aansluiting R6 met N15 is er echter geen fietstunnel voorzien en steken fietsers gelijkgronds de R6 over.

Bovendien past het doortrekken van de R6 in een groter mobiliteitsplan, dat werk maakt van een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer om en rond Mechelen. De heraanleg van 3 bestaande gevaarlijke kruispunten op de R6 moet de verkeersveiligheid ten goede komen.

Nieuw Administratief Centrum (gemeentehuis)

De site van het NAC (Nieuw Administratief Centrum) is ondertussen reeds in gebruik genomen.

Er is ondertussen eveneens voorzien in een nieuw parkeerterrein voor auto's van zowel personeel als bezoekers van het administratief centrum.

Via een analyse van de bereikbaarheid van het NAC en een analyse van de huidige woon-werk- en dienstreisverplaatsingen van het personeel kwam er in eerste instantie zicht op het ruimtelijke mobiliteitsgebruik van de site.

Volgende maatregelen worden op basis van de onderzoeken voorop gesteld:

- Verminderen van het autoverbruik voor woon werkverkeer
- Verminderen van de dienstreisverplaatsingen met de auto
- Voorstel tot aanstellen vervoerscoördinator
- Stimuleren van openbaar vervoer
- Stimuleren van carpoolen

4.2.2 Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) en bijzonder plan van aanleg (BPA)

RUP "Alice Nahon"

In het RUP wordt een ruimtelijk kader uitgewerkt voor het binnengebied tussen Leuvensebaan en Mechelbaan in functie van wonen, woonzorgcentrum en onderwijs.

RUP "Zonevreemde bedrijven"

In RUP "zonevreemde bedrijven" wordt een planologisch/juridisch kader vastgelegd voor een 10-tal bedrijven. In praktijk geeft dit voor de bedrijven ook de mogelijkheid om te groeien. De impact op mobiliteit zal echter heel lokaal zijn wegens de verspreide ligging van de bedrijven.

4.2.3 Ruimtelijke planning

Herinrichting Putte-centrum

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat met het doorvoeren van een aantal maatregelen op korte termijn een betere benutting van de bestaande parkeervakken en een betere verkeersdoorstroming kan worden bereikt. Bij de heraanleg van het kerkplein wordt hiermee rekening gehouden.

Volgende maatregelen worden op basis van de onderzoeken voorop gesteld:

- Herschikking parkeerplaatsen
- Aanpassing eenrichtingsverkeer

4.2.4 Categorisering van wegen

Doel van de categorisering

Door middel van de categorisering van wegen in het mobiliteitsplan wordt de functie en het gewenste gebruik van de wegen aangeduid wat toelaat om duidelijke keuzes te maken in verband met inrichting, snelheidsregimes, routes zwaar verkeer, doorstroming openbaar vervoer en doorstroming autoverkeer. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende wegtypes gekoppeld worden, moeten er namelijk voor zorgen dat elke weg gebruikt wordt volgens de functie die hem werd toebedeeld in de categorisering.

Via de wegencategorisering wordt een hiërarchie aangebracht in het wegennet met als bedoeling om het verkeer zo snel mogelijk naar de hoogste categorie te leiden. Uit de categorisering volgt ook een bewegwijzeringsplan.

Volgende wegcategorieën worden gebruikt in mobiliteitsplannen:

Categorisering en selectie vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen:

- Hoofdwegen (verbinden op interregionaal niveau)
- Primaire wegen type I (verbinden op Vlaams niveau)
- Primaire wegen type II (verzamelen naar hoofdwegennet)

Categorisering en selectie vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan:

- Secundaire wegen type I (verbinden op streekniveau)
- Secundaire wegen type II (verzamelen op streekniveau)
- Secundaire wegen type III (openbaarvervoer- en fietsas)

Categorisering en selectie door de lokale overheid (mobiliteitsplan):

Lokale weg type I (verbinden op lokaal niveau)

Lokale weg type II (ontsluiten, verzamelen op lokaal niveau)

Lokale weg type III (erftoegangswegen, verblijven, toegang verlenen aan aanpalende functies)

Regionale verkeersstructuur Putte

Alle wegen in Putte zijn lokale wegen uitgezonderd de gewestwegen **N10 en N15** (en R6) die een bovenlokale functie hebben.

De N10 werd in het RSPA¹ geselecteerd als secundaire weg type I met als bijkomende vermelding 'drager van het stedelijk netwerk Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot'.

De N15 werd in het RSPA geselecteerd als secundaire weg type II.

Op regionale schaal kan het grondgebied van Putte als een groot verblijfsgebied worden gezien waar doorgaand verkeer op bovenlokaal niveau ongewenst is. De bovenlokale N10 en N15 hebben de functie het verkeer dat in het gebied gegenereerd wordt naar het hoofdwegennet te ontsluiten maar mag geen grote verkeersstromen naar het gebied zuigen.

Alleen de ten tijde van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen nog geplande doortrekking van de R6 werd vastgelegd in het RSV. De secundaire wegen zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen.

Algemene bepalingen

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen op bovenlokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- In tweede instantie geldt de verbindende functie.
- De kwaliteit van de doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid.

1 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

Als secundaire weg type II is geselecteerd:

- Mechelbaan (N15): verzamelende functie voor het gebied tussen de N10 en de ring rond Mechelen.
De Lijn stelt voor om de categorisering van de N15 te wijzigen naar secundaire weg type III, aangezien dit beter bij de dagelijkse realiteit past. De concrete gevolgen van deze wijziging moeten onderzocht worden. Indien wenselijk kan de categoriewijziging dan aan de provincie voorgelegd worden.

Lokale verkeersstructuur Putte

De lokale wegen worden ingedeeld volgens de drie hiërarchische functies die in het mobiliteitsplan aan een lokale weg worden gegeven: verbinden, ontsluiten en toegang geven.

- **Lokale verbindingswegen (lokale wegen type I):**

Algemene bepalingen:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
 - onderling
 - met een centrum
 - met een (klein)stedelijk gebied
 - met het hogere wegennet
- De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid

Als lokale wegen type I zijn geselecteerd:

Lokale verbindingswegen verbinden kernen:

- Lierbaan: verbinding tussen Putte en Koningshooikt - Lier
- Leuvensebaan: verbinding van Putte met Keerbergen en Haacht
- Waversesteenweg: verbinding van Putte met Onze-Lieve-Vrouw-Waver
- Zoetewei: verbinding van Putte met Duffel
- Tinstraat: verbinding van Putte met Rijmenam
- Houwstraat: verbinding van Beerzel en Putte met Itegem (Heist-op-den-Berg)
- Heiststeenweg: verbinding van Beerzel - Heist-op-den-Berg
- Koningsbaan: verbinding van Beerzel met Schriek (Heist-op-den-Berg)
- Haachtsebaan en Meester van der Borghtstraat (tussen Haachtsebaan en Grensstraat): verbinding Beerzel met Keerbergen

- Grensstraat: verbinding Schriek met Bonheiden. Deze weg op de gemeentegrens met Keerbergen is van weinig belang voor de verkeersafwikkeling van Putte. Hier wordt de weg als lokale weg typel aangeduid omdat de weg momenteel een verbindende functie vervult tussen Schriek en Bonheiden. Anderzijds is de rijbaanbreedte beperkt tot 5 m. De selectie van de Grensstraat in het mobiliteitsplan van Putte kan als voorlopig beschouwd worden.
- Schrieksesteenweg - Tinstraat - Vaatjesstraat: lokale oost-west verbinding voor Peulis, Rijmenam, Grasheide, Schriek.

In Putte worden relatief veel wegen als lokale verbindingswegen geselecteerd. De streek kenmerkt zich door een relatief diffuse wegenstructuur met veel wegen van hetzelfde niveau. Elk van de lokale verbindingswegen geeft verbinding met een of meerdere omliggende gemeenten. Zo biedt aan de noordzijde van de gemeente de Waversesesteenweg de verbinding van Putte met Onze-Lieve-Vrouw-Waver en Sint-Katelijne-Waver, de Zoetewei de verbinding met Duffel en de Lierbaan de verbinding met Koningshooikt en Lier. Bovenlokaal verkeer op deze wegen moet gemeden worden onder meer door een gepaste bewegwijzering en inrichting.

- ***Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II):***

Algemene bepalingen:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' en 'ontsluiten' op lokaal niveau.
- - De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaande verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaande verkeer in het gebied.
- De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in.

Als lokale wegen type II worden geselecteerd:

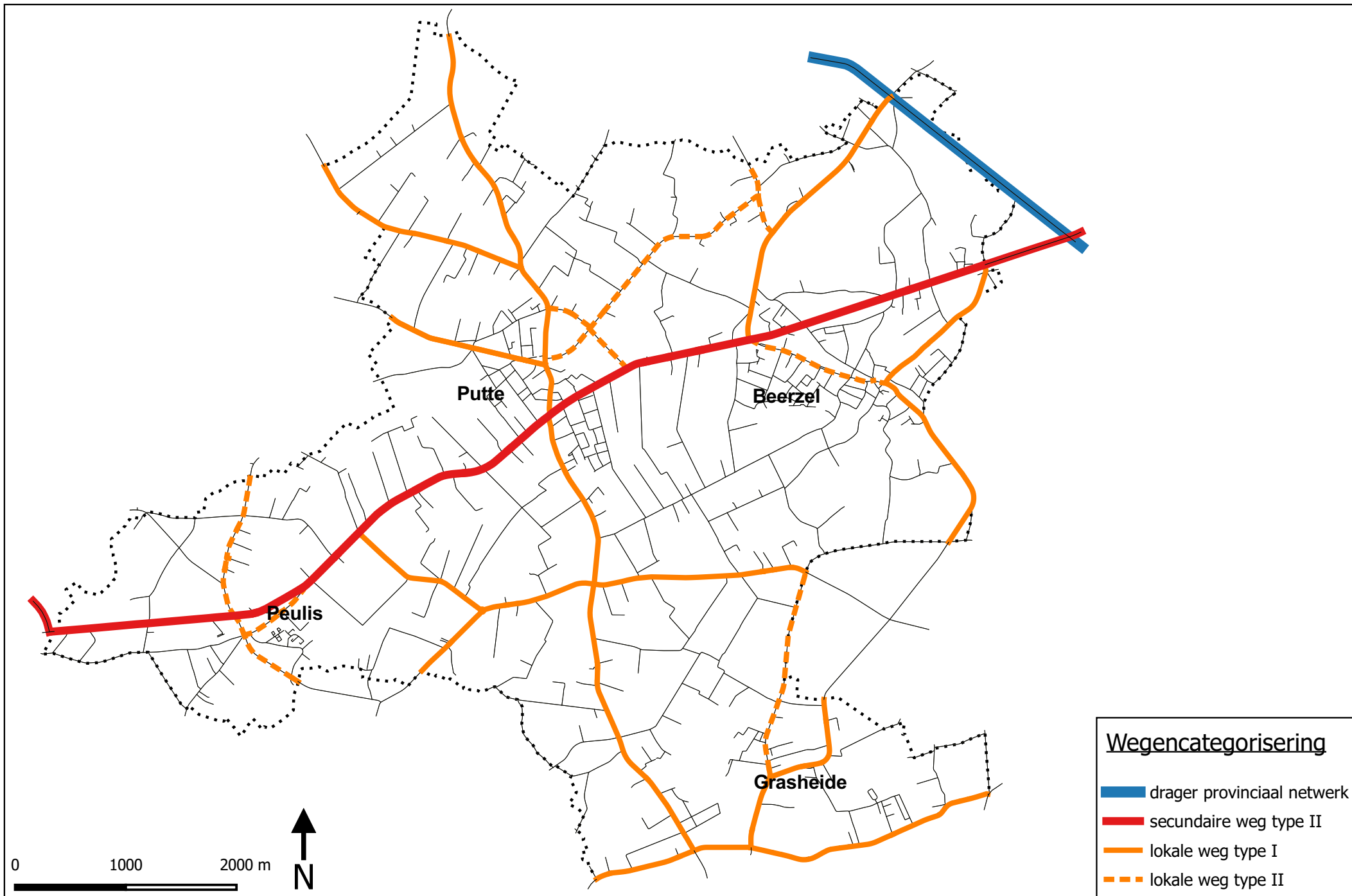
Volgende wegen verzamelen en ontsluiten het verkeer vanuit Putte:

- Weynesbaan, Peulisstraat en Oude Putsebaan (tussen Peulisstraat en N15): ontsluiting van Peulis naar N15 en naar Tinstraat
- Groenstraat: voor de zone tussen Peulis/N15 en Onze-Lieve-Vrouw-Waver
- Meester Van der Borghstraat (tussen Haachtsebaan en Schrieksesteenweg): ontsluiting van Grasheide
- Hoogstraat: ontsluiting van de kern Beerzel naar de N15 en naar de Koningsbaan toe

- Kleinmannekenstraat, Clemensstraat, Bredestraat: voor de ontsluiting van de oostzijde van Putte
- Berlaarbaan en Bredestraat: verzamelwegen voor het gebied tussen Putte en de N10

- **- Lokale toegangswegen (lokale wegen type III) (woonstraten, landbouwwegen):**

De overige wegen in Putte werden geselecteerd als lokale wegen type III waar toegang geven de belangrijkste functie is. Deze wegen hebben geen enkele verbindende functie en een zeer beperkte verzamelende functie. Niet-bestemmingsverkeer wordt zoveel mogelijk geweerd.



Figuur 2: Kaart wegcategorisering

4.3 Werkdomein B: Netwerken per modus

4.3.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De woon- en verblijfsgebieden moeten gevrijwaard worden van verkeersoverlast. Autoverkeer in de kernen moet met aangepaste snelheid verlopen en doorgaand verkeer (op bovenlokaal vlak) moet worden vermeden.

De nodige aandacht moet besteed worden aan de toegankelijkheid en de verblijfskwaliteit van het publiek domein. Er worden bijzondere inspanningen geleverd om de voetpaden binnen het centrum te verbeteren. De voetpaden worden hindernisvrij en zo comfortabel mogelijk gemaakt. Bij de inrichting wordt ook steeds aandacht besteed aan de minder mobiele. Het vademecum 'Toegankelijk Publiek Domein' zal hierbij als richtlijn worden gebruikt. Ook voor de toegankelijkheid van publieke gebouwen zal dit vademecum als richtlijn worden gehanteerd. Er zal ook op gewaakt worden dat alle belangrijke voorzieningen te voet kunnen bereikt worden en dat veilige en comfortabele oversteekvoorzieningen aanwezig zijn. Prioriteit zal gegeven worden aan de wegen waar veel ongelukken gebeuren. De verblijfskwaliteit wordt verbeterd door de straten en pleinen op maat van de gemeente uit te voeren met gebruik van kleinschalige materiaal en met veel groen. Bij de (her)inrichting van het publiek domein in de woonzone zal de gemeente het **STOP**-principe hanteren. In eerste instantie wordt de nodige ruimte gecreëerd voor voetgangers (stappers), fietsers (trappers) en openbaar vervoer en daarna pas voor het gemotoriseerd verkeer. Het spreekt voor zich dat hierbij rekening wordt gehouden met de functie van de weg.

Trage wegen of buurt- en voetwegen zijn wegeltjes, paden of verbindingen die in de eerste plaats bedoeld zijn voor wandelaars en fietsers. Deze wegen hebben niet alleen een belangrijke recreatieve of toeristische functie maar bieden vaak ook een veilig alternatief voor functionele verplaatsingen zoals bijvoorbeeld woon-school verplaatsingen. Vaak zijn ze onbekend waardoor ze weinig gebruikt worden. Het gemeentebestuur van Putte heeft reeds heel wat buurt- en voetwegen in haar gemeente opgewaard. Hierbij staat steeds de vlotte doorstroming langs verkeersveilige verbindingen voorop.

Door het behouden, uitbreiden en optimaliseren van het netwerk van trage wegen kan het te voet gaan voor korte afstanden een degelijk alternatief bieden voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat naast het aanleggen van het netwerk ook het nodige comfort en verlichting moet

voorzien worden. Duidelijke straatnaambordjes of verkeersborden type F45 waar nodig kunnen de doorgang benadrukken en de wandelaar uitnodigen tot gebruik van de weg.

In afwachting van de verdere uitbouw van trage wegen zal het gemeentebestuur de nodige beschermende en bewarende maatregelen nemen om de nog resterende veld- en voetwegen te behouden en het eenzijdig afsluiten door particuliere eigenaars tegen te gaan.

Volgende maatregelen werken in functie van het versterken van de verblijfsfunctie en het verbeteren van de voetgangersvoorzieningen:

- Herinrichting voetgangersvoorzieningen conform vademecum
- Toepassen van STOP-principe bij herinrichting van publiek domein
- Optimaliseren van het netwerk aan Trage Wegen

4.3.2 Fietsroutenetwerk

Een fijnmazig fietsroutenetwerk

Voor korte afstanden moet het fietsgebruik gestimuleerd worden. Voor verplaatsingen van minder dan 5 km is de gewone fiets in vele gevallen het meest aangewezen vervoermiddel. Met de opkomst van de elektrische fiets wordt stilaan ook voor langere afstanden de fiets het meest aangewezen. Fietsgebruik vermindert de verkeersdrukke wat vooral voor de centra een verhoging van de attractiviteit en de verkeersleefbaarheid kan meebrengen. Stimuleren van het fietsverkeer betekent echter dat er een effectief fietsbeleid moet worden ontwikkeld. Hierbij moet niet alleen voldoende aandacht gaan naar goed uitgeruste en veilige fietspaden maar ook naar aanverwante voorzieningen (b.v. fietsstallingen en fietspromotie). Een kwalitatief fietspadennetwerk is dus een essentiële voorwaarde voor de ontwikkeling van een duurzaam lokaal verkeerssysteem. De uitbouw van een gemeentelijk fietsroutenetwerk moet grotendeels worden afgestemd op het provinciale netwerk. Binnen de opbouw van een dergelijk netwerk onderscheidt men functionele en recreatieve fietsroutes. Het fietspadennetwerk moet vertrekken vanuit een geïntegreerde visie op beide types van verplaatsingen.

Net als bij de verkeerswegen worden de fietsroutes ook ingedeeld in hiërarchische categorieën:

- - **Non-stop routenetwerk:**

Non-stop fietsroutes zijn hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsfietsen zowel gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (school en werk) als op facultatieve recreatieve verplaatsingen (vrije tijd).

- - **Bovenlokaal fietsroutenetwerk:**

Het bovenlokale fietsroutenetwerk is een samenhangend grofmazig fietspadennetwerk van bovenlokaal niveau, gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen: school / werk / winkel. Via deze routes moeten de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikbaar zijn. Deze fietspaden volgen de kortste route, ze worden bewegwijzerd en ze hebben een hoog comfortniveau. Het netwerk valt op het terrein grotendeels samen met de lokale en bovenlokale verbindingswegen. Parallel met de fietsroutes langs drukke verkeerswegen kunnen alternatieve functionele routes uitgezet worden langs rustigere en veiligere trajecten. Deze alternatieve routes moeten zoveel mogelijk autovrij of autoluw gemaakt worden.

Door de provincie werden volgende wegen geselecteerd als deel van het **bovenlokale functionele fietsroutenetwerk** (BFF):

- Aarschotbaan
- Mechelbaan
- Leuvensebaan
- Lierbaan
- Tinstraat
- Meester Van der Borchtstraat - Booschootbaan - Wolfslei - Biezenstraat - Bareelstraat - Beerzelpen - Bergstraatje - Diepestraat - Borgstraat - Molenstraat - Kegelstraat - Itegembaan
- Zoetewei
- Peter Michielslei
- Waversesteenweg - (Molenstraat)
- Slameuterstraat

Volgende wegen werden reeds door de provincie geselecteerd als **alternatieve bovenlokale functionele fietsroutes**:

- Oude Putsebaan - (Oude Baan)
- Vogelstraat - Kattestraat - Diepestraat
- Bredestraat - Berlaarbaan - (Steenbeek)

- **- Lokaal fietsroutenetwerk:**

Het lokale fietsroutenetwerk is een verfijning op gemeentelijk niveau van het bovenlokale fietsroutenetwerk. Dit lokale netwerk zorgt onder meer voor verbindingen tussen de verschillende gemeentelijke woonkernen. Samen met het provinciale fietsnetwerk vormen zij een samenhangend fijnmazig netwerk waarmee de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikt kunnen worden.

Deze **lokale fietsroutes** lopen meestal over bestaande woonstraten waar geen specifieke maatregelen genomen moeten worden. Er kunnen ook een aantal nieuwe doorsteken aangelegd worden.

Volgende wegen werden reeds door de gemeente geselecteerd als **lokale fietsverbindingen**:

- Houwstraat
- Steenstraat - Corsicastraat
- Kegelstraat
- Koningsbaan - Haachtsebaan
- Schrieksesteenweg - (Schriekstraat)
- Vaatjesstraat - Hulzen
- Weynesbaan - Peulisstraat
- Groenstraat

Als **lokale fietsontsluitingen** in en tussen woonwijken, die aansluiten op het bovenlokale of lokale fietsroutenetwerk, zijn volgende wegen geselecteerd:

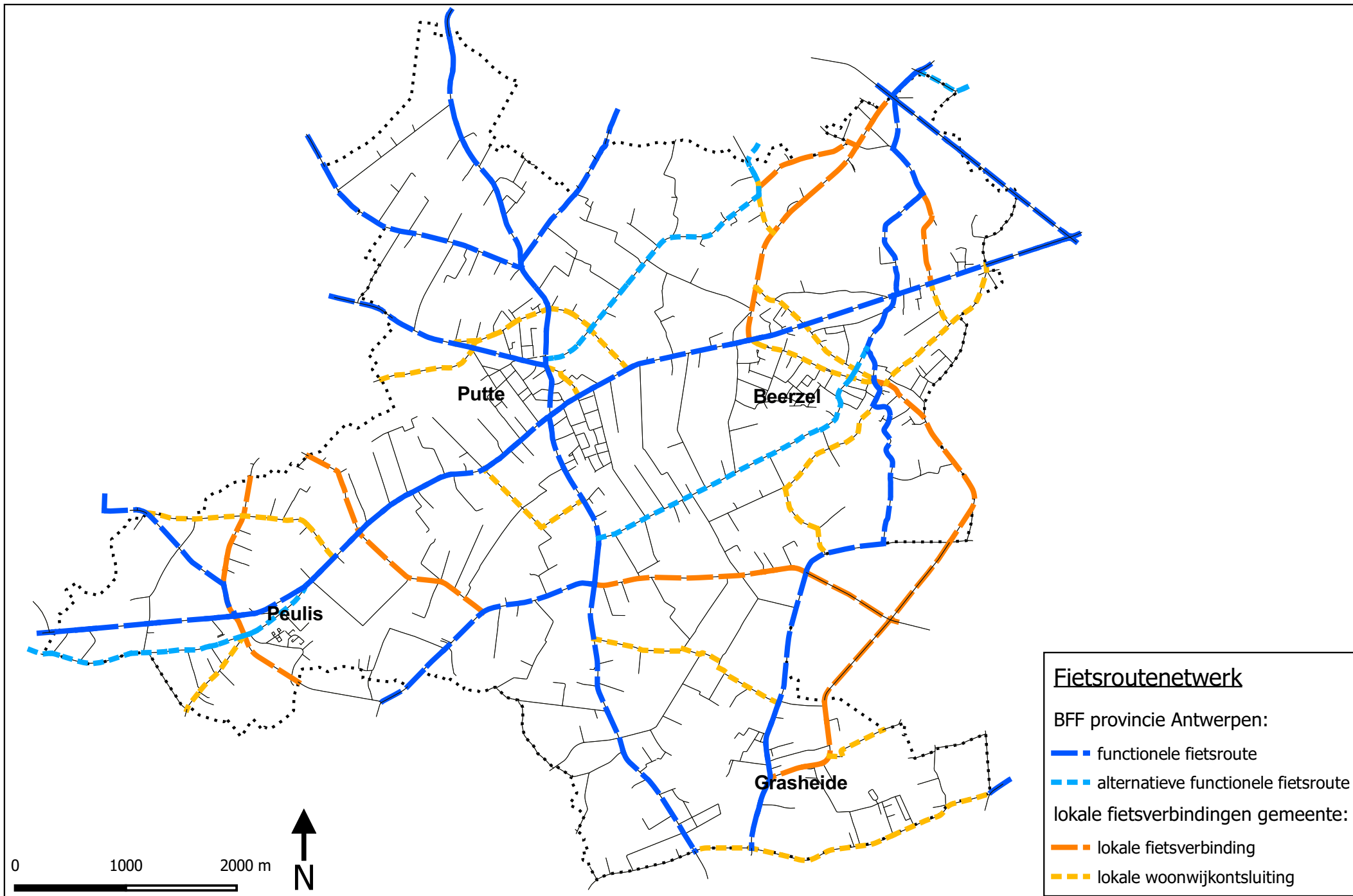
- Berlaarbaan
- Jan De Cordesstraat - Bosstraat
- Hoogstraat
- Heiststeenweg
- Hollestraat
- Bareelstraat - Steenovenstraat
- Vijfheide
- Grensstraat
- Langendijk - Kaaslei
- Heuvel
- Peulisbaan

- Kruisstraat
- Laagveld - Hoogveld
- Kleinmannekensstraat
- Clemensstraat
- Kapelstraat
- Leemstraat

- Om het lokale fietsnetwerk **verder te optimaliseren** zijn er ook een aantal nieuwe doorsteken of fietspaden nodig. Op bestaande wegen kan de veiligheid voor fietsers verhoogd worden.

Volgende acties worden gerealiseerd:

- Snelheidsremmende infrastructuurmaatregelen en tonnagebeperking in Vogelstraat.
- Snelheidsremmende infrastructuurmaatregelen in Peter Michielslei.
- Fietsstraat in Oude Putsebaan - (Oude Baan)
- In het kader van het geselecteerde vrachtroutenetwerk zijn een aantal verbeteringen aan het fietsroutenetwerk noodzakelijk. Zo zijn de fietspaden langs Koningsbaan, Schrieksesteenweg en een gedeelte van Tinstreet (westelijk segment) niet conform met het vademecum voor fietsvoorzieningen. In elk van deze wegen moet het rioleringsnetwerk nog aangelegd worden. Aanpassing van de fietspaden conform het vademecum gebeurt samen met rioleringswerken.



Figuur 3: Kaart gewenst fietsroutenetwerk

Kwaliteit fietsroutenetwerk

Bij de verdere uitwerking van het fietsroutenetwerk worden eisen gesteld aan het type en de breedte van de fietsvoorziening. Het type fietsvoorziening is afhankelijk van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en de wegcategorie. Volgende minimumnormen moeten gevolgd worden voor de aanleg van fietspaden langs bovenlokale en lokale wegen:

- **90 en 70 km/uur: vrijliggend fietspad**
(1,75 m breed: enkelrichting, 2,5 m breed: dubbelrichting), tussenstrook: 1 m breed
- **50 km/uur: aanliggend enkelrichtingsfietspad**
(1,75 m breed), tussenstrook: 0,5 m breed;
- **< 50km/uur: gemengd verkeer mogelijk** (afhankelijk van situatie). Als hulpmiddel voor deze menging kunnen fietssuggestiestroken worden gebruikt die aantonen hoe de weggebruikers samen de rijbaan kunnen delen.

Het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' zal bij de keuze van de fietsvoorziening, de breedte en het te gebruiken materiaal als richtlijn worden gebruikt.

Fietsenstallingen

- **- Fietsenstallingen bij overstappunten openbaar vervoer:**

In Putte kan de fiets een belangrijke rol vervullen in het voor- en natransport naar de verbindende buslijnen. Het verbeteren van de stallingen aan de belangrijkste bushaltes kan een bijkomende ondersteuning zijn voor verplaatsingen met het openbaar vervoer.

- **- Fietsenstallingen bij attractiepolen**

Op alle belangrijke publieke functies en op regelmatige afstanden in het centrum worden comfortabele, diefstalveilige fietsenstallingen voorzien of wordt er bekeken of het aantal verhoogd moet worden.

4.3.3 Openbaarvervoernetwerk

Om een echt alternatief te voorzien voor het autoverkeer, moet het openbaar vervoer aantrekkelijk en snel zijn.

Putte beschikt niet over een treinstation.

Dat betekent dat de ontsluiting van Putte via het openbaar vervoer enkel bestaat uit de buslijnen.

Putte is te bereiken met volgende autobuslijnen:

- 510: Mechelen – Putte – Heist-op-den-Berg – Westerlo – Geel
- 511: Mechelen – Putte – Heist-op-den-Berg – Herentals
- 512: Mechelen – Putte – Heist-op-den-Berg – Wiekevorst
- 520: Mechelen – Putte – Schriek – Tremelo

- 528: Mechelen – Peulis – Waver scholen
- 534: Heist-op-den-Berg – Putte – Keerbergen scholen
- 571: Lier – Berlaar-Heikant – Putte – Lier

Busverbindingen naar Lier, Berlaar en Keerbergen zijn meer afgestemd op de schooluren (lijnen 528, 534 en 571).

Volgende maatregelen zijn nodig met betrekking tot openbaar vervoer.

- Bus:

✓ *Optimaliseren van informatie en haltecomfort*

Zowel de informatievoorzieningen als het haltecomfort kunnen de attractiviteit van het openbaar vervoer verhogen door:

- Voorzien van attractieve schuilhuisjes aan de haltes met bijhorende voorzieningen
- Zorgen voor een degelijk onderhoud van de schuilhuisjes
- Streven naar maximaal behoud van de huidige schuilhuisjes aangezien veel huisjes momenteel op privé domein staan
- Plaatsen van fietsenstallingen aan de haltes met oog voor veiligheid
- Opnemen van dienstregelingen in de gemeentelijke informatiebladen
- Vermelden van buslijnen en haltes op stratenplannen
- Verspreiden van alle informatie in verband met openbaar vervoer in de gemeentelijke centra (gemeentehuis, bibliotheek enz.)
- Stimuleren van personeel om zelf ook gebruik te maken van het openbaar vervoer
- Aanpassen van de haltes voor mindervaliden en rolstoelgebruikers.

Deze suggesties vallen onder de bevoegdheid van de gemeente en werden daarom eveneens als actiepunten opgenomen.

4.3.4 Autonetwerk

Herinrichting van wegen, verkeersveiligheidsmaatregelen

De inrichting van de wegen moet afgestemd worden op de categorisering van de wegen zodat de categorisering leesbaar wordt voor de weggebruiker.

Bij de inrichting wordt uitgegaan van een evenwicht tussen 4 invalshoeken:

- Categorisering (4 types) met als criterium de visuele herkenbaarheid. De weginrichting en de ondersteunende maatregelen zoals de bewegwijzering en verkeerssignalisatie (snelheidsborden, voorrangsborden, ...) informeren de weggebruiker over het type weg. Dit beeld moet het verkeersgedrag zoveel mogelijk beïnvloeden.
- Compartimentering. Binnen elk wegtype zal afhankelijk van de ruimtelijke randvoorwaarden een ander wegprofiel gehanteerd worden. De overgang tussen verschillende ruimtelijke gebieden (buitengebied, overgangsgebied, bebouwde kom, centrumgebied, verblijfsgebied) wordt via deze compartimentering duidelijk gemaakt
- Functionele eisen: het maatgevend gebruik van de weg wordt als criterium aangewend bij de weginrichting. Openbaar vervoer routes en routes zwaar verkeer stellen specifieke eisen naar wegbreedte, draaicirkels,...
- Duurzaam veilig met als criterium het reduceren van het aantal ongevallen. Een correcte afstemming van de ontwerpelementen op de gewenste snelheid is hierbij een bepalende factor. Daarnaast dient de menging of scheiding van fietsers afgestemd te worden op snelheid en intensiteit van autoverkeer. Wanneer de snelheidsverschillen te groot zijn tussen het gemotoriseerd verkeer en de zwakke weggebruikers (in verkeersgebieden 120, 90, 70 km/u) wordt het principe gehanteerd om de mogelijke conflicten te vermijden (= zoveel mogelijk scheiden van verkeersdeelnemers). Wanneer de snelheidsverschillen beperkt zijn zoals in verblijfsgebieden, wordt het principe gehanteerd om de conflicten zoveel te presenteren (= menging van verkeersdeelnemers). Menging gebeurt zeker bij zone 30, bij zone 50 hangt het af van de verkeersintensiteiten en de ruimtelijke randvoorwaarden.

Verkeerscirculatie

Om het ongewenst gebruik tegen te gaan, worden er een aantal circulatiemaatregelen getroffen:

- Herbekijken verkeerscirculatie kerkplein Putte-centrum.

Snelheidsregimes

Op lokale wegen I en lokale wegen II wordt volgend snelheidsregime toegepast:

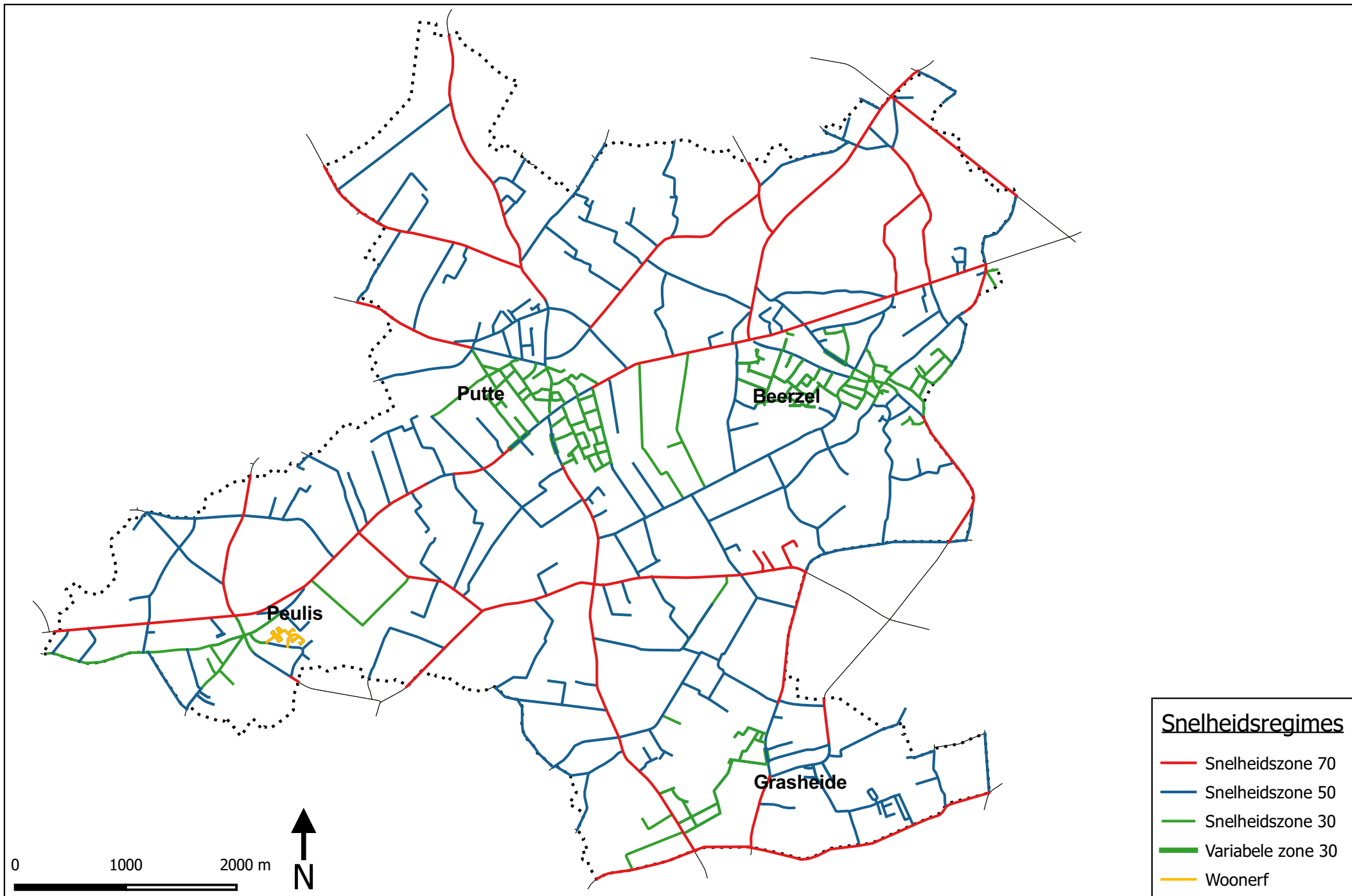
- buiten bebouwde kom: maximum 70 km/u

- binnen bebouwde kom: doortochtprincipe van 50 of 30 km/u

Voor de lokale wegen type III is het snelheidsregime ook afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom:

- Binnen de bebouwde kom onderscheiden we:
 - gewone woonstraten in bebouwde kom maximum snelheid 50 km/u
 - verblijfsgebieden met karakter van woonwijk maximum snelheid 30 km/u
 - woonstraten buiten de kernen maximum snelheid 50 km/u
 - wegen in landelijk gebied maximum snelheid 50 km/u

Het zone 30-statuut wordt toegepast in schoolomgevingen, in dorpscentra en op plaatsen waar veel voetgangers en fietsers komen.

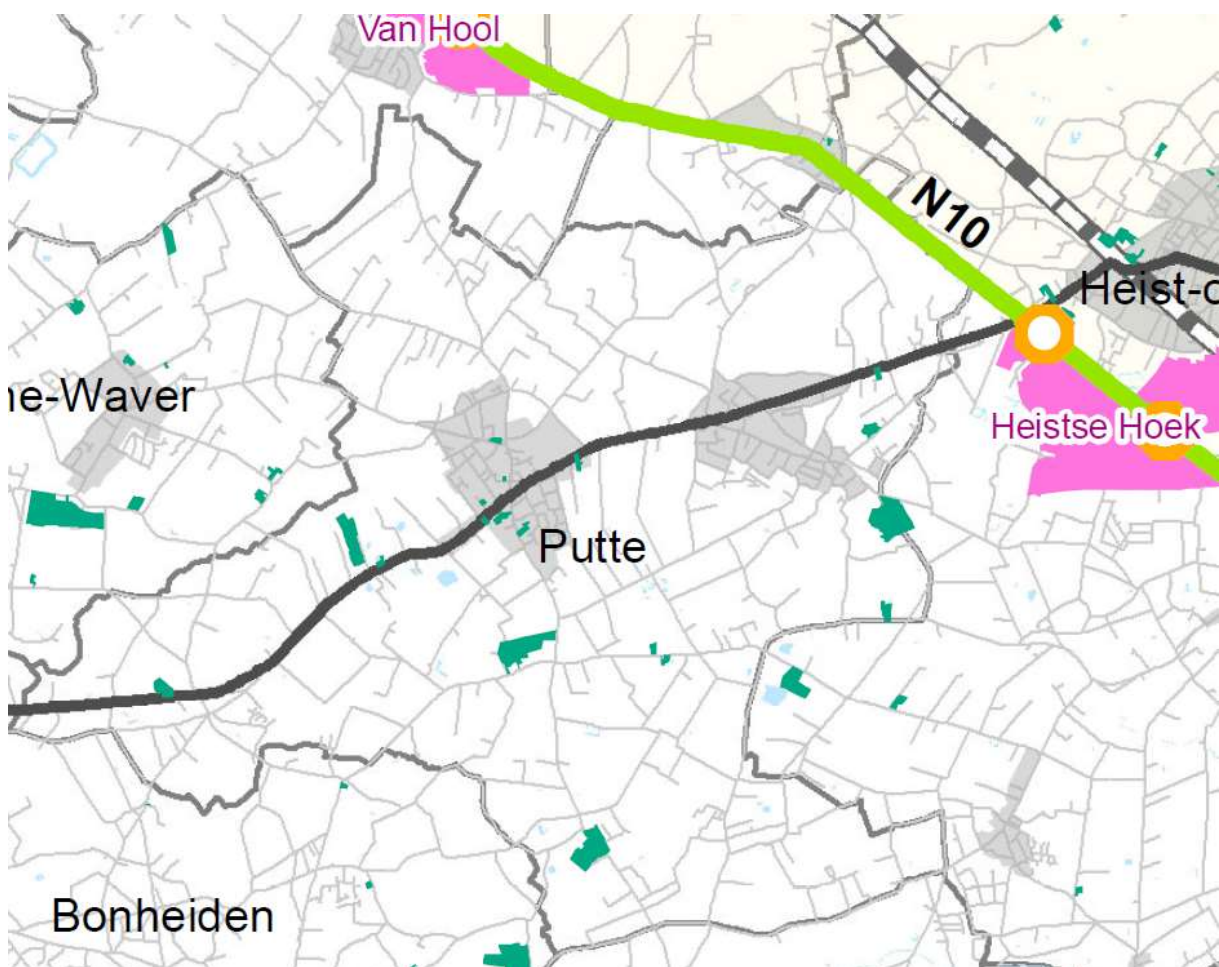


Figuur 4: Kaart snelheidsregimes

4.3.5 Vrachtrouteplan

Regionaal vrachtroutenetwerk

In opdracht van het gewest startte het studiebureau MINT een studie op om het regionale vrachtverkeer in de regio Vlaanderen zoveel mogelijk op het hogere wegennet te houden door een regionaal vrachtroutenetwerk te selecteren. Op grondgebied Putte is alleen de N10 geselecteerd als vrachtroute type III (ontsluiting en bereikbaarheid, geen doorgaand vrachtverkeer gewenst), ter ontsluiting van bedrijventerreinen Van Hool (Lier) en Heistse Hoek (Heist-op-den-Berg).



Figuur 5: Regionaal vrachtroutenetwerk regio Putte

Lokaal vrachtroutenetwerk

In het lokale vrachtroutenetwerk worden voorkeursroutes naar lokale bedrijven en bedrijventerreinen aangeduid. Het gaat om lokale routes van intergemeentelijk belang. Voor de ontsluiting van de lokale vrachtverkeergenererende gebieden wordt er naar gestreefd om het vrachtverkeer niet doorheen de

kernen en zo weinig mogelijk doorheen de woonomgevingen te ontsluiten. De bedrijvzones worden zo snel mogelijk ontsloten naar het hogere wegennet.

Bij de selectie van deze ontsluitingswegen wordt daarnaast ook rekening gehouden met de bereikbaarheid van de bedrijven, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van de routes. De vrachtroutes worden daarom onderzocht op wegcategorisering, snelheidsregime, tonnagebeperking en passage door hindergevoelige gebieden. Vervolgens wordt onderzocht welke vrachtwegen verbeterd kunnen worden en welke aspecten prioritair aangepakt moeten worden. Waar het vrachtroutenetwerk het fietsnetwerk kruist of ermee gelijk loopt, moeten er mogelijks bijkomende maatregelen getroffen worden. Bij de opmaak van het lokaal vrachtroutenetwerk werd rekening gehouden met het lokale vrachtrouteplan van het bestaande mobiliteitsplan. Samen met de gemeenten Bonheiden en Keerbergen werd een onderling afgestemd lokaal vrachtroutenetwerk uitgetekend.

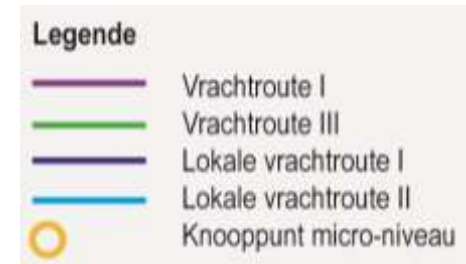
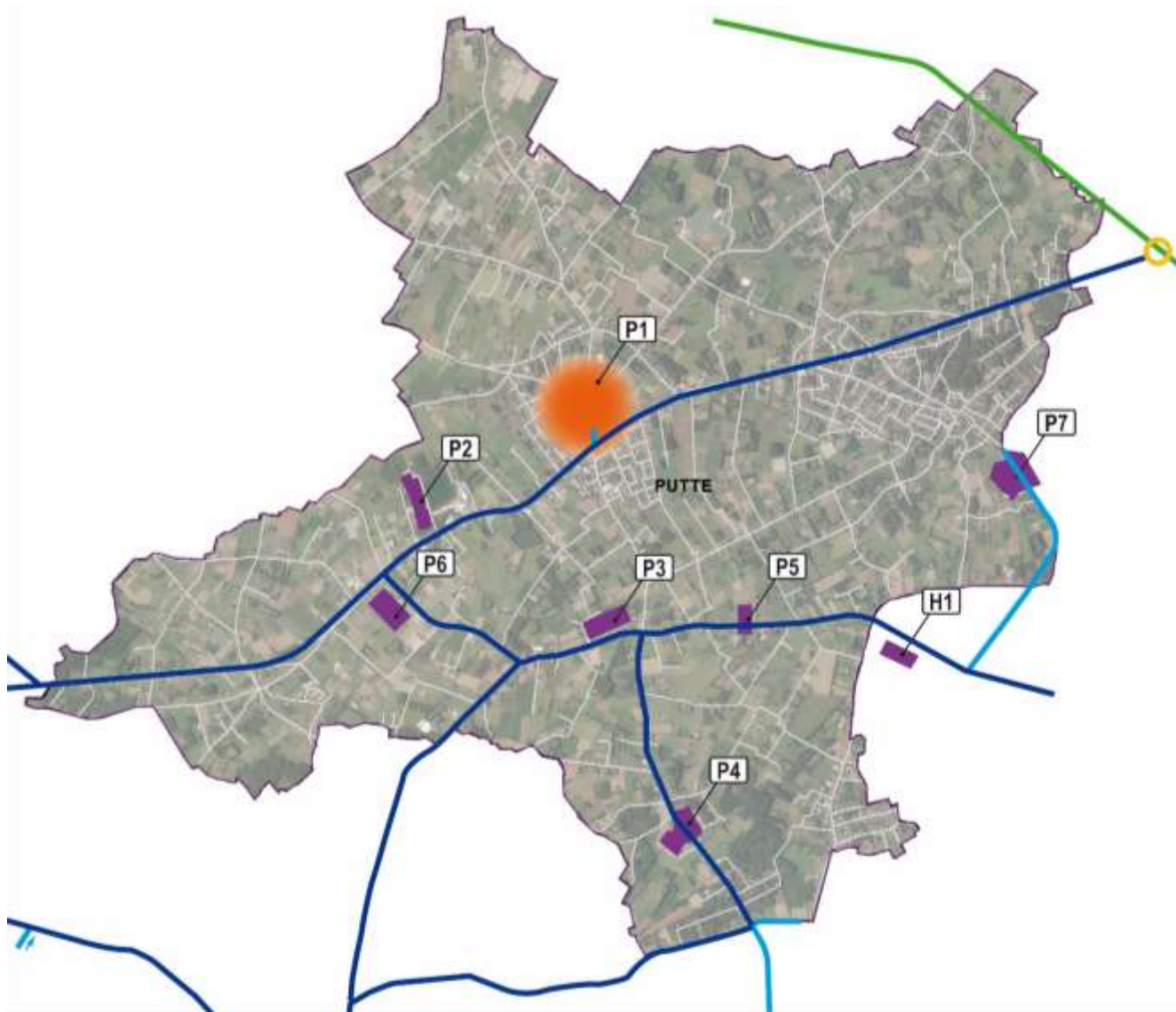
In het lokale vrachtroutenetwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen twee types van lokale vrachtroutes: type I (verbindende en ontsluitende functie, interlokale verbindingssassen) en type II (alleen ontsluitende functie, geen doorgaand (lokaal) vrachtverkeer).

In Putte zijn volgende wegen geselecteerd als **lokale vrachtroute type I**:

- Mechelbaan (N15)
- Vaatjesstraat
- Tinstraat - Schrieksesteenweg - Schriekstraat (Heist-op-den-Berg)
- Leuvensebaan tussen Schrieksesteenweg en Grensstraat
- Grensstraat tussen Leuvensebaan en Doornlaarstraat (Bonheiden)

Onderstaande wegen zijn geselecteerd als **lokale vrachtroute type II**:

- Grensstraat tussen Leuvensebaan en "De Wandeleer"
- Lierbaan tussen Mechelbaan (N15) en Kleuterstraat
- Koningsbaan tussen Warandestraat en Galgestraat (Heist-op-den-Berg)



P1, P2, ... Vrachtverkeergenererende gebieden (Putte)
 H1 Vrachtverkeergenererend gebied (Heist-op-den-Berg)

Figuur 6: Gewenst lokaal vrachtrouten netwerk te Putte

Acties in functie van vrachtverkeer:

De acties die samenhangen met het invoeren van de gewenste vrachtroute betreffen **flankerende maatregelen** zoals het wijzigen van de tonnagebeperkingen en de signalisatie naar de vrachtverkeergenererende gebieden (zie flankerende maatregelen) en het **wegwerken van een aantal knelpunten**. Volgende knelpunten worden aangepakt:

- Koningsbaan: verbeteren fietsveiligheid
- Tinstraat: realiseren van vrijliggend fietspad
- Schrieksesteenweg: verbeteren fietsveiligheid

De wegverharding van enkele geselecteerde wegen (bvb. Schrieksesteenweg, gedeelte van Tinstraat) is minder aangewezen voor vrachtverkeer: betonplaten met weinig of geen fundering. Bij de vernieuwing van deze wegen zal een effen verharding met een degelijke fundering aangelegd worden.

De verdere te ondernemen acties en flankerende maatregelen (eventuele tonnagebeperkingen, signalisatie, infrastructuuraanpassingen ...) en de locaties ervan moeten nog uitgewerkt worden. Het is ook aangewezen een **algemene visie** op en **randvoorwaarden** voor vrachtverkeerbeperkingen op te stellen en te hanteren bij de uitwerking ervan.

4.3.6 Parkeerbeleidsplan

Autoparkings

Er kan niet echt gesproken worden van een parkeerprobleem maar van een zekere parkeerdruk op bepaalde locaties en bepaalde ogenblikken.

Doordat er in de onmiddellijke omgeving wel vrije parkeerplaatsen zijn, dient de parkeerdruk ook eerder beschouwd te worden als de aanwezigheid van een aantal lokale knelpunten dan als een werkelijk probleem. Voor deze lokale knelpunten worden dan ook een aantal maatregelen voorgesteld die maximaal moeten leiden tot een optimalisatie van de parkeerstructuur.

Hierbij is het, wegens het aantal beschikbare plaatsen, niet de bedoeling vrije ruimte op te offeren om parkeerplaatsen te creëren. Het is daarentegen wel het doel om gebruikmakend van de bestaande parkeerplaatsen naar een maximaal rendement van deze bestaande parkeerplaatsen te gaan.

Bij de herinrichting van het centrum zullen alle parkeerplaatsen rond de kerk worden hertekend. Mogelijks sneuvelen hierdoor een aantal plaatsen. Nu zijn er overal waar mogelijk parkeervakken getekend, soms zelfs over borduren. De afmetingen zijn vaak te klein volgens de huidige normen. De hertekening moet echter wel leiden tot een beter in- en uitrijden en een betere doorstroming zodat de beschikbare plaatsen beter worden benut en bruikbaar zijn.

Acties inzake parkeerbeleid:

- Betere signalisatie parkings
- Hertekening parkeervakken rond de kerk in Putte-centrum en optimaliseren doorstroming naar de parkeervakken
- Parkeerverbod opheffen in oude arm Mechelbaan in Peulis

Vrachtwagenparkings

Tijdens het onderzoek werden de geparkeerde vrachtwagens op het openbaar domein in kaart gebracht. Deze bevinden zich vaak in woongebieden.

Bij voorkeur parkeert zwaar verkeer buiten de woonkernen, niet ver van een weg van hogere categorie en op een locatie met voldoende plaats.

De parking aan KMO-zone Klein Boom, aan de N15 werd aangeduid als vrachtwagenparking.

Fietsparkeren

Bij alle publieke functies en in het centrum worden comfortabele, diefstalveilige fietsenstallingen voorzien. Waar nodig wordt het aantal plaatsen verhoogd.

4.4 Werkdomein C: Flankerende en ondersteunende maatregelen

4.4.1 Bewegwijzering

De bewegwijzering naar parkings zowel voor vrachtwagens als personenauto's wordt indien nodig aangepast. Zo worden bestuurders maximaal geleid naar aanwezige plaatsen en wordt het fout parkeren zo veel mogelijk geweerd.

Routes zwaar vervoer

De gewenste vrachtroute zal ondersteund worden door een goede en eenduidige bewegwijzering op alle belangrijkste kruispunten van de vrachtroute naar de belangrijke vrachtverkeergenererende gebieden. Om dit mogelijk te maken zal een inventaris worden opgemaakt van de locaties van de huidige en de gewenste signalisatie.

4.4.2 Algemene sensibilisering

Om het vooropgestelde mobiliteitsbeleid te realiseren is een sensibilisatie van diverse doelgroepen van belang gaande van de schoolgaande jeugd over inwoners, eigen personeelsleden tot bedrijven. De gemeente wenst een actieve sensibilisatie te voeren naar de verschillende doelgroepen.

Algemeen:

Via het gemeentelijk infoblad en de gemeentelijke website zal op regelmatige basis informatie gegeven worden over de concrete uitvoering van het mobiliteitsplan.

Inwoners

De gemeente stelt folders van De Lijn ter beschikking en maakt ook de wijzigingen van het aanbod van De Lijn op de gemeentelijke website bekend bij haar bevolking. Indien er wegwerkzaamheden zijn, worden de inwoners en bedrijven die hier mogelijk hinder van zouden kunnen ondervinden geïnformeerd en op de hoogte gehouden van de gevolgen voor het verkeer en de vordering van de werken. De gemeente neemt jaarlijks ook deel aan sensibiliserende acties zoals 'Met belgerinkel naar de winkel' om duurzame mobiliteit te promoten.

Scholen

In samenwerking met de politie en de scholen ondersteunt de gemeente bij verkeerseducatie op school door bijvoorbeeld het ter beschikking stellen van een fietsbehendigheidsparcours, verkeersbordjes voor een verkeerspark, ...

De fietsroutes in het woon-schoolverkeer worden gecommuniceerd naar de scholen, de leerlingen en hun ouders. Samen met de scholen worden schoolroutes uitgestippeld, die op regelmatige basis worden geëvalueerd.

Een belangrijk aspect bij de scholen is het sensibiliseren van de ouders. De sensibilisatie is er dan op gericht dat ouders hun kinderen te voet, met de fiets of met de bus naar school laten gaan en dat deze niet gebracht worden met de auto (indien dit niet echt nodig is). Ouders brengen hun kinderen vaak met de auto naar school omdat volgens hen de schoolomgeving te onveilig is om bijvoorbeeld met de fiets te komen omdat er te veel auto's zijn. Juist door zelf hun kinderen met de auto te brengen, dragen zij bij tot deze 'onveiligheid' en dat kan niet de bedoeling zijn.

Eigen werknemers

Werknemers van de gemeentelijke diensten worden gesensibiliseerd om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Uit de enquête woon-werkverkeer blijkt dat het aanbod van de busverbindingen en de frequentie ervan onvoldoende gekend is. Ook kostprijsvergelijking moet werknemers ervan overtuigen om voor meer verplaatsingen de bus te gebruiken.

Voor dienstverplaatsingen naar de grote steden (Brussel, Antwerpen, Gent, Leuven, ...) worden de werknemers aangespoord om de trein te nemen vanuit station Heist-op-den-Berg of Mechelen. Dit geldt vooral voor verplaatsingen met minder dan drie personen.

Carpoolen dient samen met sensibilisering ook gestructureerd aangeboden te worden aan de eigen werknemers.

4.4.3 Handhaving en controle

Een belangrijk flankerend beleidselement is de handhaving middels controles. De politie ziet toe op het naleven van de verkeersregels in het algemeen en in het bijzonder op het respecteren van de snelheden en naleven van tonnagebepalingen. Er zal ook strikt toegezien worden op het respecteren van het parkeren in de blauwe zone.

4.4.4 Promotie openbaar vervoer

De gemeente zal het gebruik van De Lijn promoten. Op geregelde tijdstippen (aanvang schooljaar, voor evenementen, aanvang gewijzigde dienstverlening, voor omleiding van busdienst wegens wegenwerken,..) wordt de dienstregelingen van De Lijn verspreid bij het brede publiek.

4.4.5 Gemeentegrensoverschrijdende aspecten

Na het in kaart brengen en aftoetsen van de gemeentegrensoverschrijdende aspecten met de mobiliteitsdeskundige van de buurgemeenten kwamen enkele conflicten naar boven op vlak van opname in lokale vrachtroute, snelheid, bewegwijzering,.. van de gemeentegrensoverschrijdende wegen. Om deze conflicten op te lossen zullen op korte termijn overlegmomenten worden ingelast met de betrokkenen. Met de naburige gemeenten en hogere overheid zal over gemeenschappelijke belangen afgestemd worden zoals fietsroutes, snelheid, tonnagebeperking, opname vrachtroute, bewegwijzering,..

Gemeente Berlaar: bespreking snelheid Kegelstraat en Kattegracht

De snelheid op de Kegelstraat en Kattegracht zou volgens het nieuwe snelheidsplan van Berlaar 70 km/u bedragen maar in de naburige gemeente Putte slechts 50 km/u. Na overleg met de gemeente Berlaar is hier naar overeenstemming gezocht.

Gemeente Heist-op-den-Berg: bespreking snelheid Koningsbaan - Galgestraat

De snelheid op de weg verschilt in de twee richtingen. Komende van Heist-op-den-Berg mag je 90 km/u rijden, komende vanuit Putte slechts 70 km/u. In overleg met de gemeente Heist-op-den-Berg is hier noodzakelijkerwijze een zelfde snelheidsregime toegepast.

4.4.6 Beleidsondersteuning

De belangrijkste maatregel is het omvormen van de verkeerscommissie tot mobiliteitscommissie. Deze commissie zal zich met meer bezighouden dan enkel verkeerstechnische ingrepen zoals het stimuleren van fietsgebruik, gebruik van openbaar vervoer en sensibilisatie. Alle gemeentelijke opdrachten en activiteiten in relatie tot mobiliteit zal de commissie mee uitwerken en begeleiden vanuit de duurzaamheidsgedachte. Deze mobiliteitscel waakt ook mee over de afstemming en samenhang tussen de verschillende beleidsdomeinen. Tussen de beleidsdomeinen ruimtelijke ordening, mobiliteit en milieu zal er een permanent overleg plaatsvinden om de acties uit deze termijnen op elkaar af te stemmen.

5 Actieplan

Het actieplan is een overzichtelijke, schematische weergave van het beleidsplan. Dit actieprogramma wordt ook uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C, maar dit kan worden herschikt in andere programmatabellen vanuit 5 verschillende invalshoeken.

Volgende invalhoeken zijn mogelijk:

- Basis-actieprogramma: opgebouwd volgens de werkdomeinen A, B en C
- Werkprogramma: op welke plaats moet wat gebeuren
- Investeringsprogramma: wanneer wordt het uitgevoerd en hoeveel zal dit kosten?
- Beleidsprogramma: opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (Veiligheid, Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Milieu)
- Takenprogramma: Wie zijn de initiatiefnemers?

In dit document wordt het basisactieprogramma volgens de werkdomeinen A, B en C opgenomen. De andere invalshoeken van het actieprogramma kunnen geraadpleegd worden via het rekenbladbestand.

Het actieprogramma heeft een planhorizon van 10 jaar waarbij er over volgende termijnen gesproken wordt:

- Korte termijn (KT): 0-3 jaar
- Middellange termijn (MLT): 4-6 jaar
- Lange termijn (LT): 7-10 jaar

Tabel: Actieplan

Mobiliteitsplan Putte								
<i>Werkdomein</i>		<i>Actie</i>	<i>Locatie</i>	<i>Hoofddoelstelling</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Initiatiefnemer</i>	<i>Timing</i>	<i>Partners</i>
<u>Ruimtelijk beleid</u>								
A.2	Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Herinrichting kerkplein	Alice Nahonstraat - Putte centrum	Verkeersleefbaarheid	Middel	Gemeente	KT - max 3 jaar	
A.3	Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	Onderzoek naar hercategorisering N15 als secundaire weg type III	N15 ((Mechelbaan)	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Laag	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar	De Lijn
<u>Verkeersnetwerken</u>								
B.1	verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Herinrichting voetgangersvoorzieningen conform vademecum		Toegankelijkheid	Hoog	Gemeente	continu	
B.1	verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inventaris en verbetering oversteekbaarheid op wegen met veel ongevallen		Verkeersveiligheid	Middel	Gemeente	continu	
B.1	verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Toepassing STOP-principe bij herinrichting publiek domein		Verkeersveiligheid	Hoog	Gemeente	continu	
B.1	verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Streven naar maximaal behoud van de bestaande, open trage wegen		Bereikbaarheid	Hoog	Gemeente	continu	
B.1	verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Uitwerking trage wegennetwerk		Bereikbaarheid	Middel	Gemeente	LT - meer dan 6 jaar	
B.1	verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanduiding trage wegen ter plaatse		Bereikbaarheid	Middel	Gemeente	KT - max 3 jaar	

Tabel: Actieplan

B.2	Fietsroutenetwerk	Fietsvoorzieningen conform vademecum	N10	Verkeersveiligheid	Hoog	AWV / Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar	
B.2	Fietsroutenetwerk	Verkeersluw maken van lokaal fietsnetwerk	Oude Putsebaan, Peulisbaan	Verkeersveiligheid	Middel	Gemeente	KT - max 3 jaar	
B.2	Fietsroutenetwerk	Snelheidsremmende maatregelen op lokaal fietsnetwerk	Peter Michielslei, Vogelstraat	Verkeersveiligheid	Hoog	Gemeente	KT - max 3 jaar	
B.2	Fietsroutenetwerk	Fietsvoorzieningen conform vademecum	Koningsbaan, Tinstraat, Schrieksesteenweg	Verkeersveiligheid	Hoog	Gemeente	LT - meer dan 6 jaar	Pidpa, Provincie
B.2	Fietsroutenetwerk	Aanduiding doorlopende straten		Bereikbaarheid	Middel	Gemeente	KT - max 3 jaar	
B.3	Openbaarvervoernetwerk	Aanpassing haltes voor mindervaliden conform vademecum		Toegankelijkheid	Middel	Gemeente	continu	
B.3	Openbaarvervoernetwerk	Verbetering haltecomfort op belangrijke overstapplaatsen openbaar vervoer		Toegankelijkheid	Middel	Gemeente	continu	
B.4	(Her)inrichting van wegen	Bewegwijzering van gewenste vrachtroute		Bereikbaarheid	Hoog	Gemeente	KT - max 3 jaar	
B.4	(Her)inrichting van wegen	Wijzigen tonnagebeperkingen o.b.v. gewenste vrachtroute		Verkeersleefbaarheid	Hoog	Gemeente	KT - max 3 jaar	
B.5	Parkeerbeleid	Optimalisatie parkeerruimte	omgeving kerkplein	Verkeersleefbaarheid	Hoog	Gemeente	KT - max 3 jaar	
B.5	Parkeerbeleid	Betere signalisatie naar bestaande parkings		Verkeersleefbaarheid	Hoog	Gemeente	KT - max 3 jaar	
B.5	Parkeerbeleid	Multimodaal aanbod aan parkeermogelijkheden	betere signalisatie parking vrachtwagens aan CC Klein-Boom, opheffen parkeerverbod Oude Mechelbaanarm	Verkeersleefbaarheid	Middel	Gemeente	KT - max 3 jaar	

Tabel: Actieplan

Flankerende maatregelen								
C.1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Opmaken scholenbereikbaarheidskaart		Bereikbaarheid	Middel	Gemeente	KT - max 3 jaar	
C.1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Diverse campagnes en acties om alternatieve vervoerswijzen te promoten (gemeentepersoneel, schoolgaande jeugd, burgers)		Milieu	Hoog	Gemeente	continu	
C.1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Ter beschikking stellen folder met te volgen vrachtwagenroutes naar de bedrijventerreinen		Bereikbaarheid / Verkeersleefbaarheid	Middel	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar	
C.3	Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Project "Met belgerinkel naar de winkel"		Milieu		Gemeente	continu	Bond Beter Leefmilieu
C.3	Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Ter beschikking stellen van folders en uurregelingen van de Lijn		Bereikbaarheid	Middel	Gemeente	continu	
C.3	Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Ondersteunen verkeerseducatie scholen		Verkeersveiligheid	Hoog	Scholen	continu	
C.3	Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Verderzetten van het overlegplatform tussen de gemeente en de scholen		Verkeersveiligheid	Laag	Gemeente	continu	
C.3	Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	promotie van bestaande parkings via infoblad, website, lokale middenstand		Verkeersleefbaarheid	Middel	Gemeente	KT - max 3 jaar	

Tabel: Actieplan

C.4	Handhaving	Uitvoeren politiecontroles gericht op snelheid, parkeren, veiligheid, naleven tonnagebeperking		Verkeersveiligheid	Hoog	Politie	continu	
C.6	Monitoring en evaluatie	Onderzoek sluipverkeer		Verkeersleefbaarheid	Middel	Gemeente	continu	

6 Monitoring en evaluatie

Het mobiliteitsplan is een ontwikkelingsplan dat in realiteit voortdurend bijgestuurd wordt op basis van nieuwe inzichten, mogelijkheden en realiteiten.

Jaarlijkse evaluatie

Teneinde het plan te actualiseren en de verschillende acties te monitoren, is een jaarlijkse evaluatie van het actieplan noodzakelijk. Deze evaluatie zal samenvallen met de jaarlijkse begroting aangezien dit een aangewezen moment is om de planning te maken van nieuwe maatregelen en bepaalde maatregelen mee te liften met nieuwe projecten of deze onderling op elkaar af te stemmen.

Tijdens de implementatie van het actieprogramma is het zinnig om effecten na te gaan op de mobiliteitsbeheersing en verkeersveiligheid. Volgende aspecten kunnen opgevolgd worden voor het inschatten van de effecten van het mobiliteitsplan:

- verkeersveiligheid: bijhouden van het aantal verkeersongevallen met lichamelijke letsels in Putte. De ongevalgevoelige punten worden hierdoor tijdig gedetecteerd en aangepast. Bij infrastructuurmaatregelen zal nagegaan worden of het aantal ongevallen is verminderd.
- Evaluatie van de bezettingsgraad van de beschikbare parkeerplaatsen.
- Voor en na de invoering van een maatregel worden verkeerstellingen en/of snelheidsmetingen uitgevoerd (indien van toepassing) om na te gaan of de ingevoerde maatregel het beoogde effect heeft. Op deze manier kan waar nodig tijdig bijgestuurd worden.

7 Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen

Van de vier te verbreden en verdiepen thema's raakt alleen het thema "route zwaar vervoer" aan het bestaande Gemeentelijk ruimtelijk Structuurplan.

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)

De gewenste vervoers- en verkeersstructuur in het GRS dient in overeenstemming gebracht te worden met het lokaal vrachtroutenetwerk.

8 Bijlagen

Bijlage 1: Verkenningsnota

Bijlage 2: Verslag PAC goedkeuring verkenningsnota

Bijlage 3: Uitwerkingsnota

Bijlage 4: Verslag PAC goedkeuring uitwerkingsnota

Bijlage 5: Gemeenteraadsbeslissing participatietraject

Bijlage 6: Verslag GBC bespreking beleidsplan

Bijlage 7: Verslag openbaar onderzoek

Bijlage 8: Verslag RMC goedkeuring beleidsplan

Bijlage 1

Verkenningnota

▶ Verbreden en verdiepen ▶ van het mobiliteitsplan: ▶ deelrapport 1



015 28 77 50, fax: 015 28 77 60, info@igemo.be, www.igemo.be

IGEMO, Schoutetstraat 2, 2800 Mechelen.

Verkenningnota
September 2009

IGEMO

Inhoudstafel

1	Inleiding	5
1.1	Stand van zaken	5
1.2	Opzet van het verkeningsrapport	5
1.3	Samenstelling van de GBC	6
2	Wijzigingen in de planningscontext	7
2.1	Beleidsinstrumenten met impact op mobiliteit	7
2.2	Andere (verkeers)ontwikkelingen of projecten	25
2.3	Evaluatie van het bestaande actieprogramma	29
2.4	Reeds bestaande en/of nieuwe knelpunten	32
2.5	Opportunities	33
2.6	Link met mobiliteitsplannen van de buurgemeenten	34
3	Te verdiepen en te verbreden thema's	35
3.1	Uitkomst en conclusies uit de sneltoets	35
3.2	Concretisering uit te werken werkdomeinen tot thema's	39
3.2.1	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.2.2	Werkdomein B: Verkeersnetwerken	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.2.3	Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen:	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4	Opmaak relatiematrixes	45
4.1	Inleiding	45
4.2	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	45
4.2.1	Strategische projecten met grote impact op mobiliteit (A3)	45
4.2.2	Nieuw Administratief Centrum	46
4.3	Werkdomein B: Verkeersnetwerken	47
4.3.1	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken: Nieuw Administratief Centrum en kerkplein (B1)	47
4.3.2	Openbaar vervoer (B4) en overstapvoorzieningen (B10)	49
4.3.3	Routes zwaar vervoer (B7)	50
4.3.4	Parkeerbeleid en parkeerplan (B9)	51
4.4	Relatietabel en taakstellingen	53
5	Onderzoeksopzet en plan van aanpak per thema	57
5.1	Bouw van het NAC en heraanleg van het kerkplein	58
5.1.1	Probleemstelling 1: effect op verblijfsgebieden en fiets- en voetgangersnetwerken	58
5.1.2	Probleemstelling 2: effect op openbaar vervoer	66
5.1.3	Probleemstelling 3: effect op parkeren	67
5.2	Routes zwaar vervoer	68
5.3	Parkeerbeleid en parkeerplan	70



1 Inleiding

1.1 Stand van zaken

Het bestaande mobiliteitsplan voor Putte werd goedgekeurd in 2003. De conformverklaring van het gemeentelijk mobiliteitsplan vond plaats op 29/11/2003.

In dat beleidsplan werden een aantal belangrijke doelstellingen naar voren geschoven:

- Het verhogen van de leefbaarheid van de vier kernen als verblijfsgebieden;
- Het beheersen van het autoverkeer door het aanbieden en promoten van de alternatieven voor autogebruik;
- Het verhogen van het openbaar vervoersaanbod voor alle kernen en het verbeteren van de doorstroming van de bus;
- Het beter geleiden van het vrachtverkeer op de daartoe bestemde routes en het beperken van het interregionale vrachtverkeer;
- Het verhogen van de verkeersveiligheid, met speciale aandacht voor schoolomgevingen;
- Het verminderen van de barrièrewerking van de N15 door het verbeteren van de oversteekbaarheid;
- De uitbouw van een samenhangend en kwalitatief fietsroutenetwerk;
- Het toekennen van een categorisering van wegen waarbij elke weg een bepaalde functie heeft en het weren van sluipverkeer op ongewenste routes;
- Een ruimtelijk beleid dat gericht is op nabijheid en selectieve bereikbaarheid.

Door allerlei nieuwe (verkeers)ontwikkelingen binnen de gemeente is ondertussen een geactualiseerde visie op het mobiliteitsbeleid wenselijk. De gemeente staat nog steeds achter de basisvisie van het oorspronkelijke mobiliteitsplan, maar op basis van de sneltoets uitgevoerd op 09/06/2008 door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) werd beslist om het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's te verbreden of te verdiepen (spoor 2). De Provinciale Auditcommissie (PAC) keurde op 28/08/2008 de sneltoets evenals de beslissing tot het verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan goed.

Momenteel ligt het verkenningsrapport voor als resultaat van de voorstudie die de laatste maanden plaatsvond. Dit verkenningsrapport zal de basis vormen voor bijkomende, gerichte onderzoeken die extra gegevens moeten aanleveren die van belang zijn bij het bepalen van het toekomstige mobiliteitsbeleid.

1.2 Opzet van het verkenningsrapport

De verkenningsfase (stap 1 t.e.m. 4) leidt tot een samenvattend rapport, de "verkenningnota" waarin de onderzoeksopzet beschreven staat voor de uit te voeren onderzoeken per thema of onderwerp.

In eerste instantie worden de relevante wijzigingen in de planningscontext beschreven. De belangrijkste visies of standpunten die vermeld worden in een aantal afzonderlijke dossiers, worden hier gebundeld met het oog op de opname ervan in het vernieuwde mobiliteitsplan en/of de afbakening van de (deel)problemen binnen het mobiliteitsverhaal waarvoor bijkomend onderzoek wenselijk is.

Op basis van deze wijzigingen in de planningscontext zullen er een aantal te verbreden of te verdiepen werkdomeinen en thema's aangeduid worden. Deze werden geselecteerd door de GBC na het uitvoeren van de sneltoets in 2008 en worden geconcretiseerd in deze verkenningnota. Ook in latere fasen van het proces van verbreden en verdiepen kan teruggegrepen worden naar deze verkenningnota om een update van de beleidsvisie door te voeren.

Om tot een integraal mobiliteitsbeleid te komen, is het belangrijk om de verbanden tussen de verschillende thema's weer te geven. Wanneer maatregelen genomen worden in een thema heeft dit immers invloed op heel wat gerelateerde thema's. Om de onderlinge verbanden duidelijk te maken wordt gewerkt met relatiematrices en een relatietablel met taakstellingen.

Tot slot wordt een onderzoeksopzet en een plan van aanpak opgesteld om de thema's te kunnen verbreden en verdiepen. Daarbij kan in sommige gevallen bijkomend mobiliteitsonderzoek vereist zijn. Elk thema of onderwerp is gestructureerd in vier stappen:

- Probleemstelling;
- Onderzoeksvragen;
- Reeds aanwezige gegevens;
- Te gebruiken methoden en technieken (m.a.w. onderzoeksopzet) voor de nieuwe gegevens die bekomen moeten worden uit de studies.

Met de beschreven onderzoeksopzet kan in de uitvoeringsfase (stap 5) verdergegaan worden. De resultaten uit het bijkomend onderzoek worden uiteindelijk gebruikt om het vernieuwd mobiliteitsplan op te stellen.

1.3 Samenstelling van de GBC

Naam	Dienst
Chris Bosmans	Schepen van mobiliteit en milieu, Gemeente Putte
Werner Timmermans	Schepen van openbare werken, Gemeente Putte
Martine Verreth	Diensthoud Grondgebonden zaken, Gemeente Putte
Erwin Bogaerts	Medewerker Mobiliteit, Gemeente Putte
Staf Geens	Coördinator Putte, Politiezone BoDuKaP
Geert De Smet	Verkeerstechnische cel, Politiezone BoDuKaP
Stefan Braeckmans	De Lijn
Erwin Fierens	De Lijn
Maria Liekens	Gemeenteraadslid OK
John Gilbert	Gemeenteraadslid SP.a
Agnes Franssen	Gemeenteraadslid VLD
Gust Jennen	Gemeenteraadslid CD&V
Ilse Moeremans	ROHM Antwerpen
Marc Vanhee	Provinciebestuur Antwerpen, Dienst Mobiliteit
Nikka Curinckx	Mobiliteitsbegeleider, Mobiliteit en Openbare werken Vlaanderen
Peter Budts	Milieuambtenaar gemeente Putte
Gert Van Segbroek	Stedenbouwkundig ambtenaar gemeente Putte

2 Wijzigingen in de planningscontext

2.1 Beleidsinstrumenten met impact op mobiliteit

» Overzicht van de relevante beleidsinstrumenten

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de relevante beleidsinstrumenten inzake mobiliteit en/of beleidsinstrumenten met een (belangrijke) impact op mobiliteit:

Belangrijke elementen in de context van mobiliteitsplanning	Datum	Voor mobiliteitsplan	Na mobiliteitsplan
Bovenlokaal beleidsniveau			
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (+ Atlas van de woonuitbreidingsgebieden)	23/09/97 herziening: 12/12/03	x	x
Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (GRUP's)	n.v.t.		
Afbakening stedelijk gebied/economisch knooppunt	n.v.t.		
Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen en "Naar een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen"	2001 (ontwerp) 17/10/03 (goedkeuring)	x	x
Invoering basismobiliteit Vlaanderen	01/02/2003	x	
Provinciaal ruimtelijk structuurplan	06/07/01	x	
Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk + project "Trage wegen" + recreatieve fiets- en wandelnetwerken (o.a. "fietsknooppuntennetwerk")	03/01 aanpassing: 05/05 Laatste versie: aug 2008	x	x
Lokaal beleidsniveau			
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	27/07/2006		x
BPA's en/of RUP's	verschillende data		x
Algemeen beleidsplan Putte 2007-2012	2007		x
Milieuovereenkomst (SO) met thema mobiliteit (Milieubeleidsplan 2003-2008)	08/04/2002 Nieuwe SO	x	x
Milieutoets bij het voortgangsverslag mobiliteit	2007		x

» Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Voor wat betreft de relevante bepalingen uit het RSV van 1997 die impact hebben op het mobiliteitsbeleid in Putte kan verwezen worden naar hoofdstuk 2.2. in het bestaande mobiliteitsplan (2003). Eind 2003 (dus na de conformverklaring van het mobiliteitsplan van Putte) vond een gedeeltelijke herziening plaats van het RSV. Daarin werden echter geen bijkomende bepalingen opgenomen die relevant zijn voor het mobiliteitsbeleid in Putte. Ook op dit huidige ogenblik loopt er een tweede herziening van het RSV (2009). In de voorontwerpen van dit geactualiseerde RSV wordt evenmin melding gemaakt van visies die relevant zijn voor de mobiliteit in Putte.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) streeft naar een Vlaanderen dat open en stedelijk is. Er is daarbij sprake van stedelijke gebieden en buitengebieden. Putte wordt daarbij ondergebracht in het buitengebied waar de onbebouwde ruimte overweegt. Dit betekent dat landbouw, natuur en bos belangrijke functies zijn, maar ook wonen, werken, recreatie enz... krijgen de nodige aandacht.

De woonuitbreidingsgebieden vormen een ander thema uit het RSV dat (soms op langere termijn) relevant kan worden, aangezien deze gebieden ook een (belangrijke) verkeersgenererende functie kunnen hebben. De Atlas van de woonuitbreidingsgebieden geeft voor alle woonuitbreidingsgebieden in Vlaanderen aan of ze vanuit juridisch of planologisch oogpunt kunnen ontwikkeld worden voor woningbouw, rekening houdend met het Vlaamse beleid rond ruimtelijke ordening. In deze atlas geeft men dus:

- de gebieden aan die principieel vanuit het Vlaams beleidskader wel kunnen ontwikkeld worden;
- de gebieden aan die principieel vanuit het Vlaams beleidskader niet kunnen ontwikkeld worden;
- de gebieden waarover vanuit het Vlaams beleidskader momenteel geen uitspraak wordt gedaan omdat ontwikkeling ervan thans onzeker is;
- gebieden die reeds bebouwd zijn.

De atlas wordt regelmatig bijgewerkt: permanent (voor correcties van fouten) en periodiek (indien plannen wijzigen die aan de basis liggen van de atlas).

De datum van de aanmaak van het kaartblad staat steeds vermeld onderaan op het geraadpleegde kaartblad. De recentste versie van deze kaarten dateert van juni 2009. De specifieke kaartbladen voor Putte zijn te raadplegen op:

- <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/wugatlas/kaarten2005/VI-Brabant/kaartbladen24/wugatlas24-1.pdf>
- <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/wugatlas/kaarten2005/VI-Brabant/kaartbladen24/wugatlas24-1.pdf>

Deze atlas zelf heeft geen juridische waarde. Het principieel akkoord is dus geen stedenbouwkundige vergunning. Via de aanvraag van een principieel akkoord kan men echter wel op korte termijn te weten komen of een woningbouwproject op het beoogde woonuitbreidingsgebied zowel door gemeente, provincie als gewest gunstig dan wel ongunstig wordt geadviseerd, voorafgaand aan het indienen van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning. Vanzelfsprekend worden de woonuitbreidingsgebieden die effectief aangesneden zullen worden ook juridisch geregeld via de andere planologische instrumenten binnen de ruimtelijke ordening, zoals de verkavelingsvergunning, de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's), enz... Op die manier kan de gemeente immers concretere (stedenbouwkundige) voorwaarden koppelen aan de vergunning met het oog op de gewenste ontwikkelingen (o.a. ook op vlak van mobiliteit). Deze andere planologische instrumenten vormen dan ook de belangrijkste bron van informatie voor mobiliteit. Deze atlas zelf heeft alleszins wel een duidelijke indicatieve waarde van de ontwikkeling van toekomstige woonzones en wat de globale impact daarvan kan zijn op het gemeentelijke mobiliteitsverhaal. Daarom kan de atlas – naast andere bronnen – eveneens nuttig zijn bij het bepalen van het mobiliteitsbeleid.

➤➤ **Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP's)**

De studie "Herbevestiging agrarische gebieden" (21 december 2007) van de Vlaamse overheid onderzocht de herbevestiging van de bestaande gewestplan voor een aantal gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur in de regio Neteland. Binnen het onderzoeksgebied worden de bestemmingen van de bestaande rechtsgeldige gewestplannen, algemene (APA) en bijzondere plannen van aanleg (BPA), gemeentelijke, provinciale of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen door de Vlaamse Regering beleidsmatig herbevestigd en wordt het beleid gevoerd zoals omschreven in de beslissing van 3 juni 2005 en de bijhordende omzendbrief (RO/2005/01) betreffende de beleidsmatige herbevestiging van de gewestplannen in het kader van de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Er verandert dus niets aan de beleidscontext.

➤➤ **Afbakening stedelijk gebied/economisch knooppunt**

Niet van toepassing.

» Het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het ontwerp Mobiliteitsplan (2001) vormt het resultaat van studiewerk door de Vlaamse administratie en de wetenschappelijke wereld. Het wil de aanzet geven tot een breed debat over duurzame mobiliteit. In het ontwerp Mobiliteitsplan wordt mobiliteit bekeken binnen haar maatschappelijke context. Er wordt een toekomstvisie geschetst op mobiliteit, bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Ook milieu- en natuurkwaliteit komen aan bod. Tot slot komt men tot een visie over duurzame ontwikkeling van mobiliteit en tot een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid, waarbij men eindigt met een geïntegreerd actieprogramma voor de korte termijn en een overzicht van de uitdagingen op (middel)lange termijn.

De duurzame strategie heeft in deze nota als motto "Veilig stellen van kwaliteit" meegekregen. Daarmee wordt zowel de kwaliteit van het vervoersysteem voor personen en goederen als de kwaliteit van de (leef)omgeving in Vlaanderen bedoeld. Daarnaast werd aangetoond op welke wijze de algemene trendontwikkelingen deze kwaliteiten bedreigen. Men stelt dan ook terecht dat een actievere beleidsaanpak nodig is. Het duurzaam scenario is omwille van economische en sociale redenen niet zozeer gericht op het beperken van de groei van de mobiliteit zondermeer, maar alleszins mikt men wel op het beheersen van de automobilititeit. Men stelt namelijk het volgende vast :

"Een te sterke doorgroei van het gemotoriseerde wegverkeer zet immers de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu op de helling. Bovendien zal een te grote afhankelijkheid van het individuele autosysteem de vervoersongelijkheden, de verplaatsingsautonomie maar ook vervoersarmoede bij bepaalde groepen versterken. Maar ook naar de eigen werking van het transportsysteem zal de volumegroei van het gemotoriseerde verkeer leiden tot een verdere overbelasting van de infrastructuur en een meer dan evenredige afname van de kwaliteit en betrouwbaarheid van het systeem. Zelfs grootschalige investeringen zullen dit probleem maar gedeeltelijk kunnen compenseren en kunnen strijdig zijn met de wens tot een grotere efficiëntie en benutting van het vervoersysteem." (Ontwerp Mobiliteitsplan, p. 344)

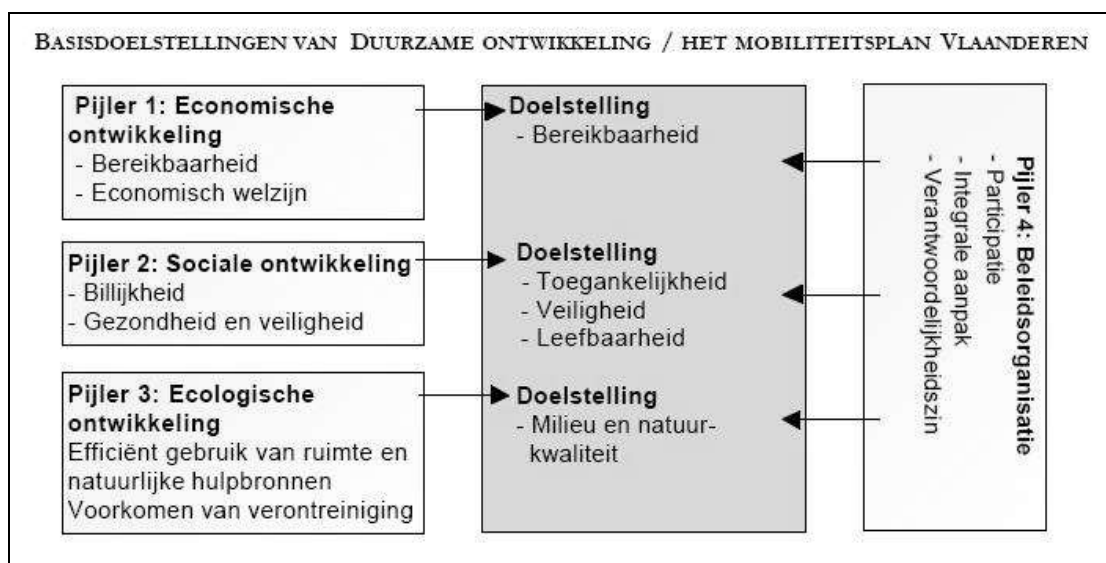
Gezien de omvang van de taakstelling zal in het kader van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit gezocht moeten worden naar het aanbieden van de meest (kost)efficiënte oplossing rekening houdend met de verschillende duurzaamheidscriteria.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd na advies van het parlement en informeel advies van SERV en Mina-raad omgevormd tot het plan "Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen". De Vlaamse regering heeft dit Mobiliteitsplan Vlaanderen op 17 oktober 2003 principieel goedgekeurd. Het plan bevat beleidsaanbevelingen aan de Vlaamse regering en bestrijkt een korte (tot 2007) en een middellange tijdshorizon (tot 2012). Het definitieve plan uit 2003 spitst zich toe op vijf doelstellingen die elk een aantal dragende maatregelen ter realisatie van de ambities naar voren schuiven:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid:
 - efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten
 - betere tijdsordening van activiteiten;
 - voeren van een restrictief parkeerbeleid;
 - realiseren van het wegennet zoals voorgesteld in het RSV;
 - optimaal benutten van het bestaande verkeerssysteem;
 - opbouwen van multimodale systemen (m.a.w. combinatie van alternatieve vervoerssystemen);
 - stimuleren van het gebruik van alternatieve modi;
 - kwaliteitsverbeteringen aan openbaar vervoer, het spoor- en waterwegennet;
 - voeren van een prijsbeleid;
 - uitbouwen van functionele netwerken voor het fietsverkeer.

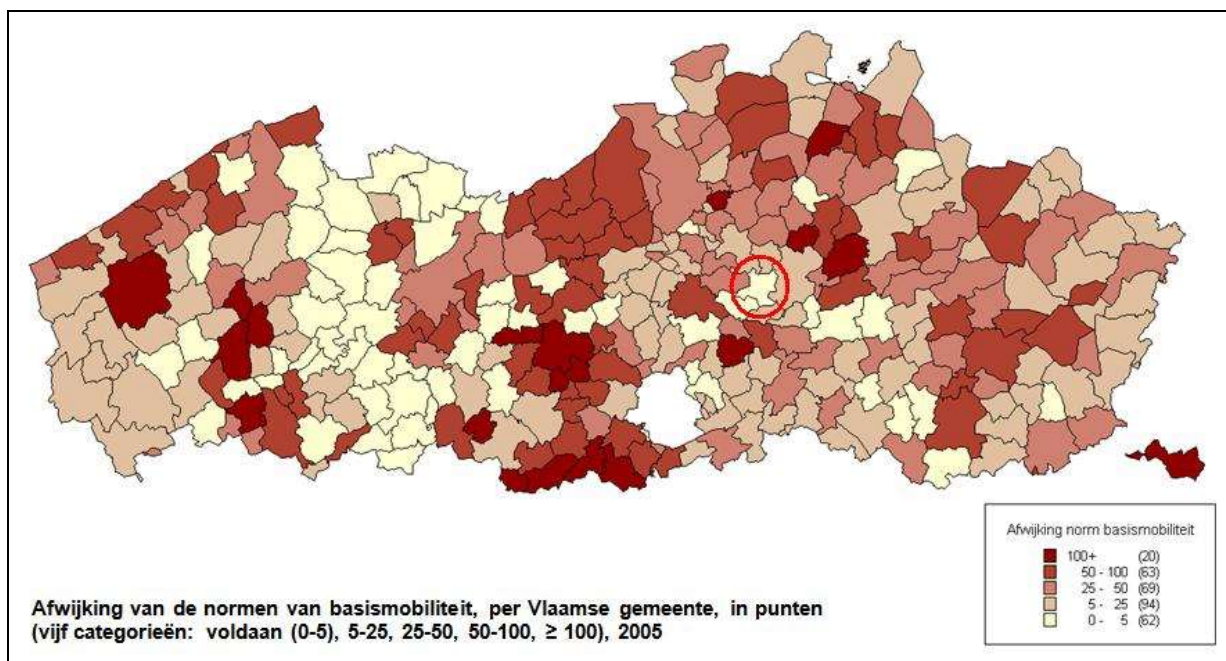
- Het verbeteren van de toegankelijkheid:
 - handhaving van een basisvoorzieningenniveau;
 - verbetering bruikbaarheid weg voor zwakke verkeersdeelnemers;
 - verhoging van de sociale veiligheid op straat en in openbaar vervoer;
 - verbeteren van de eigen vervoermiddelen;
 - verkeerseducatie en -training;
 - gedifferentieerde uitbouw van het openbaar vervoer;

- verhoging van de kwaliteit van collectieve systemen;
 - vervoer op maat van mensen met functiebeperkingen;
 - betaalbaar gebruik van vervoermiddelen en -mogelijkheden;
 - diensten/activiteiten naar mensen brengen.
- Het verhogen van de verkeersveiligheid:
- minder groei van het individueel gemotoriseerd verkeer;
 - trager verkeer op secundaire en lokale wegen;
 - intrinsiek veiligere wegen;
 - continu en stapsgewijs veilig leren rijden;
 - meer en effectief verkeerstoezicht;
 - effectievere sanctionering;
 - veiliger goederenverkeer;
 - veiligere voertuigen stimuleren;
 - inspelen op technologische ontwikkelingen;
 - degelijkere kennis en informatie.
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid:
- het beheersen van het verkeersvolume;
 - het verminderen van de schadelijke emissies aan de bron;
 - het verminderen van de geluidshinder;
 - het aanpassen van de verkeersleefbaarheid langs secundaire en lokale wegen;
 - het realiseren van verblijfsgebieden;
 - het aanpassen van verkeersleefbaarheid langs hoofdinfrastructuur;
 - het mee opnemen van het aspect verkeersleefbaarheid bij het ontwerp en beheer van infrastructuur.
- De schade aan natuur en milieu terugdringen:
- optimalisatie van het beleidsinstrumentarium uit milieu- en ruimtelijk beleid;
 - beheersing van het verkeersvolume;
 - afstemming met het milieubeleidsplan;
 - mitigatie van het barrière-effect ;
 - bij inrichting van transportinfrastructuur: aandacht voor natuur en milieu;
 - bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen;
 - inspectie en onderhoud van voertuigen;
 - beperken van hinder en verstoringen;
 - gedragsbeïnvloeding;
 - gebruik compensatieprincipe bij verlies van natuur.



» Invoering basismobiliteit Vlaanderen

Het decreet basismobiliteit voorziet in de uitbreiding van het stads- en streekvervoer van De Lijn in Vlaanderen. In dit decreet wordt gesteld dat iedere Vlaming recht heeft op een minimaal aanbod aan openbaar vervoer. Het decreet werd op 20 april 2001 goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Het recht op mobiliteit geldt overigens alleen in woongebieden op werkdagen tussen 6:00 en 21:00 en op zater-, zon- en feestdagen tussen 08:00 en 23:00. Eind 2006 moet er binnen een straal van 750 meter een bushalte zijn vanaf elk huis in een plattelandsgemeente. Voor kleinstedelijke gebieden zal er binnen een straal van 650 meter een bushalte moeten zijn en bij grootstedelijke gebieden binnen een straal van 500 meter. Op het platteland zullen daarom extra lijnen worden geopend en in de (grote) steden zal het bestaande openbaar vervoer worden verbeterd (meer capaciteit, betere doorstroming). Met behulp van een prioriteitenlijst zullen alle Vlaamse gemeenten geleidelijk aan openbaar vervoer op basismobiliteitsniveau krijgen. Burgers binnen deze gemeenten hebben recht op compensatie als het aanbod onverhoopt niet aan de norm van basismobiliteit voldoet omdat hun recht op mobiliteit door de overheid geschonden wordt. In Putte was in 2005 al bijna volledig voldaan aan de eisen inzake basismobiliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen echter bijsturing vragen.



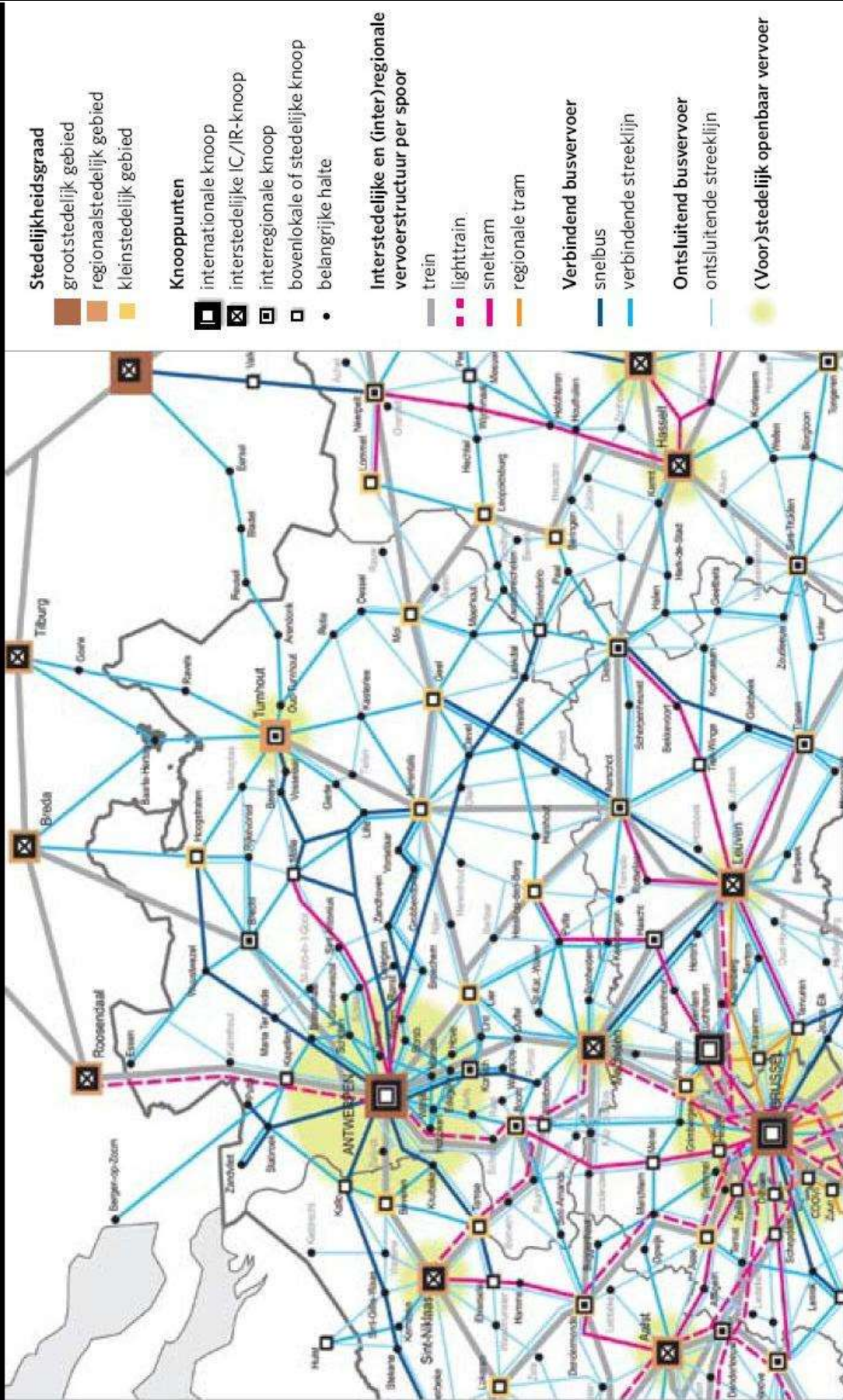
Afb.11.1: Overzicht van de stand van zaken m.b.t. basismobiliteit in de Vlaamse gemeenten (2005).

De invoering van basismobiliteit dateert van vóór de conformverklaring van het mobiliteitsplan. In het bestaande mobiliteitsplan wordt dus rekening gehouden met de invoering van de basismobiliteit. In het nieuwe mobiliteitsplan dat verbreed en verdiept wordt, moet alleszins wel de huidige stand van zaken opgenomen worden voor wat betreft de gemeente Putte. Daarbij moet een antwoord geformuleerd worden op de vraag of de basismobiliteit ondertussen volledig gerealiseerd is (zoals beloofd tegen 2006), of er nog bepaalde tekortkomingen zijn of dat er sprake is van nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente of wijzigingen in het decreet zelf die een aanpassing in het mobiliteitsaanbod qua openbaar vervoer vereisen.

» Mobiliteitsvisie De Lijn 2020

In dit rapport beschrijft De Lijn haar visie voor 2020. Het vormt een blauwdruk die inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, -behoeften en -opportunities. Het is echter wel een visie die de volgende maanden en jaren verder verfijnd zal moeten worden. Het rapport kan men dan ook beschouwen als een dynamisch document dat als leidraad dient voor de intensieve dialoog die De Lijn zal voeren met al haar stakeholders. Daarin staan ook een aantal zeer interessante aanknopingspunten voor de mobiliteitsvisie van de gemeente Putte. Een globaal overzicht daarvan is weergegeven afbeelding 11.1).

Provinciale openbaar-vervoerstructuur Antwerpen



Figuur 8 / Noot: Lokale bussen, functionele ritten en vraagafhankelijk vervoer worden niet op kaart weergegeven.

Afb.13.1: Provinciale openbaar-vervoerstructuur Antwerpen volgens Beleidsvisie 2020 – De Lijn (2009).

» Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

In het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA) worden de uitgangspunten en de doelstellingen van het RSV verder verrijkt. Putte is gelegen binnen de deelstructuur "het Mechelse rasterlandschap" met als visie een stedelijk-agrarisch gebied met verweven tuinbouw en open ruimten. Putte en Beerzel werden geselecteerd als gewoon hoofddorp type II. Dit houdt in dat de mogelijkheid bestaat om een lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen en dat bijkomende woningen enkel kunnen voorzien worden voor de natuurlijke aangroei binnen de gemeente. Grasheide werd geselecteerd als woonkern en Peulis als nederzetting. (De gemeente stelt echter voor om bij een eventuele herziening van het RSPA ook de selectie van Peulis als woonkern in overweging te nemen.) De provincie situeert Putte deels binnen het concentratiegebied voor glastuinbouw.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (06/07/2001) bleef ongewijzigd sinds de conformverklaring van het mobiliteitsplan (29/11/2003). Er is dus geen wijziging van de planningscontext op dit vlak. Dezelfde bepalingen zoals opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan van Putte blijven behouden. Bovendien dateert de goedkeuring van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Putte van 2006. Voor wat betreft de relevante informatie uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan voor wat betreft mobiliteit, kan dus verwezen worden naar het GRS Putte (aangezien structuurplannen op gemeentelijk niveau steeds in overeenstemming dienen te zijn met de structuurplannen op het provinciaal of gewestelijk niveau).

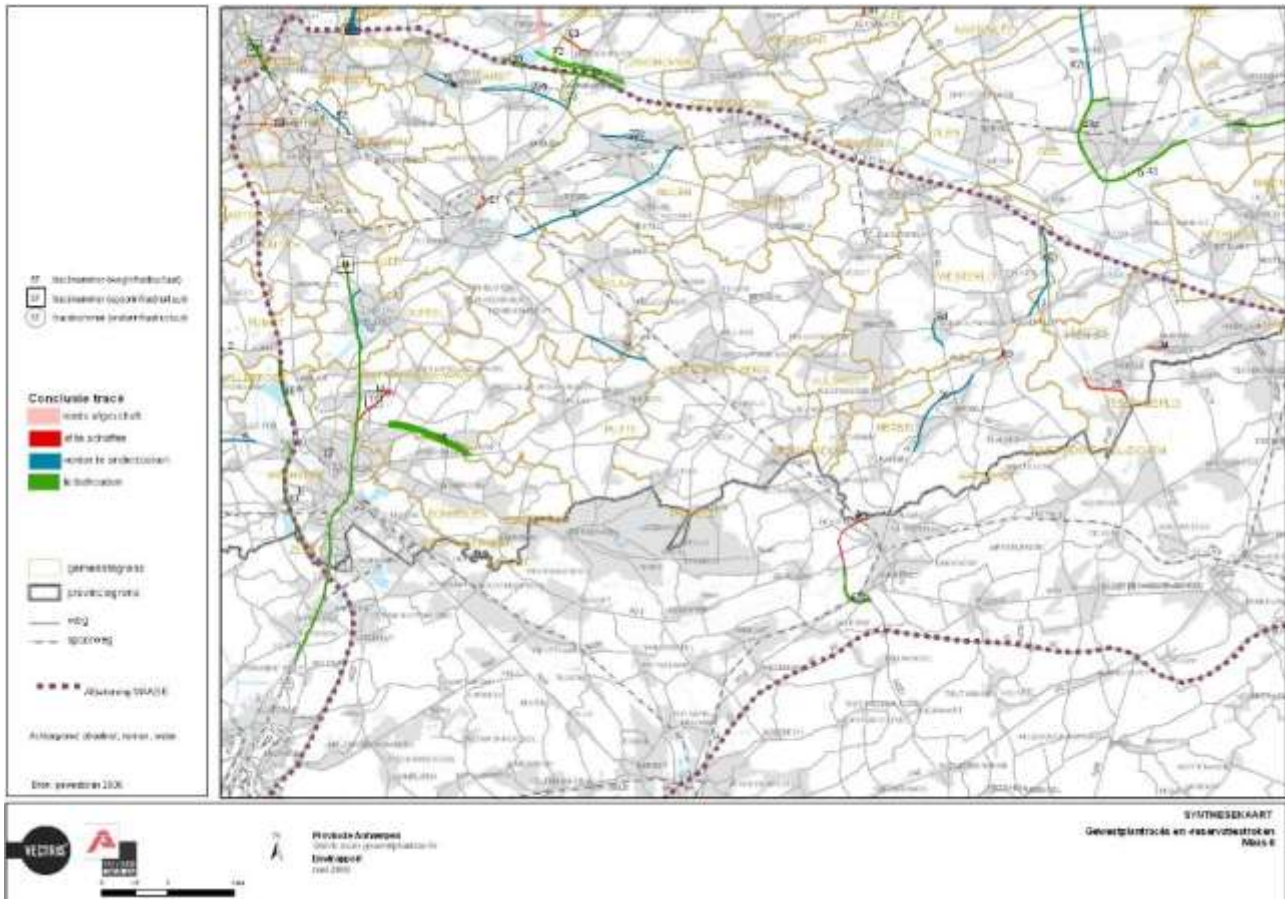
Een partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werd opgestart in 2009. Indien meer informatie gekend is voor de definitieve opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan, dan wordt dit alleszins verwerkt in de beleidsvisie inzake mobiliteit en in het actieplan.

» Quickscan gewestplantracés in de provincie Antwerpen (i.f.v. RSPA-actualisatie)

In 2008 werd een studieopdracht uitgevoerd in opdracht van de provincie Antwerpen, dienst Mobiliteit. De studie werd gegund aan het studiebureau VECTRIS. Ze kadert in de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA). De studie heeft tot doel de gewestplantracés en reservatiestroken in de provincie Antwerpen te screenen en op basis hiervan een quick scan de toekomstwaarde (of noodzakelijke vervolgacties) te bepalen. De studie zit op het snijpunt van mobiliteits- en ruimtelijke planningsbeleid. Het nut van de gewestplantracés moet vanuit van de mobiliteitsproblematiek blijken. De aanwezigheid van tracés, reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden heeft echter impact op het ruimtelijke ordenings- en vergunningenbeleid. Voor Putte zijn de tracés 15 en 19 relevant.

Tracé 15 betreft de doortrekking van de R6. Deze zit in ontwerpfase. De onteigeningsprocedure is lopende. Na realisatie dient het nut van het reservatiegebied (de weg inclusief de landschappelijke en ecologische inpassing) herbekeken te worden. De bestaande gewestplantracés, m.a.w. het reservatiegebied voor de doortrekking van de R6 (15) op grondgebied Sint-Katelijne-Waver, Putte en Bonheiden wordt behouden voor de aanleg van de weg en de ecologische en landschappelijke inpassing, worden dus best behouden. Mogelijk kan na realisatie een deel van het reservatiegebied afgeschaft worden.

Wat betreft tracé 19, de omleiding rond Berlaar-Heikant (19) is verder onderzoek vereist. Het is daarbij nodig om het bestaande tracé, aangeduid als "aan te leggen hoofdverkeersweg", en alternatieve tracés te onderzoeken en beoordelen. Putte pleit er alleszins voor om ook Heist-op-den-Berg te betrekken bij verdere besprekingen in verband met de omleiding Berlaar-Heikant omdat één van de mogelijke tracés op hun grondgebied ligt. Werner Van den Broeck (gemeente Berlaar) geeft aan dat de gemeente nog steeds voorstander is van een omleiding rond Heikant. Maar in tegenstelling tot eerdere uitspraken, is de gemeente op dit moment voorstander van een tracé dat zo dicht mogelijk aansluit bij het bestaande gewestplantracé. Marc Vanhee geeft aan dat de omleiding nog niet op investeringsprogramma's van de Vlaamse overheid staat. Hij geeft aan dat de provincie een tracé-onderzoek wenst op te starten van zodra er duidelijk zicht is op de realiseerbaarheid van de omleiding. De betrokken gemeenten dringen er best bij het Vlaams gewest op aan om de omleiding op het uitvoeringsprogramma te zetten. Chris Bosmans (mobiliteitschepen van Putte) benadrukt dat de flankerende maatregelen voor de R6 eerst moeten uitgevoerd voordat de doortrekking wordt gerealiseerd.



Afb.15.1: Quickscan gewestplancacés in Putte en omgeving (2008).

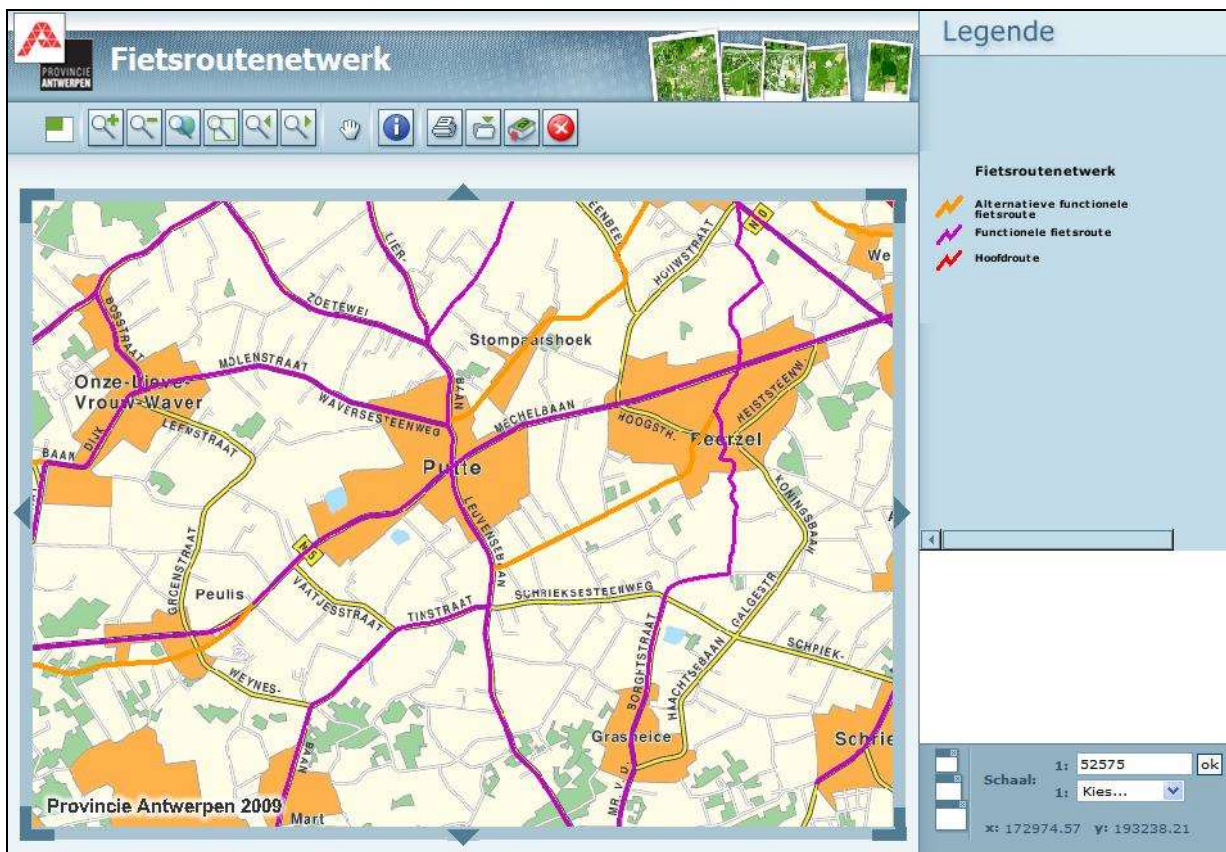
► Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en recreatieve fiets- en wandelroutenetwerken

Voor wat betreft het bovenlokale provinciale functionele fietsroutenetwerk (BFFN) kan verwezen worden naar de online-geoloketten van de Provincie Antwerpen. De laatste versie van het BFNN dateert van augustus 2008). De volledige kaart van de provincie Antwerpen is ook te raadplegen op: <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/fiets/frn-antwerpen.pdf>

Aangezien deze kaarten van tijd tot tijd aangepast worden aan nieuwe (provinciale) ontwikkelingen, zullen er sinds de goedkeuring van het huidige mobiliteitsplan voor Putte hoogstwaarschijnlijk veranderingen opgetreden zijn. Daarom is het zeker relevant om in het mobiliteitsplan een actie op te nemen met het oog op het updaten van de informatie inzake functionele fietsroutes (om bvb. potentiële problemen inzake veiligheid, fietscomfort, enz... in kaart te kunnen brengen en er een actieplan aan te koppelen).

Toerisme Provincie Antwerpen (TPA) speelt een leidende rol in de ontwikkeling van het toeristisch-recreatief fietsen. Vanaf 2001 ontwikkelde TPA het fietsknooppuntennetwerk, dat sinds 2006 uit meer dan 520 knooppunten en 2750 kilometer (enkelrichting) fietswegen bestaat. TPA wil het routeaanbod de komende jaren verder optimaliseren. Meer informatie bekomt men op de website van de Provincie Antwerpen.

Een project dat aansluit op de ontwikkeling van recreatieve netwerken in de gemeente Putte, is het PDPO-project "Buurt- en voetwegen" (dat kadert in het Programmeringsdocument Plattelandsontwikkeling).



Afb.16.1: Provinciaal functioneel fietsroutenetwerk: hoofdroutes (rood), functionele fietsroute (paars) en alternatieve functionele fietsroute (oranje) (website Provincie Antwerpen, 2009).

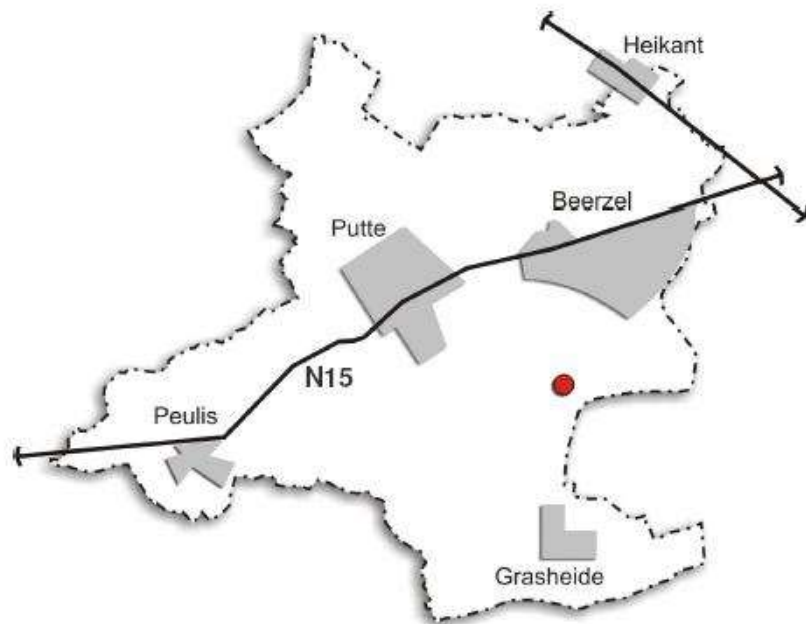
Voor wat betreft de recreatieve fiets- en wandelroutes kan tot slot ook verwezen worden naar enkele andere kanalen langs waar kaarten worden aangeboden met recreatieve fiets- en wandelroutes:

- het Recreatief en grensoverschrijdend fietsroutenetwerk (<http://www.fietskaart.be>);
- de Grote Routepaden (fietsen en wandelen: <http://www.groteroutepaden.be>).

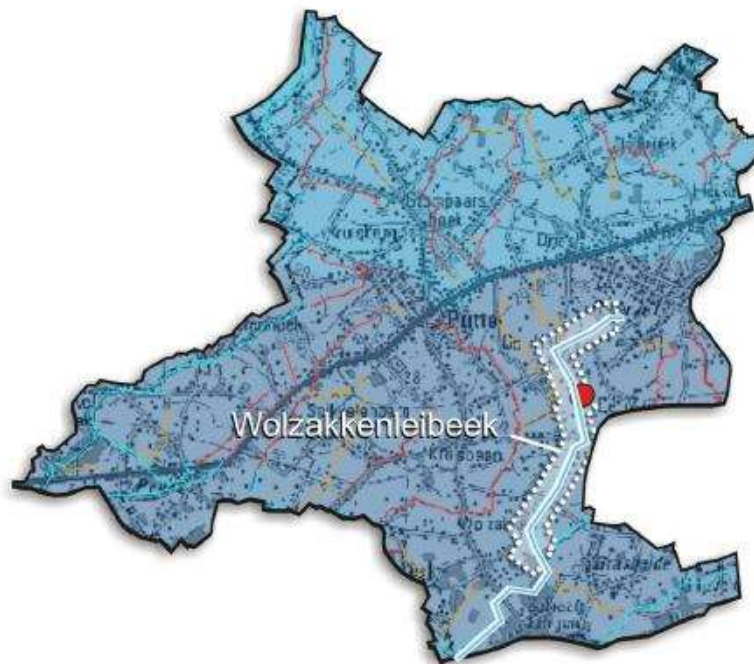
Ook voor wat betreft de aangehaalde recreatieve fiets- en wandelroutes is het zeker relevant om in het mobiliteitsplan een actie op te nemen met het oog op het updaten van de informatie inzake deze fietsroutes, om een duidelijk inzicht te hebben van (potentiële) knelpunten op vlak van recreatieve verbindingen.

➤ Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (PRUP's)

Momenteel is er sprake van één lopend PRUP in Putte, met name "Wolzakkenleibek". Het desbetreffende PRUP kadert binnen de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA). Het vormt een maatregel ter ondersteuning van het integrale waterbeheer binnen de provincie. Het PRUP concretiseert de bindende bepaling nr. 63, waarin wordt vastgelegd dat de provincie, in overleg met het Vlaamse gewest, in ruimtelijke uitvoeringsplannen de bovenlokale wacht- en retentiebekkens alsook de overstromingsgebieden afbakt in zoverre deze niet van Vlaams niveau zijn. De feitelijke aanleiding voor de opmaak van het PRUP is een waterhuishoudingsstudie van de waterlopen te Putte. Deze studie werd opgemaakt naar aanleiding van de wateroverlastproblemen te Putte, en toont de noodzaak aan voor de aanleg van een retentiezone in de bovenloop van de Wolzakkenleibek. Het PRUP moet de aanleg van deze retentiezone mogelijk maken. In januari 2009 verscheen de "Voorstudie PRUP Retentiezone Wolzakkenleibek".



figuur - Situering van het plangebied binnen Putte

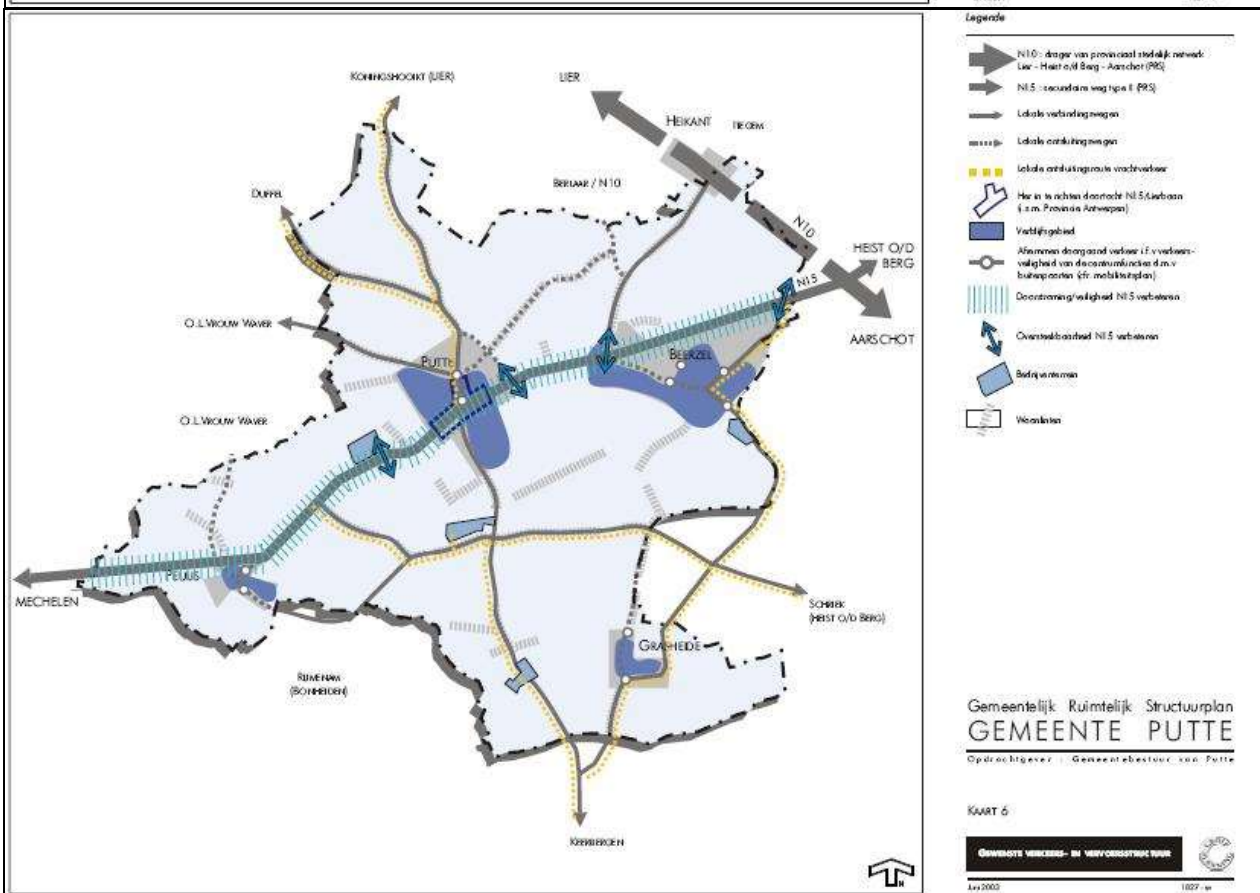
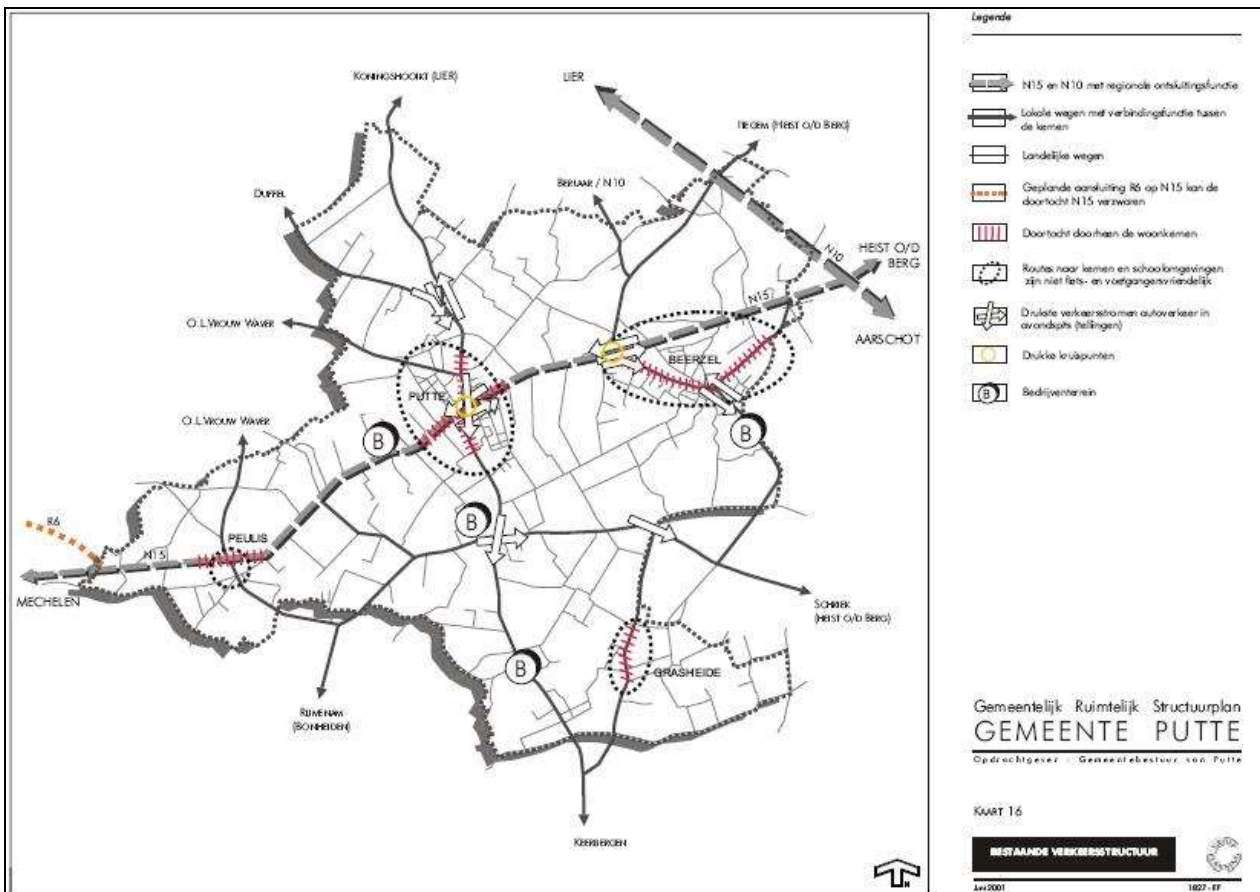


figuur - Hydrologische situering Wolzakkenleibek

Afb.17.1: Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Wolzakkenleibek".

» Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Putte

De Provincieraad heeft tijdens de zitting van 27 juli 2006 het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Putte goedgekeurd. Het GRS Putte dateert dus van na de conformverklaring van het mobiliteitsplan. Bij de actualisatie van het mobiliteitsplan tijdens het proces van verbreden en verdiepen moeten de relevante beleidsdoelstellingen en aandachtspunten ten aanzien van verkeer en mobiliteit uit het GRS opgenomen en verwerkt worden, zodat de visie in het mobiliteitsplan in overeenstemming is met de visies uit het GRS.



Afb.18.1: Verkeer in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Putte: in het informatief gedeelte (boven) en in het richtinggevend gedeelte van het GRS (onder).

» Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA's) en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's)

De voorbije jaren zijn een aantal Bijzondere plannen van Aanleg (BPA) en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP) goedgekeurd na de conformverklaring van het mobiliteitsplan in 2003, meer bepaald:

- BPA "Schrieksesteenweg" (regularisatie bestaande toestand, KMO- en recreatiezone omwisselen, uitbreiding KMO)
- BPA "Beerzelberg" (herziening) – groene zone met natuurpark en uitkijktoren
- BPA "Recreatie Ter Dries" – hondencub (recreatie)
- BPA "Recreatie kattestraat" (recreatie)
- BPA "Zonevreemde recreatie"

Er zijn ook nog een aantal recente ruimtelijke uitvoeringsplannen in opmaak met een mogelijke impact op mobiliteit:

- RUP "Muggenberg" – ambachtelijke zones (Tinstraat)
- RUP "Klein-Boom" (herziening) – industrieterrein, vijverzone en gemeenschapszone (goedgekeurd in 2008)
- Sectoraal RUP "Zonevreemde bedrijven"
- RUP "Achterhaalde ambachtzones in de kern"

BPA "Schrieksesteenweg":

Met het BPA "Schrieksesteenweg" wordt een zonevreemd transportbedrijf geregulariseerd door zijn locatie in te kleuren als KMO-zone. De bestaande KMO-zone wordt omgevormd tot recreatiezone. Er wordt voorzien in een beperkte uitbreiding van het KMO-terrein. Goedgekeurd door de Minister op 09/09/2004.

BPA "Recreatie Ter Dries"

Aan de Sikkelstraat (zijde Driesstraat) wordt voorzien in een recreatieterrein voor Hondenschool Ter Dries. Dit BPA werd goedgekeurd door de minister op 29/06/06

BPA "Recreatie – Kattestraat"

Aan de Kattestraat wordt hiermee voorzien in een kernondersteunend recreatieterrein waar momenteel reeds voetbalclub BOBeerzel is gevestigd. Dit BPA werd goedgekeurd door de minister op 29/06/06.

BPA "Zonevreemde recreatie"

Met dit BPA wordt voor een aantal zonevreemd gelegen recreatieve sites voorzien in de geëigende bestemmingszone:

- Deelplan 2: SV Grasheide aan de Galeistraat: uitbreiding aan bestaande recreatiezone – voetbal;
- Deelplan 5: Tinstraat (gebied Heerkenshoeve): voetbal, korfbal en hondenschool;
- Deelplan 6: Het Ven (Haachtsebaan – Venstraat): Visvijver;
- Deelplan 7: Ons Plezier (Vogelstraat – Zag): Visvijver;
- Deelplan 8: Onder Ons: (Zag): visvijver;
- Deelplan 9: Rode Ster Corsica (Zilverberklaan): voetbal.

In twee deelplannen wordt een achterhaalde recreatiezone (deels) herbestemd:

- Deelplan 10: Diepstraat: bestendiging Chiro, bestendiging wipclub met nabestemming groenzone en groenzone;
- Deelplan 11: Mechelbaan (zijweg): herbestemming naar agrarisch gebied.

Dit BPA werd goedgekeurd door de minister op 17/11/2006

RUP "Muggenberg":

Het gaat om detaillering van de bestaande ambachtelijke zones aan de Tinstraat. Bij de ontwikkeling van de site Muggenberg wordt deze in de "activiteitenband" geïntegreerd. De ontsluiting gebeurt via de Tinstraat die in het mobiliteitsplan geselecteerd is als vrachtroute. Het lijkt echter niet aangewezen om naast het bestaande vrachtverkeer nog veel bijkomend verkeer te genereren. Transportbedrijven zijn niet toegelaten. Binnen het RUP zijn ontsluitingen en doorgangen voor zachte weggebruikers voorzien. De ontsluiting gebeurt enkel via de Tinstraat. Er is geen verbinding (behoudens fietsers en hulpdiensten) voorzien tussen de Leuvensebaan en Tinstraat om sluipverkeer te vermijden die de verkeerslichten willen ontlopen. De bedrijven langs de Leuvensebaan ontsluiten enkele langs deze baan. Er wordt gezorgd dat de zachte weggebruikers op een aangename, vlotte en veilige manier van de ene recreatieve voorziening naar de andere kunnen en dat de site zelf daarbij voor zachte weggebruikers ontsloten wordt (Richtinggevend gedeelte GRS). RUP Muggenberg werd goedgekeurd door de Deputatie op 01/07/09.

RUP "Klein Boom":

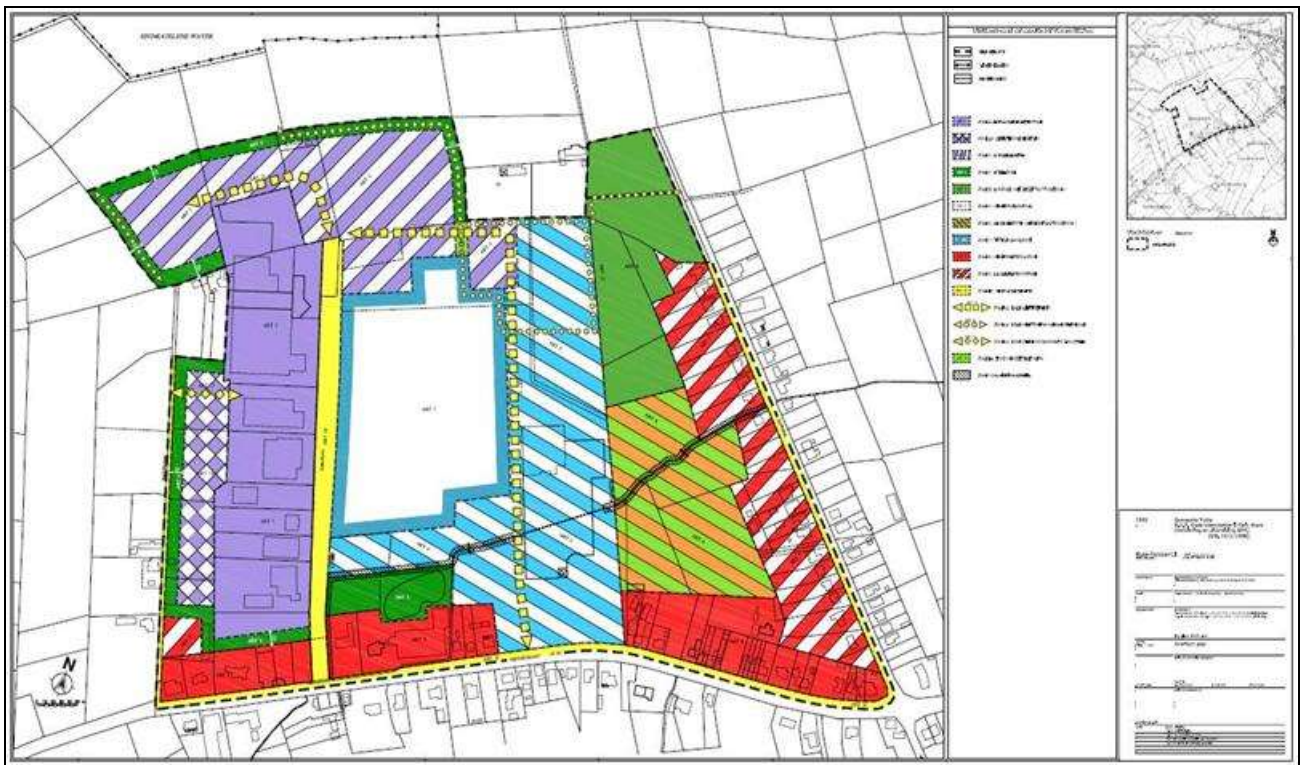
In Putte zijn er een tiental juridische zones voor industrie en ambachten (gewestplan of door BPA's). De grootste zone is het industrieterrein "Klein Boom" (9,5 ha). Deze site is goed gelegen langs de N15 en nabij de kern van Putte. De aanwezigheid van de N15 en de bestaande bedrijventone "Klein Boom" zijn twee belangrijke ruimtelijk-economische aspecten. Bovendien is er een zekere bestaande economische dynamiek. Het is belangrijk deze economische bedrijvigheid binnen de gemeente kansen te geven. Er wordt zowel een inbreiding voorzien als een uitbreiding aansluitend op "Klein Boom". De multifunctionaliteit van de site is belangrijk. Het ontwikkelen van een bijkomend bedrijventerrein kadert in een globaal plan voor de site waarbinnen ook bijkomende gemeenschaps- en groenvoorzieningen kunnen voorzien worden. De uitbreiding is – bij een goede landschappelijke integratie – niet storend voor de omliggende functies. De bestaande kleiput is behouden in een vijverzone. Deze versterkt het groene karakter. Het RUP voorziet ook in een netwerk voor zachte weggebruikers op het terrein zelf en een link met het centrum van Putte en O.L.V.-Waver. RUP "Klein Boom" werd goedgekeurd door de Deputatie van de Provincie Antwerpen op 28 augustus 2008.

RUP "Zonevreemde bedrijven - Fase 1"

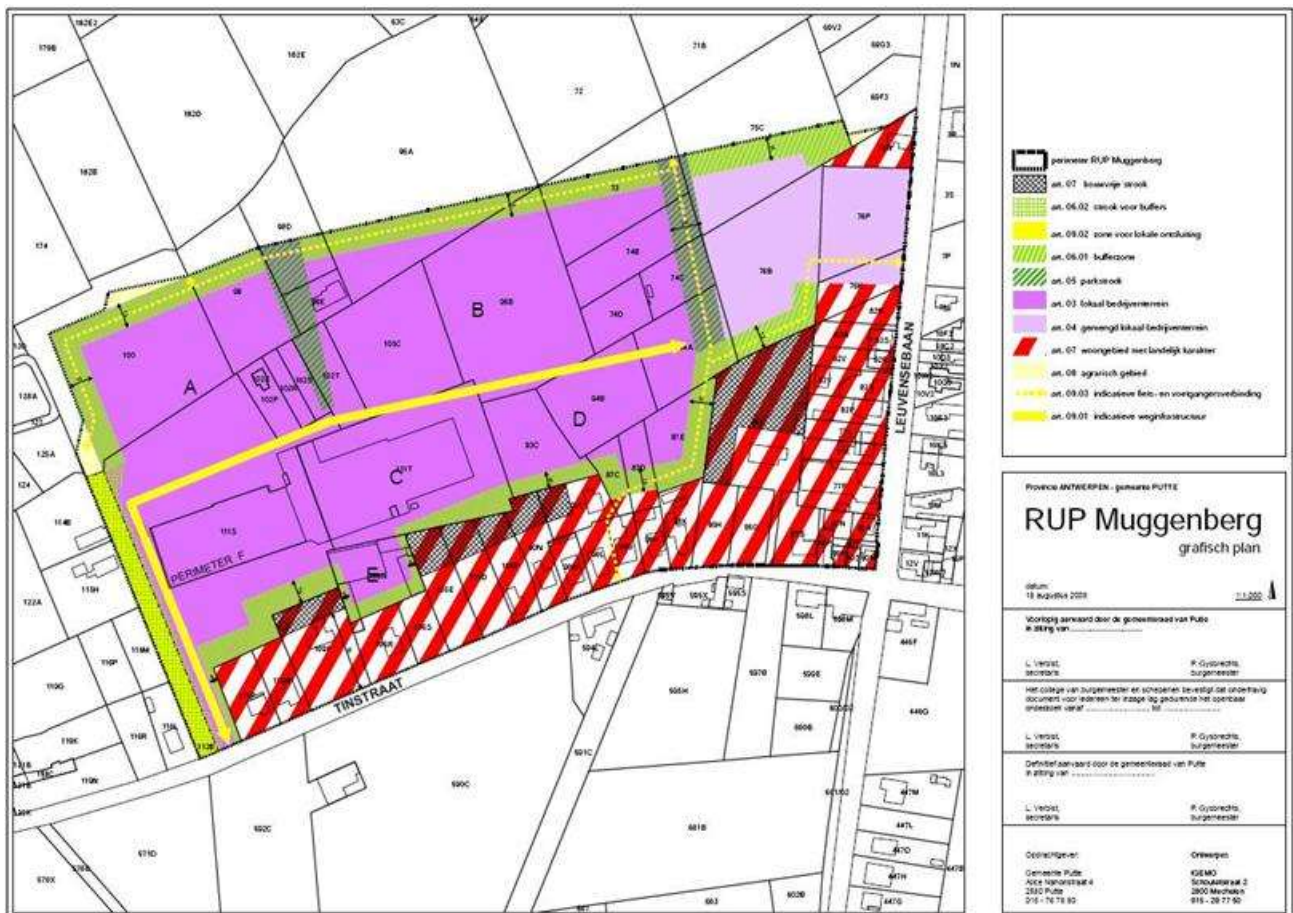
Met dit RUP wordt voor een aantal (deels) zonevreemd gelegen bedrijven voorzien in de geëigende bestemmingszone:

- deelplan 1: Euro-Strike nv, Mechelbaan 587, 2580 Putte
- deelplan 3: Jacobs nv, Leuvensebaan 174, 2580 Putte
- deelplan 4: Frans Agro bvba, Vaatjesstraat 42, 2580 Putte
- deelplan 5: Goossens bvba, Abeelstraat 2a, 2580 Putte
- deelplan 7: B&G Woningrenovatie nv, Booischootbaan 41, 2580 Putte
- deelplan 8: Delizza, Bareelstraat 73, 2580 Putte
- deelplan 11: Frans Jules nv, Vaatjestraat 14, 2580 Putte
- deelplan 16: Garage Meulders bvba, Mechelbaan 294, 2580 Putte
- deelplan 18: Van Hoof bvba, Mechelbaan 659/1, 2580 Putte
- deelplan 26: Vertommen, Mechelbaan 667, 2580 Putte
- deelplan 34: Cornelis, Mechelbaan 607, 2580 Putte

Dit RUP is momenteel ter goedkeuring voorgelegd aan de Deputatie.



Afb.21.1: Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Klein Boom" (herziening).



Afb.21.2: Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Muggenberg".

RUP “Zonevreemde bedrijven – fase 2”

Met dit RUP wordt voor een aantal (deels) zonevreemd gelegen bedrijven voorzien in de geëigende bestemmingszone en werd opgestart in het voorjaar van 2009.

RUP “achterhaalde ambachtszones in de kern”

Met dit RUP worden twee KMO- en industriezones herbestemd naar woongebied. Het gaat om een deelplannen aan de Waverlei en de Waversesteeweg.

» **Algemeen beleidsplan Putte 2007-2012**

In haar algemeen beleidsplan heeft het gemeentebestuur haar strategische doelstellingen neergeschreven voor de komende jaren. Voor wat betreft mobiliteit, wordt duidelijk vooropgesteld dat ook de komende jaren verkeer en mobiliteit een belangrijk beleidsdomein blijft. Er moet daarbij gestreefd worden naar een integraal verkeers- en mobiliteitsbeleid, waarbij de beheersing van de mobiliteit centraal staat. Daarvoor voorziet het bestuur de volgende acties:

- Het mobiliteitsplan verder uitwerken, rekening houdend met toekomstige openbare werken;
- Aanwerving van een mobiliteitsambtenaar, met instelling van een dienst “mobiliteit”;
- Met de Lijn dienen afspraken gemaakt voor een verdere optimalisatie van de busdiensten;
- Aanleg van nieuwe fietspaden, bestaande fietspaden verbeteren en fietsstallingen krijgen onze aandacht;
- Met de provincie en met de omliggende gemeenten dient samengewerkt te worden om afspraken te maken rond het zware verkeer in onze gemeente;
- Uitwerken van een parkeerbeleid, met aanleg nieuwe parkings, aandacht voor vrachtwagens en herinrichting van blauwe zones;
- Initiatieven naar doelgroepen toe: scholen, senioren, minder-mobielen, enz...

Binnen het thema “openbare werken” worden een aantal relevante acties aangehaald die direct of indirect invloed hebben op mobiliteit (of die een belangrijke kans kunnen bieden op vlak van een duurzaam mobiliteitsbeleid):

- Vernieuwen en onderhoud van de bestaande fietspaden;
- Rioleringswerken volgens het subsidiëringprogramma van VMM, uitgebreid met gemeentelijke projecten volgens de beschikbare financiële ruimte;
- Onderhoud van asfaltwegen en betonplaten;
- Het nieuwe bestuur werkt verder aan de bestaande plannen van het NAC;
- Verder renoveren van het gemeenschapscentrum Klein Boom;
- Herinrichting van dorpskern Putte-centrum.

Ook binnen het beleidsthema over ruimtelijke ordening, stedenbouw en wonen wordt aandacht besteedt aan mobiliteit. Daar heeft men het over de doelstelling om de leefbaarheid van de dorpskernen te verbeteren. In het hoofdstuk over vrije tijd, ontspanning en toerisme komen de wandelpaden en de verdere uitbouw van het fietsknooppuntennetwerk aan bod.

» **Milieuovereenkomst (SO) en het Milieubeleidsplan 2003-2008**

In de Samenwerkingsovereenkomst (SO) wordt eveneens gewerkt rond het thema duurzaamheid en mobiliteit. De SO wordt beschreven in het Milieubeleidsplan. Eén van de thema’s binnen de SO is mobiliteit. Voor de beschrijving en de knelpuntenanalyse wordt verwezen naar het Mobiliteitsplan Putte (2003) (zie ook hoofdstuk 2.4. over de bestaande en nieuwe knelpunten).

Verder wordt in het milieubeleidsplan ook de algemene doelstelling uit het mobiliteitsplan herhaald:

“Binnen het mobiliteitsplan zal gestreefd worden naar een leefbare woonomgeving en het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen (openbaar vervoer, fietsen, te voet). Alle vervoersvormen zullen gelijkwaardig behandeld worden. Om resultaten te bereiken is vooral een mentaliteitswijziging nodig met meer aandacht voor de zwakke weggebruiker.” (Mobiliteitsplan Putte, 2003)

Meer specifiek ten aanzien van mobiliteit stelt men zich in het Milieubeleidsplan 2003-2008 het volgende tot doel:

- De druk van het verkeer op het leefmilieu verminderen. Met druk op het milieu wordt bedoeld luchtverontreiniging, effecten op natuur, groenstructuur, hinder (geluid, licht, geur) en waterverontreiniging.
- Het is de bedoeling om mensen ertoe aan te zetten andere vervoersvormen te gebruiken dan de auto. In het straatbeeld is een evenwicht nodig tussen het gemotoriseerd vervoer, de zwakke weggebruiker en de horeca. Door de wegen te hercategoriseren zullen de verkeersstromen beter gekanaliseerd worden.
- De schoolomgevingen zullen extra aandacht krijgen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Als concrete acties om deze doelstellingen te verwezenlijken vermeldt men in het oorspronkelijke Milieubeleidsplan (2003-2008) en het geactualiseerde actieplan (2008-2013) bij het Milieubeleidsplan (Gemeenteraadszitting van 12 januari 2009):

- Sneltoets en evaluatie van het mobiliteitsplan (met milieutoets);
- Communicatie rond het mobiliteitsplan;
- Inrichting kruispunten;
- Snelheidscontroles (“rustig op de baan”);
- “Trage wegen” onderhouden en opnieuw bruikbaar maken voor verplaatsingen te voet of met de fiets (PDPO Buurt- en voetwegen);
- Afsluiten van wegen i.f.v. fietsroutes;
- Aanleg en onderhoud fietspaden;
- Personeelsvervoer (fietsvergoeding woon-werkverkeer);
- Gemachtigde opzichters (bij gevaarlijke oversteekplaatsen op weg naar school);
- Aanmoediging van fietspooling;
- Deelname aan de “Week van de zwakke weggebruiker” (fietsproject);
- Aanpassen van de halte-accommodatie (bvb. fietsenstallingen);
- Aanpassen van bustrajecten, afgestemd op de potentiële gebruikers, zowel voor het traject als voor de uren (bvb. in functie van de KMO-zone Klein Boom, de omliggende scholen, enz...);
- Subsidie abonnementen openbaar vervoer (60-plussen en min-25-jarigen);
- Informatiedoorstroming over openbaar vervoer (o.a. tarieven, subsidies en mogelijkheden van het openbaar vervoer);
- Subsidie “mindermobielencentrale”;
- Carpooling (stimuleren aan de gemeentelijke hallen);
- Vervoersplan bij evenementen;
- Natuurlijke infrastructuur (Wildspiegels, paddenoversteekplaatsen, hagen, enz... die de impact van de infrastructuur op de natuur moeten verkleinen);
- Aanplanten van bomen langs de straat;
- Knelpuntenanalyse van luchtverontreiniging door verkeer (CAR-Vlaanderen);
- Stimuleren van milieuvriendelijk rijgedrag (Eco-driving).

Ook in de andere milieuthema's kan er aandacht uitgaan naar duurzame mobiliteit. Binnen het thema “hinder” is bvb. de actie met betrekking tot vrachtwagens opgenomen, waarbij men tracht om geluids- en visuele hinder en vervuiling door olieklekken te beperken door plaatsen aan te duiden waar vrachtwagens bij voorkeur gestald worden. Op bepaalde plaatsen zal het parkeren van vrachtwagens verboden worden. Bij het thema “energie” wordt verwezen naar Rationeel Energiegebruik (REG) bij de openbare verlichting.

In het kader van het thema water stelt men zich tot doel om de afvoersnelheid van water bij regenval te verlagen (door infiltratie te bevorderen). Door verhardingen te beperken, zal meer water in de bodem dringen. Wanneer het aanleggen van verhardingen toch nodig is, dient overwogen te worden of waterdoorlatende verharding kan toegepast worden en/of opvang van afstromend water in een infiltratievoorziening (open sloot, greppel of een ondergrondse infiltratievoorziening) mogelijk is. Met dit principe zal rekening gehouden worden bij de behandeling van bouwvergunningen, milieuvergunningen en bij het uitvoeren van werken door of in opdracht van het gemeentebestuur. Dit is dus een concrete doelstelling die gevolgen heeft voor de inrichting van het openbaar domein, waaronder straten en pleinen.

Bij de knelpuntenanalyse van het thema "natuurlijke en groene entiteiten" wordt aangehaald dat er sprake is van een sterke versnippering van natuur- en groengebieden. Anderzijds wordt de problematiek aangehaald van het zout strooien bij vorst (hetgeen ongunstig is voor de wegbermen en waterlopen) en het gebruik van bestrijdingsmiddelen op de wegen (waarvan eveneens een deel in de berm terecht komt). Duurzame mobiliteit houdt ook rekening met deze milieuaspecten, al is er niet voor elk knelpunt een pasklare oplossing. Met het oog op de reductie van het gebruik van pesticiden door gemeenten in het openbaar domein, zal de impact van bestrijdingsmiddelen in de toekomst afnemen. Daartegenover staat wel dat een goed onderhoud van wegen vereist blijft om de veiligheid en de functionaliteit te kunnen garanderen. In de toekomst is het dan ook belangrijk om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur reeds bij het ontwerp rekening te houden met het vereiste onderhoudsniveau (met alternatieve bestrijdingsmethoden). De Vlaamse overheid heeft een "Pesticidenreductietoets" uitgewerkt voor de omvorming van het openbaar domein (zie ook hoofdstuk 2.2.). De toepassing ervan is verplicht vanaf 1 juli 2009 bij heraanleg van locaties waar een nulgebruik alleen haalbaar is na de aanpassing van de inrichting van het terrein. Het is wenselijk om in het mobiliteitsplan een concrete actie op te nemen voor wat betreft het consequent toepassen van de pesticidentoets bij de heraanleg van wegen, fietspaden, enz...

Met het oog op het toekomstige mobiliteitsbeleid zal moeten nagegaan worden of er in een nieuw milieubeleidsplan andere beleidsaccenten komen te liggen voor wat betreft duurzame mobiliteit. Een aantal gerealiseerde acties of projecten kunnen ook verankerd worden door ze als permanente doelstelling (of continu aandachtspunt) op te nemen in het mobiliteitsplan.

» Milieutoets bij het voortgangsverslag mobiliteit

In het kader van het thema mobiliteit wordt eveneens een "voortgangsverslag mobiliteit" voorzien, waarbij de mogelijkheid bestaat om een milieutoets uit te voeren. In het voortgangsverslag van 2007 is zo'n milieutoets opgenomen. Daarin wordt aandacht besteedt aan zowel de milieuaspecten als aan sensibilisatie over duurzame mobiliteit. Dit verslag is opgenomen als bijlage in het Milieujaarrapport van 2008. Er werden geen bijkomende negatieve effecten op milieu en/of duurzame mobiliteit aangeduid. Een aantal positieve aspecten ten aanzien van duurzame mobiliteit zijn:

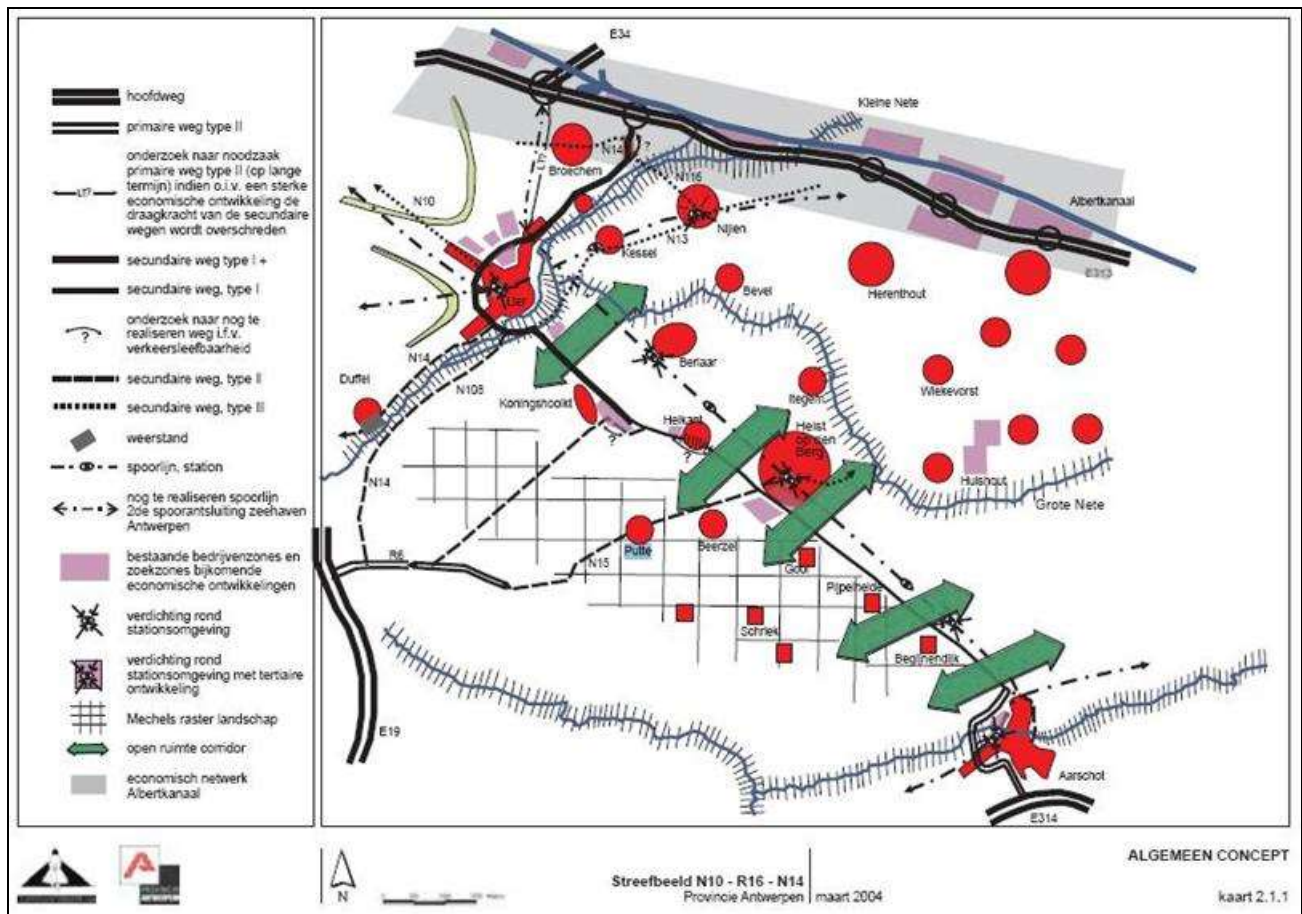
- Door uitbreiding van het Belbusgebied Bonheiden/Putte tot Heist Op Den Berg en Berlaar is het openbaar vervoer nu voor meer mensen toegankelijk;
- Door de inrichting van een vrachtwagenparking aan de gemeentelijke feesthallen werd de hinder van startende en wegrijdende vrachtwagens geconcentreerd nabij een industriezone;
- Door vrachtverkeer te weren (uit bepaalde straten) is er een positieve invloed voor wat betreft hinder (geluid) en roetdeeltjes in woonstraten;
- Door het afsluiten van Hulzen is enkel nog plaatselijk verkeer toegelaten, waardoor hinder is afgenomen. Het afsluiten van de Oude Putsebaan is stopgezet;
- Bij aankoop van straatmeubilair is milieu een belangrijke aandachtspunt. Bijna alle straatmeubilair wordt aangekocht bij EKOL;
- Door herinrichting van de Vaantjesstraat zal zwaar verkeer en de daarmee gepaard gaande geluidshinder teruggedrongen worden;
- Stallingen aan bushokjes: het feit dat er veilige fietsenstallingen staan op een plek waar het openbaar vervoer mensen oppikt is positief.

2.2 Andere (verkeers)ontwikkelingen of projecten

» Streefbeeldstudie met betrekking tot de N10 en de N15

De provincie Antwerpen heeft de studiebureaus Langzaam Verkeer i.s.m. Stramien (voor de eerste fase) de opdracht gegeven tot het opstellen van een streefbeeld voor de drager van het stedelijk netwerk Lier – Aarschot N10, R16 en N14 tussen Aarschot en de E313. De drager loopt over de gemeenten Zandhoven, Ranst, Lier, Berlaar, Putte, Heist-op-den-Berg, Herselt, Begijnendijk en Aarschot, en over de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Het eindrapport werd door de bestendige deputatie goedgekeurd in zitting van 6 mei 2004. Het eindrapport werd voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie op 13 mei 2004. Naast het bieden van een verkeersplanologisch kader wordt in de studie de wegcategorisering van de drager bepaald.

In de besluitvorming tot de vastlegging van categorisering van de drager van het stedelijke netwerk Lier – Aarschot (zie algemeen concept in afbeelding 23.1 zoals opgenomen in het eindrapport van 2004) is rekening gehouden met de categorisering van secundaire wegen in de omgeving van het projectgebied zoals vooropgesteld in het RSPA (definitief vastgesteld door de provincieraad op 25 januari 2001 en door de minister goedgekeurd op 10 juli 2001). Dit uitgangspunt werd door de gemeentebesturen van Ranst en Zandhoven (en Lier) herhaaldelijk en fundamenteel in vraag gesteld, wat het planproces sterk bemoeilijkte.



Afb.25.1: Visie op het gewenste streefbeeld van de N10.

Voor wat betreft de N15 is er nog geen streefbeeld opgesteld. In het richtinggevend gedeelte van het GRS geeft de gemeente Putte echter wel nog eens duidelijk haar visie over de gewenste verkeersafwikkeling zowel voor de N10 (waarvoor wel al een streefbeeldstudie is opgemaakt) als voor de N 15 (en de geplande R6: zie verder):

“De N10 wordt uitgebouwd als grote regionale verbindingsas, die ook het meeste vrachtverkeer van Heist-op-den-Berg zal moeten geleiden. De N15 blijft als secundaire weg type II de belangrijkste verkeersas voor Putte. Ten gevolge van het doortrekken van de R6 tot aan de N15 kan de verkeersdruk toenemen. Om sluipverkeer op lokale wegen te vermijden, is een relatieve doorstroming op de N15 nodig. Nochtans mag de nadruk niet eenzijdig op doorstroming gericht worden, gezien het een secundaire weg is van het type II (nadruk op verzamel functie op regionaal niveau); een té vlotte doorstroming zou nog meer bijkomend verkeer via de N15 aantrekken naar de nieuwe R6 toe. Er zal dus bij het opstellen van het streefbeeld voor de N15 een evenwicht moeten gezocht worden tussen voldoende wegcapaciteit, veilige aansluiting van de belangrijke lokale wegen, betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, leefbaarheid en bevoorrechte doorstroming voor het openbaar vervoer. Bij de categorisering wordt de nadruk gelegd op de afbouw van het doorgaand verkeer in de kernen.”

Ook in het bindend gedeelte van haar GRS benadrukt de gemeente haar wensen ten aanzien van de ontwikkeling van de N10, zoals ze die ook te kennen gaf in de streefbeeldstudie van de N10 zelf:

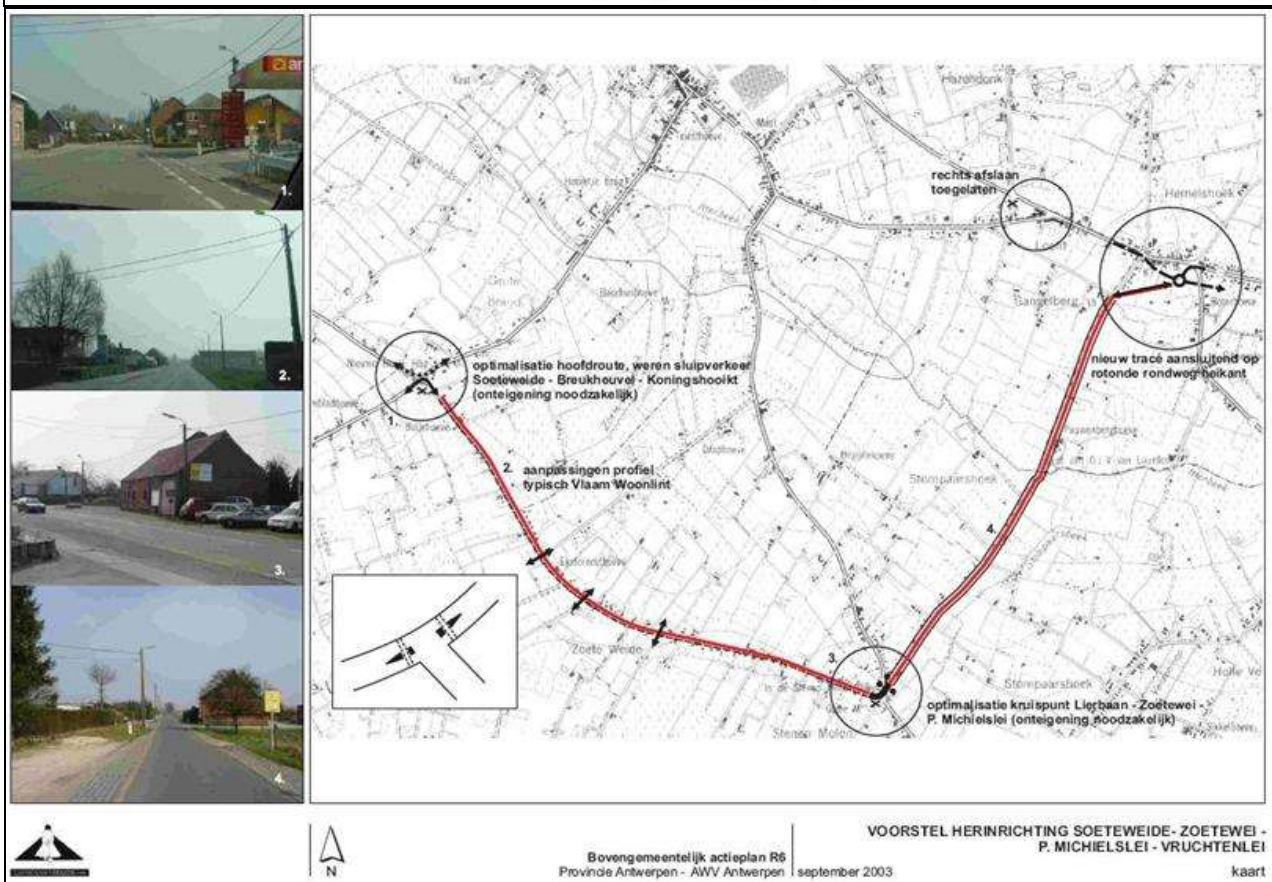
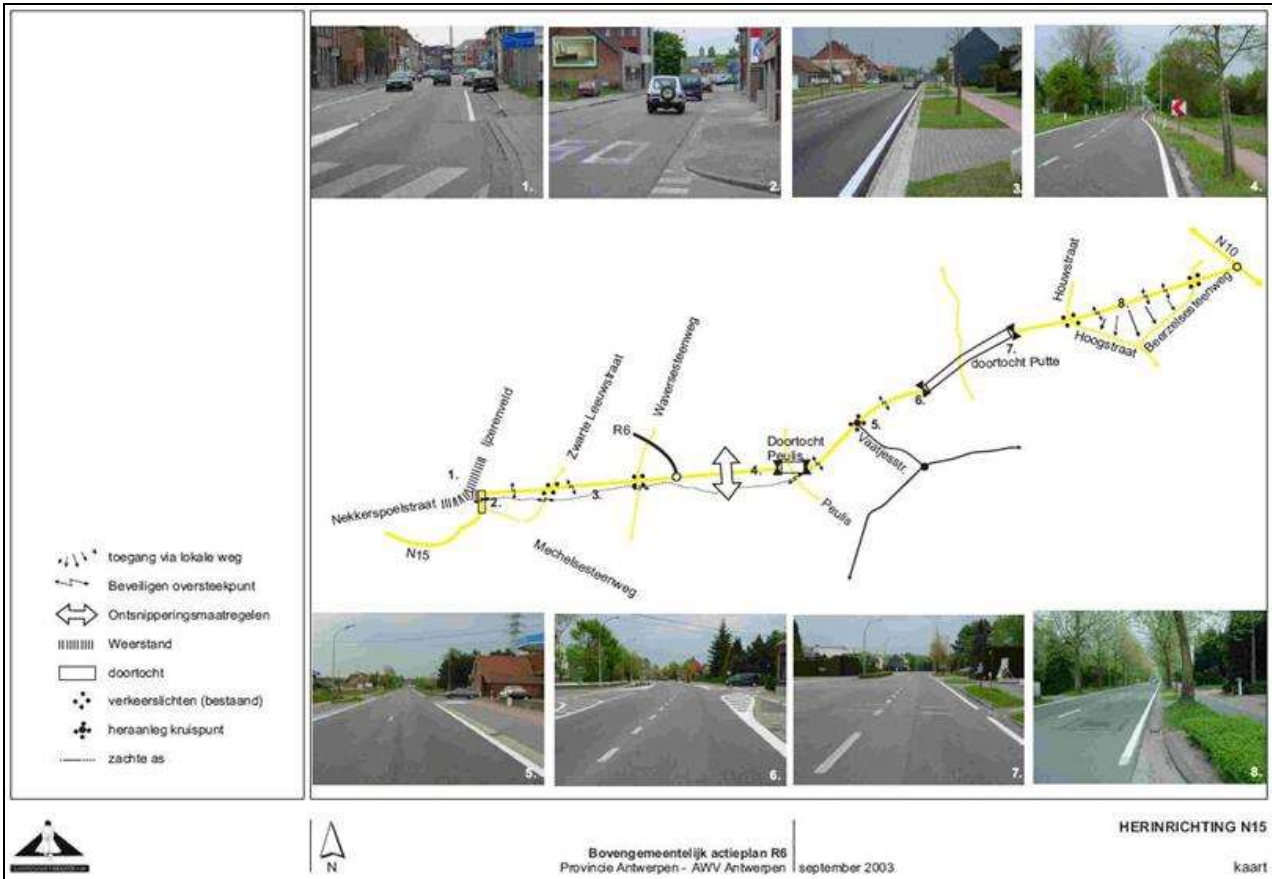
“De inrichting van de N10 is een provinciale bevoegdheid. De gemeente kan dus enkel een duidelijk standpunt innemen en een aantal aanbevelingen doen. De gemeente Putte is voorstander van een omleidingsweg ter hoogte van Heikant vermits de aanleg van deze ringweg de leefbaarheid van de kern Heikant en de doorstroming van de N10 zal bevorderen. Er wordt resoluut voor variant 1 gekozen.”

Variant 1 houdt de aanleg in van een omleidingsweg met enkel aansluiting op het lokaal wegennet aan het begin en het einde van de omleiding. Overige lokale wegen worden afgesloten of kruisen ongelijkgronds. De Kegelstraat wordt voorzien van een ongelijkgrondse fietskruising en de Houwstraat van een volwaardige ongelijkgrondse kruising. Dit zorgt voor een beperking van de ruimtelijk-functionele barrièrevorming tussen Heikant en de bebouwingsconcentratie langs de Houwstraat aan de buitenzijde van de omleiding. In deze variant kan het verkeer met bestemming Beerzel en Itegem komende vanuit de richting Lier of Aarschot, geen gebruik maken van de omleidingsweg (GRS Putte, 2006).

►► **Bovengemeentelijk actieplan i.v.m. doortrekken van de R6**

Om het draagvlak voor het project R6 te vergroten, werd door de auditor van de Provinciale Auditcommissie aanbevolen een bovengemeentelijk actieplan te maken om de nieuwe hiërarchie van de wegen op streekniveau te organiseren in een samenhangend pakket. Verschillende gemeenten gaven immers niet ten volle hun steun aan het project R6 omwille van de vrees dat dit project bestaande problemen op hun wegennet zou verergeren, temeer daar sommige van hun wegen een nieuwe functie kregen die belangrijke aanpassingen aan de infrastructuur noodzaakte, met een zware druk op de financiële draagkracht van de gemeente. Op andere plaatsen was men afhankelijk van de goodwill van andere wegbeheerders (bvb. de provincie m.b.t. de N15 doortochten Putte en Peulis).

In het document van september 2003 dat voorgelegd werd aan de Provinciale Audit-commissie heeft één probleem geen oplossing gekregen die op consensus kan rekenen, namelijk de rol van de secundaire wegen Berlaarbaan - Mechelbaan – Sander De Vosstraat en de N15 tussen R6 en N10. Daarachter gaat echter een discussie schuil over de verdeling van de lasten van het vrachtverkeer. Lier hanteert hier het model van een concentratie op de N15 (de “ostrand”) en de N14 (Lier-Duffel-Mechelen). De provincie Antwerpen (o.b.v. het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan) en de gemeenten Sint-Katelijne-Waver en Putte hanteren het model van een spreiding van de druk over twee tracé's op bestaande wegen, of desnoods met kleine omleidingswegen (bvb. Koningshooikt). Een grote omleidingsweg over een nieuw tracé of bestaande wegen (Zoetewei, Pieter Michielslei) komt niet in aanmerking. De vrachtwagenstroom op zich verantwoordt immers geen nieuwe tracés. Wat overigens zou neerkomen op een verlenging van de R6 tot de N10. Deze maaswijdteverkleining is niet gewenst (o.b.v. het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en de ruimtelijke aantasting van het open gebied is niet in verhouding tot de getroffen woningen.



Afb.27.1: Voorlopig voorstel voor de herinrichting van de N15 (boven) en van Soeteweide (onder) in het kader van het Bovengemeentelijk actieplan R6 (september 2003).

Om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, dienen enkele projecten in het uitvoeringsproces naar voren geschoven te worden. De projecten die dienen gerealiseerd te worden vóór de openstelling van de R6 met aansluiting op de N15 noemen we projecten op korte termijn. Deze moeten dus ook opgenomen worden in het actieplan (in het verbrede en verdiepte mobiliteitsplan). Het betreft:

- Studie bewegwijzeringsplan (in functie van werken en in functie van definitieve routes);
- Herinrichting kruispunt Vaatjesstraat – N15 en kruispunt Vaatjesstraat en Tinstraat, Tinstraat – Schrieksesteenweg;
- Doortocht Putte, inclusief doorstromingsmaatregelen busverkeer (toeritdosering buiten bebouwde kom);
- Doortocht Peulis en passage Beerzel (idem);
- Om- en uitbouw tracé R6 en openstelling.

Projecten die na (her)aanleg van de R6 kunnen gerealiseerd worden, zijn projecten op middellange termijn. Het gaat dan om de projecten:

- Invoeren zone 30 / afsluiten van lokale wegen type III in verblijfsgebieden van Putte, Sint-Katelijne-Waver, Mechelen, Bonheiden en Lier (ook mogelijk op korte termijn in functie van weren sluijperverkeer);
- Afstemming fietspaden tussen Koningshooikt en Putte (Putsesteenweg – Lierbaan).

Na het realiseren van deze projecten, moet de bijkomende verkeersdruk die gegenereerd wordt door de aanleg van de R6, op een gelijkmatige en draagbare wijze verdeeld zijn over het projectgebied. De verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de betrokken gemeenten voor de verschillende modi worden hierdoor gewaarborgd.

»» **Het Bermbeheerplan**

Ook het bermbeheerplan biedt een aantal aanknopingspunten voor duurzame mobiliteit. In eerste instantie kan gedacht worden aan de wegen waar men een (vroeg) veiligheidsmaatregel uitvoert. Hierover kan een visie ontwikkeld worden in het kader van het mobiliteitsplan. Anderzijds kan ook gedacht worden aan de inrichting van bermen met het oog op het beheer. Daarbij moet bijvoorbeeld aandacht besteedt worden aan het aanbrengen van allerlei paaltjes en voorzieningen in de berm die het maaien bemoeilijken en die daardoor de beheerkwaliteit, de beeldkwaliteit of de arbeidsintensiviteit negatief beïnvloeden (of die ertoe leiden dat er frequent beschadigingen optreden aan wegmeubilair of maaiapparatuur. Tot slot kan in het mobiliteitsplan ook ingespeeld worden op de multifunctionaliteit van bermen (o.a. vanuit landschappelijk en ecologisch perspectief). De integratie van natuurvriendelijk bermbeheer, beeldkwaliteit, wandel- en fietsrecreatie (toerisme) en natuurlijk ook veiligheid is daarvan een goed voorbeeld.

»» **De Vlaamse “Pesticidenreductietoets”**

De Vlaamse Regering keurde destijds het besluit over de reductie van bestrijdingsmiddelen door openbare diensten goed. Sinds 2004 gebruiken de gemeenten en andere openbare besturen steeds minder pesticiden voor het onkruidvrij houden van verhardingen en groenzones. Samen zorgden ze reeds voor een daling van het risico voor mens en milieu met meer dan de helft, maar toch komen nog steeds normoverschrijdingen voor in zowel het oppervlaktewater als het grondwater. Daarom stelt de Vlaamse overheid een geleidelijke omvorming van het openbaar domein voor. Met dit nieuwe uitvoeringsbesluit worden de lokale besturen aangemoedigd hun domein onderhoudsarm en onkruidwerend aan te leggen. De samenwerking tussen beheerders en ontwerpers is daarbij essentieel. Nieuw in het uitvoeringsbesluit is de pesticidentoets. Om de openbare besturen te begeleiden bij de omvorming van het openbaar domein wordt vanaf 2009 een praktische handleiding aangereikt: de "Leidraad pesticidentoets". Het instrument bestaat uit een uitgebreide leidraad en een beknopte checklist. Het instrument zal worden afgestemd op de richtlijnen van het Harmonisch Parkbeheer en zal maximaal rekening houden met de principes van waterinfiltratie. De toepassing van de pesticidentoets is verplicht vanaf 1 juli 2009 bij heraanleg van locaties waar een nulgebruik alleen haalbaar is na de aanpassing van de inrichting van het terrein.

In het mobiliteitsplan zou een concrete actie opgenomen moeten worden voor wat betreft de verankering van de “pesticidentoets” in het proces van de (her)aanleg van straten en andere verhardingen. Het consequent toepassen van de pesticidentoets levert immers een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van duurzame mobiliteit op vlak van het (leef)milieu en volksgezondheid, m.a.w. een vermindering van verschillende hinderaspecten.

2.3 Evaluatie van het bestaande actieprogramma

De laatste jaren zijn heel wat acties uit het Mobiliteitsplan 2003 uitgevoerd. Zo werd bvb. elke schoolomgeving heringericht en werd een snelheidszoneringsplan voor het ganse grondgebied geïmplementeerd. Een aantal acties (bvb. acties die gepland werden op lange termijn) staat nog in de steigers. De acties uit het Mobiliteitsplan hebben vanzelfsprekend een invloed op de verkeersontwikkeling in Putte. De stand van zaken bij het actieprogramma werd opgevolgd door middel van de “evaluatie van de maatregelen” die op geregelde tijdstippen door de Verkeerscel werd uitgevoerd. De resultaten van die evaluatie werden opgenomen in het voortgangsverslag bij het Mobiliteitsplan Putte.

Op de volgende bladzijden wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken met betrekking tot het actieprogramma. Daaruit blijkt dat de meeste acties die gepland werden op korte termijn (2003-2006) ook effectief uitgevoerd zijn. Ook reeds heel wat acties op middellange termijn (2006-2010) zijn gerealiseerd of zijn opgestart. Dit toont aan dat het mobiliteitsbeleid voldoende prioriteit kreeg in de gemeente. Op basis van het overzicht kan een nieuw actieprogramma opgesteld worden met bijkomende doelstellingen voor de komende planperiode. Tijdens het proces van verbreden en verdiepen zal aangegeven worden welke nieuwe acties nuttig zijn en binnen welke termijn ze gerealiseerd dienen te worden.

Met het oog op een vlotte opvolging van het toekomstige Mobiliteitsplan is het wenselijk om ook in de toekomst een soort gegevensbestand bij te houden met de gerealiseerde acties inzake (her)aanleg van pleinen, wegen, fietspaden, trage wegen, enz... en de andere doelstellingen en/of acties uit het (bestaande en nieuwe) Mobiliteitsplan. De gemeente kan daarvoor zelf kiezen hoe dit het best gebeurt. Het actieplan uit het Mobiliteitsplan moet daarbij alleszins wel als uitgangspunt dienen. Bijkomend kan een set van indicatoren – eveneens door de gemeente samen te stellen – helpen om het mobiliteitsbeleid op te volgen (ook op vlak van duurzaamheid). Dit zou vertaald kunnen worden als een concrete doelstelling ten aanzien van de werking van de mobiliteitsdienst (bvb. als aanvulling op ongevallen-GIS (zie hoofdstuk 3.5.2. in Mobiliteitsplan Putte 2003)). Op deze manier worden het mobiliteitsbeleid en de resultaten ervan nog beter in beeld gebracht. Er zijn (Vlaamse) mobiliteitsstudies voorhanden die een overzicht geven van veelgebruikte indicatoren. Tot slot moet er ook gedacht worden aan een doordachte mobiliteitsgebonden klachtenregistraties (in aanvulling op de hinderklachtenregistratie in de Samenwerkingsovereenkomst (milieubeleid)).

Actie	KT*	MT*	LT*	Actoren**	Status
A. Ruimtelijke maatregelen					
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	X			P	Goedgekeurd (2006)
Opstellen streefbeeld N10	X			AWV	Goedgekeurd (2004)
Opstellen streefbeeld N15	X			AWV	Lopend
B. Maatregelen verkeersnetwerken					
B.1. Aanpassen verkeersafwikkeling					
Geregeld kruispunt Vaatjesstraat – N15	X			VI. Gewest + Aquafin	
Afsluiten Hulzen i.f.v. fietsroute	X			P	
Aanpassing Kruispunt Vaatjesstraat-Tinstraat	X			P	OK (lopende)
Opstellen signalisatieplan	X			P + Pr. A	
Aanpassen bewegwijzering aan categorisering	X	X		Pr. A + P	OK
Afsluiten lokale wegen III i.f.v. fietsverkeer: zie verder					
Tinstraat (van Leuvensebaan tot Vaatjesstraat)	X	X		Pr. A + P + Aquafin	Lopende
Schrieksesteenweg	X	X	X	Pr. A + P + Aquafin	
B.2. Vrachtverkeer					
Geregeld kruispunt N15 – Vaatjesstraat: zie ook hoger		X		Pr. A	
Vrachtverbod Weynesbaan		X		P	OK
Vrachtverbod deel Leuvensebaan			X	P	
Vrachtverbod Hoogstraat			X	P	
Vrachtverbod Meester Van der Borchtstraat	X			P	OK
Vrachtverbod P. Michielslei	X			P	OK
B.3. Parkeren					
Standstill-principe	X	X	X	P	
Opstellen parkeerbeleidsplan i.s.m. betrokkenen	X			P	
Parkeersignalisatie	X			P	OK
Parkeerreglementering schoolomgevingen	X			P	OK
Inrichting parking Beerzel + signalisatie	X				OK
Inrichting parking Peulis	X			P	OK
Vrachtautoparking	X			P	OK
B.4. Fietsverkeer					
B.4.1. Aanleg nieuwe fietspaden					
Vaatjesstraat: zie hoger	X			P	Lopende
Doorsteek Bredestraat - Lierbaan (kerkweg)	X			P	OK
Lierbaan (centrum)		X		P	
Heiststeenweg	X			P	OK (+ Koningsbaan)
B.4.2. Verbetering fietspaden (afscheiding, ontubing, heraanleg, onderhoud, enz...)					
Waverssesteenweg	X			P	OK
Lierbaan (buiten centrum)	X			P	OK
Leuvensebaan	X			P	OK
Heiststeenweg	X			P	OK
Tinstraat	X			P	OK
Schrieksesteenweg	X			P	OK
Zoetewei			X	P	OK
Haachtsebaan			X	P	
Berlaarbaan			X	P	
Houwstraat			X	P	OK
Koningsbaan			X	P	OK
B.4.3. Fietsroutes verkeersarm maken					
Hulzen onderbreken voor autoverkeer	X				
Autoverkeer vertragen en ontmoedigen in Vogelstraat (wegversmallingen)	X				OK
Oude Putsebaan onderbreken voor autoverkeer	X				Stopgezet
Pachtersdreef en Gravenhoek onderbreken voor autoverkeer	X				Stopgezet
Geschrant parkeren in Heuvel	X				

* KT: Korte termijn (2003-2006), MT: Middellange termijn (2006-2010), LT: Lange termijn (na 2010)

** Actoren: P = gemeente Putte, Pr. A = Provincie Antwerpen

Actie (vervolg)	KT	MT	LT	Actoren	Status
B.4.4. Oversteekvoorzieningen					
Verbeteren oversteekbaarheid N15, volgens streefbeeldstudie:				VI. Gewest	Lopende
- Eksterstraat, Reetlei, Kleinmannekensstraat		X			
- Pachtersdreef		X			OK
- Jan De Cordestraat		X			
- Sporthal Klein Boom	X				OK
Tinstraat t.h.v. Greenhill		X		P	
Kruispunt Lierbaan – Kapelstraat – Clemensstraat		X		P	Lopende
Kruispunt Lierbaan – Bredestraat – Waversesteeweg		X		P	
Leuvensebaan aan school		X		P	OK
Lierbaan t.h.v. Kleuterstraat		X		P	
Heiststeenweg t.h.v. school	X			P	OK
B.4.5. Fietsstallingen					
Peulis centrum	X			P	OK
Beerzel (parking)	X			P	OK
Grasheide	X			P	OK
Putte (Leuvensebaan)	X			P	OK
Stallingen aan bushokjes	X			P	OK
B.5. Openbaar vervoer					
Verbindingen:				De Lijn	
Lijn 52: upgrading	X				
Lijn 52: aanvullende functionele ritten	X				OK
Belbus	X				OK
Haalbaarheidsstudie doortrekking lijn 53.1	X				
Doorstroming:					
Maatregelen op de N15		X		Pr. A	
Halte-accommodatie: onderhoud en opwaardering	X	X	X	P	Lopende
Flankerend beleid: zie verder					
B.6. Verblijfsgebieden en verkeersleefbaarheid					
Aanpassingen schoolomgeving	X	X		P	OK
Herinrichting kruispunt N15 – Lierbaan - Leuvensebaan	X			Pr. A + P	OK
Herinrichting doortocht N15 in Putte	X			Pr. A	
Zone 30 Lierbaan		X		P	OK
Zone 30 Putte, centrum, woonwijken		X		P	OK
Zone 30 centrum Beerzel		X		P	OK
Zone 30 woonwijken Beerzel		X		P	OK
Zone 30 Grasheide centrum		X		P	OK
Zone 30 Peulis centrum		X		P	OK
Poort Weynesbaan		X			OK
Aanpassing kruispunt Lierbaan - Waversesteeweg		X		P	
Aanpassing kruispunt Lierbaan – Peter Michielslei - Zoetewei	X			P	OK
Poorten Grasheide				P	OK
Poorten Beerzel				P	OK
Versmallingseffecten Vogelstraat				P	OK
Aanpassing kruispunt Schrieksesteenweg – Mr. VD Borghtr.	X			P + Heist O/D Berg	
Versmalling Peulisbaan – Pieperstraat (verkeersremmer)		X		P	Lopende
C. Ondersteunende en flankerende maatregelen					
C.1. Vervoersmanagement					
Schoolvervoersplannen		X		P + scholen	
Vervoersplannen evenementen	X			P + organ.	OK
Vervoersmanagement bedrijfsterreinen		X		P + bedrijven	
Parkeerbeleidsplan	X			P + actoren	
Vervoersplan gemeentepersoneel	X			P	
C.2. Tarifiering					
Tussenkomst abonnementen OV (60+ en -25j.)	X			P	OK
C.3. Sensibilisering					
Verkeersproject (lagere scholen, infoavond, enz...)	X			P	OK
Campagne openbaar vervoer	X			P	
Project carpooling, fietspooling		X		P	OK
Sensibilisatie gemeentepersoneel	X			P	OK
Infoborden en infomagazines	X			P	OK

Aankoop snelheidsmeterbord	X			P + politie	OK
----------------------------	---	--	--	-------------	----

Actie (vervolg)	KT	MT	LT	Actoren	Status
C.4. Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen					
Meldingskaart (in infomagazine)	X			P	OK
Dienstregeling openbaar vervoer	X			P	OK
Info 12-jarigen en 60-plussers	X			P	OK
Overlegmomenten met belangengroepen	X			P	OK (jaarlijks)
C.5. Organisatie en management van het mobiliteitsbeleid					
Monitoring verkeer	X			P	
Overlegorgaan met verkeerscel	X			P	OK
Evaluatie van de maatregelen	X	X	X	P + politie	OK (1x voortgangsrapport)
D. Handhaving					
Acties rond parkeren, gordelplicht, Wodka	X	X	X	politie	OK
Snelheidscontroles	X	X	X	politie	OK
Fiets- en bromfietscontroles	X	X	X	politie	OK
Controle tonnagebeperking	X	X	X	politie	OK

2.4 Reeds bestaande en/of nieuwe knelpunten

Naar aanleiding van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Putte werd opnieuw een overzicht van de (bestaande en nieuwe) mobiliteitsgerelateerde knelpunten opgesteld. Er wordt de aandacht gevestigd op de volgende problemen:

- Ten aanzien van de nederzettingenstructuur wordt de vergroeiing van de kernen Putte en Beerzel door de lintbebouwing langs de Mechelbaan vermeld, waarbij doortocht van de N15 de verkeersleefbaarheid ondermijnt;
- De barrièrewerking van de N15 en verkeersveiligheidsproblemen in de kernen van Peulis en Putte en de kruispunten ter hoogte van Beerzel. De verhouding tussen de verkeersfunctie van de N15 en de verblijfsfunctie te Putte dreigt voortdurend uit balans te geraken. De doortochten in de kernen dienen aangepakt te worden;
- Doorgaand vrachtverkeer op de N15, op de Schrieksesteenweg, op de Lierbaan en op verschillende andere lokale verbindingswegen;
- Uit de studie van de doortrekking van de R6 tot de N15 blijkt dat de doortrekking van de R6 vooral een ontlasting van het lokale wegennet van Mechelen en Sint-Katelijne-Waver inhoudt. De aansluiting zal de doortocht van de N15 verzwaren;
- Het kruispunt "Spieke" te Putte, 'Den Dries' te Beerzel en 'Paradijske' te Peulis kennen doorstromingsproblemen waardoor er alternatieve routes en sluiproutes ontstaan langs landelijke wegen, vb. hiervan zijn de Pachtersdreef, Kleinmannekensstraat, Vogelstraat en Peulisbaan (tijdens de spitsuren);
- Het ontbreekt aan een duidelijke hiërarchie van het wegenpatroon in Putte;
- Sterk gebruik van de auto bij woon-werkpendel en woon-schoolpendel;
- De scholen bieden in hoofdzaak kleuter en lager onderwijs aan, het voornaamste vervoermiddel voor deze kinderen is de auto, wat de schoolomgeving bijzonder druk maakt;
- De slechte staat van verouderde fietspaden: Lierbaan, Waversesteenweg, Leuvensebaan en Koningsbaan;
- Toename van de parkeerdruk.

Op het vlak van milieu wordt aandacht besteedt aan versnippering. Deze versnippering is niet bevorderlijk voor de biodiversiteit en ecologische structuur. Er moet gezocht worden naar mogelijkheden om gebieden opnieuw met elkaar te verbinden.

Een aantal bestaande knelpunten, bvb. ten aanzien van de doorstroming, kunnen toegenomen zijn door een globale verkeerstoename of door tijdelijke omstandigheden (bvb. wegwerkzaamheden).

2.5 Opportunities

De laatste jaren zijn er ook nieuwe kansen ontstaan, zowel voor het mobiliteitsbeleid als met het oog op bijkomend onderzoek naar bestaande knelpunten. Twee nieuwe projecten moeten daarbij zeker belicht worden, met name de RESOC-studie inzake sluipverkeer in de regio Mechelen en het project rond "Trage wegen", met name PDPO "Buurt- en voetwegen" (miswegen). In het nieuwe mobiliteitsplan vragen zij zeker de nodige aandacht.

» RESOC-studie "Sluipverkeer in de regio Mechelen"

Ruim anderhalf jaar geleden stelde RESOC Mechelen, na een uitvoerig proces van overleg en consultatie, het Streekpact arrondissement Mechelen 2007-2013 voor. Dit streekpact bevat een (middel)langetermijnstrategie voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid op regionaal niveau waar zowel de sociale partners als de lokale besturen van het arrondissement en de provincie werk van willen maken. Het vrijwaren en verbeteren van de mobiliteit in de regio is één van de voornaamste doelstellingen van het streekpact. Een eerste verkennende studie betreffende mobiliteit in het arrondissement Mechelen, uitgevoerd in 2008, toont aan dat sluipverkeer in vele gemeenten in de regio problemen en ergernis veroorzaakt. Bovendien zijn de gemeentebesturen er zich van bewust dat mobiliteitsproblemen vaak een bovenlokale aanpak vereisen. Dit heeft RESOC Mechelen ertoe aangezet initiatief te nemen voor de opstart van een regionaal project. De voorbije maanden heeft het in samenwerking met de Vlaamse overheid, de provincie Antwerpen en de intercommunale IGEMO het project "Sluipverkeer in de regio Mechelen" vorm gegeven. Bij aanvang van 2009 werd een engagementsverklaring opgesteld met een specifieke taakverdeling. Ondertussen (juli 2009) werd ook een bestek opgemaakt dat momenteel nog moet gepubliceerd worden om uiteindelijk over te kunnen gaan tot gunning van de studieopdracht die uit 3 fasen bestaat:

- Fase 1 – Probleemanalyse:
De probleemanalyse dient een heldere omschrijving te geven van het probleem of de problemen die ontstaan als gevolg van sluipverkeer (ook de perceptie). Hierbij wordt de manier waarop het sluipverkeer zich voordoet – hoeveelheid verkeer (waar, wanneer, wat), soort verkeer, snelheid van het verkeer – in kaart gebracht, alsook de directe effecten – verkeersveiligheid en andere mogelijke hinder zoals geluidsoverlast, trillingen, geurhinder, enz...
Dit dient te gebeuren a.h.v. van een inventarisatie van bestaande plannen en studies (mobiliteitsplannen, structuurplannen, verkeersstellingen, enz...). Eventuele modelberekeningen zullen gebeuren door de opdrachtgever op vraag van de opdrachtnemer.
Er dient eveneens inzicht verkregen te worden in de visies en standpunten van de verschillende betrokken actoren. Doorheen het onderzoek komt een definitie van "sluipverkeer" tot stand.
- Fase 2 – Bijkomend onderzoek:
Ongetwijfeld ontbreekt het aan – voor deze studie – gegevens en onderzoek op dit schaalniveau. Bijkomend onderzoek zal dus noodzakelijk zijn om (a) een zicht te krijgen op de problematiek en (b) mogelijke oplossingen af te toetsen. Het programma van dit bijkomend onderzoek wordt besproken en beslist binnen de overlegstructuren. Ook wordt in de schoot van deze structuren gekeken wie welk onderzoek zou kunnen uitvoeren (gemeentebesturen, politie, de Vlaamse overheid, enz... of het geselecteerde studiebureau).
- Fase 3 – Oplossingen en eindrapport:
O.a. korte termijn en lange termijn oplossingsrichtingen en aangeven van leemten in kennis...

Na elke fase wordt een deelrapport opgemaakt. Dit deelrapport maakt deel uit van een eindrapport waarin een managementsamenvatting wordt voorzien.

Het project zal moeten bijdragen tot enerzijds de optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid van de ganse regio en van elke gemeente afzonderlijk, en anderzijds de verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Het gekozen projectgebied bevindt zich ten oosten van de A12 en ten zuidwesten van de E313, en beslaat voornamelijk gemeenten gelegen in het arrondissement Mechelen: Berlaar, Bonheiden, Duffel, Heist-op-den-Berg, Lier, Mechelen, Nijlen, Putte, Sint-Katelijne-Waver en Willebroek. Verder zullen ook de gemeenten Keerbergen en Herenthout aan het project

participeren. Andere relevante gemeenten zullen in de loop van het project ad hoc worden betrokken. Naast lokale en bovenlokale besturen zijn ook organisaties zoals De Lijn, NMBS, AWV, RWO, Waterwegen en Zeekanaal NV en het Verkeerscentrum bij het project betrokken.

» PDPO-project “*Buurt- en voetwegen*” (Trage wegen)

Het gemeentebestuur van Putte startte samen met IGEMO en 6 andere gemeenten het PDPO-project “Buurt- en voetwegen in Klein-Brabant en de Zuiderkempen” met de steun van het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling, het Vlaams Gewest en de Provincie Antwerpen. Deze wegen zijn wegeltjes, paden of verbindingen die in de eerste plaats bedoeld zijn voor wandelaars en fietsers. Vaak zijn ze onbekend waardoor ze weinig gebruikt worden. Dat is jammer aangezien deze wegen niet alleen recreatief een belangrijke functie hebben maar ook een veilig alternatief kunnen vormen voor zwakke weggebruikers zoals bijvoorbeeld schoolgaande jeugd. Het gemeentebestuur wil deze buurt- en voetwegen herwaarderen.

2.6 Overleg met andere instanties en buurgemeenten

Vanzelfsprekend staat het Mobiliteitsplan van Putte niet los van de mobiliteitsplannen in de omliggende gemeenten. Een intergemeentelijk overleg is vereist om afstemming te zoeken over een gedeeld beleid, gedeelde verantwoordelijkheden (en de oplossing van gedeelde knelpunten). In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de stand van zaken voor wat betreft de mobiliteitsplannen van de omliggende gemeenten.

Naam van de buurgemeente	Datum	Voor mobiliteitsplan	Na mobiliteitsplan
Lier	11/10/00	x	
Berlaar	15/10/03		x
Heist-op-den-Berg	5/11/02	x	
Keerbergen	ontwerpfase		x
Bonheiden	15/12/05		x
Sint-Katelijne-Waver	17/06/05		x

En ook met hogere overheden en andere instanties moet samengewerkt worden om de mobiliteitsdoelstellingen te realiseren. In het Mobiliteitsplan kunnen aanbevelingen geformuleerd worden voor de hogere overheden (cfr. de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen). In het actieplan kan opgenomen worden om regelmatig de vraag voor een bovenlokaal overleg te stellen aan de betrokken actoren (met name het Vlaamse Gewest, De Lijn, enz...).

3 Te verdiepen en te verbreden thema's

3.1 Uitkomst en conclusies uit de sneltoets

» Uitkomst van de sneltoets

In de bepaling van de actualiteitswaarde van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd een lijst opgemaakt met mogelijk aan te passen of op te nemen thema's. Deze tabel toont aan welke aspecten van het gemeentelijk mobiliteitsplan aan een bijsturing toe zijn.

Domeinen		Aanwezig	Actueel	Mogelijk aan te passen of op te nemen
Werkdomein A: Ruimtelijk beleid				
A1.	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan			Het GRSP dateert van na de conformverklaring van het mobiliteitsplan (check nodig)
A2.	Ruimtelijke Uitvoeringsplannen			Op te nemen: BPA Schrieksteeuweg BPA Kattestraat BPA Hondenclub RUP Muggenberg RUP Klein-Boom RUP zonevreemde bedrijven RUP zonevreemde recreatie RUP achterhaalde gewestplanbestemmingen
A3.	Strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	Opstellen streefbeeldstudie N10 Opstellen streefbeeldstudie N15	X	Op te nemen: Bovengemeentelijk actieplan voor de begeleidende maatregelen voor het doortrekken van de R6
A4.	<i>Deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken, enz...)</i>			
A5.	<i>Specifieke beschermingszones met effecten op mobiliteit</i>			
Werkdomein B: Verkeersnetwerken				
B1.	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Zie B6 in mobiliteitsplan	X	Op te nemen: Heraanleg kerkplein en bouw van het Nieuw Administratief Centrum (NAC) in het centrum van Putte (Zie ook B4, B9 en B10)
B2.	Bovenlokaal fietsnetwerk	Zie B4 in mobiliteitsplan	X	Op te nemen: Geactualiseerd ontwerp van de Slameuterstraat en de Vaatjesstraat
B3.	Lokaal fietsnetwerk	Zie B4 in	X	

		mobiliteitsplan		
Domeinen		Aanwezig	Actueel	Mogelijk aan te passen of op te nemen
Werkdomein B: Verkeersnetwerken (vervolg)				
B4.	Openbaar vervoer	Zie B5 in mobiliteitsplan		Op te nemen: In centrum Putte (naar aanleiding van de bouw van het NAC): Inrichten van een centrale overstapplaats voor openbaar vervoer. Uitbreiden van het aanbod vanuit de dealkernen van Putte naar buurgemeenten (omwille van verhoogde vraag)
B5.	Categorisering bovenlokale wegen	Zie kaart 2 in het mobiliteitsplan		Op te nemen: Geplande overdracht van het beheer van provinciale wegen aan het gewest
B6.	Categorisering lokale wegen	Zie kaart 2 in het mobiliteitsplan	X	
B7.	Routes zwaar vervoer	Zie B2 in mobiliteitsplan	X	Verder uit te diepen, o.a. aangaande de afwikkeling van vrachtvervoer komende van Keerbergen
B8.	Snelheidsplan	Zie kaart 3 in het mobiliteitsplan		Aan te passen (deze kaart werd geactualiseerd)
B9.	Parkeerbeleid en parkeerplan	Zie B3 in mobiliteitsplan		Zie ook B1 en B4: effect van het NAC moet opgenomen worden Verdere uitdieping van de globale parkeerproblemen te Putte
B10.	Overstapvoorzieningen	Zie B5 in mobiliteitsplan		Zie ook B1, B4 en B9: inrichting van een centrale overstapplaats in Putte centrum (in het kader van de inplanting van het NAC)
B11.	Personen- en goederenvervoer over het water			
B12.	<i>Sluikverkeer</i>			
B13.	<i>Autoluwe kernen</i>			
B14.	<i>Verkeersveiligheidsplan</i>			
Werkdomein C: Flankerende maatregelen				
C1.	Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen, enz...	X	X	
C2.	Tarifering openbaar vervoer	X	X	Op te nemen: Invoering van 3 ^{de} -betaler-systeem voor belbus Invoering van extra leeftijdscategorie bij de abonnementen OV
C3.	Campagnes	X	X	
C4.	Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	X	X	
C5.	Handhaving	Zie D in mobiliteitsplan	X	
C6.	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	X	X	

Domeinen		Aanwezig	Actueel	Mogelijk aan te passen of op te nemen
Werkdomein C: Flankerende maatregelen (vervolg)				
C7.	Gemeentegrensoverschrijdende projecten			Op te nemen: Behandeling van de thema's flitspalen, smileys, verkeerseducatie en de samenwerking binnen politiezone BoDuKaP
C8.	<i>Monitoring en evaluatie</i>			
C9.	<i>Verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluijperverkeer</i>			
C10.	<i>Bewegwijzeringsplan</i>			

Niet alle thema's uit bovenstaande lijst moeten dieper uitgewerkt worden. Soms is immers een verwijzing naar een geactualiseerd ontwerp voldoende. Soms moet enkel een aangepaste kaart ingevoegd worden of moet de aandacht gevestigd worden op een toekomstig aandachtspunt (zoals bvb. de geplande overdracht van het beheer van provinciale wegen aan het gewest). Zo moet ook de invoering van het "derdebetaler-systeem" inzake tarifiering van openbaar vervoer vermeld worden in het mobiliteitsplan. Deze thema's vereisen geen nieuw, diepergaand onderzoek. Daarnaast zijn er echter thema's die wel nog bijkomend onderzocht moeten worden:

- De opname van de bouw van het Nieuw Administratief Centrum met heraanleg van het kerkplein en haar effecten op parkeren en openbaar vervoer binnen de thema's B1 (verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken), B4 (openbaar vervoer), B9 (Parkeerbeleid en parkeerplan) en B10 (overstapvoorzieningen).
- Een uitdieping van het thema B7 (routes zwaar vervoer), o.a. aangaande de afwikkeling van vrachtovervoer komende van Keerbergen.
- Een uitdieping van het thema B9 (parkeerbeleid en parkeerplan) met alle aspecten van de parkeerproblemen in Putte.
- Een toevoeging van het thema C7 (gemeentegrensoverschrijdende aspecten) met behandeling van de deelthema's:
 - Samenwerking binnen politiezone BoDuKaP;
 - Flitspalen;
 - Smileys (snelheidsmeters);
 - Verkeerseducatie.

Omwille van de grote potentiële impact op het mobiliteitsplan, zal bij de uitwerking van deze nota ook extra aandacht besteed worden aan de streefbeeldstudies voor de N10 en de N15 en het bovengemeentelijk actieplan voor de begeleidende maatregelen voor het doortrekken van de R6. Er zal ook bijkomend aandacht uitgaan naar een aantal milieuaspecten (zoals luchtkwaliteit, integraal waterbeleid en pesticidenreductie).

»» Conclusies

De uitkomst van de sneltoets duidt een aantal belangrijke aandachtspunten of nieuwe ontwikkelingen aan binnen het mobiliteitsbeleid van Putte. Vanzelfsprekend zijn er heel wat deelthema's of concrete projecten die hieraan gekoppeld kunnen worden. Zo wordt het thema van de verblijfsgebieden en de voetgangersnetwerken wel vermeld (B1), maar dit moet o.a. sterk gekoppeld worden aan het thema van de fietsroutes en fietsroutenetwerken en het thema van de trage wegen. De thema's die de GBC aanhaalt voor verbreding of verdieping, zullen dus iets ruimer bekeken worden en waar mogelijk zal verwezen worden naar de nauw verwante thema's (zodat men ook deze kan updaten in het mobiliteitsplan).

Uit de Sneltoets blijkt dat er bij geen nieuwe milieutoetsing van het mobiliteitsbeleid heeft plaatsgevonden. Er wordt bij de uitwerking van deze verkenningsnota dan ook teruggegrepen naar de relevante resultaten van een eerdere milieutoetsing uit 2007, zoals opgenomen in de bijlagen van het Milieujaarprogramma Putte 2008.

3.2 Concretisering uit te werken werkdomeinen tot thema's

De werkdomeinen en sub-werkdomeinen moeten omgezet worden naar concrete verbredings- en verdiepingssacties. Hieronder is een overzicht opgenomen van de te verbreden of verdiepen doelstellingen en (sub)werkdomeinen en de concretisering naar verbredings- en verdiepingsthema's. Veel concrete acties komen meermaals terug bij de verschillende thema's, omdat ze een belangrijke rode draad vormen doorheen het hele mobiliteitsbeleid.

Gewijzigde context	Te verbreden/ verdiepen werkdomeinen	Te verbreden/ verdiepen subwerkdomeinen	Concretisering in verbredings-/verdiepingsthema's
<p>Opgenomen in het mobiliteitsplan zijn het opstellen van het streefbeeld voor de N10 en N15. De studie inzake de N10 is ondertussen afgerond. De visie van het eindrapport "Streefbeeld voor de drager van het stedelijk netwerk Lier-Aarschot" (april 2004) kan dus verwerkt worden in het mobiliteitsplan. Een extra project dat dient opgenomen te worden in de mobiliteitsvisie, is het bovengemeentelijk actieplan voor de begeleidende maatregelen voor het doortrekken van de R6. Hierover bestaat evenwel nog geen volledige consensus, maar de tussentijdse resultaten</p>	<p>A - Ruimtelijke Ontwikkelingen</p>	<p>A3 - Strategische projecten met grote impact op mobiliteit</p>	<p>Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitseffecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ verkeersproductie bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bvb. extra verkeer aangetrokken bij ontwikkeling volgens de streefbeeldstudies); ○ impact van doortrekking R6 en streefbeeldstudies op fietsroutenetwerken (bvb. inzake verkeersveiligheid, oversteekplaatsen, enz...); ○ uitvoering bijkomend parkeeronderzoek of opmaak parkeerplan (bvb. in functie van nieuwe ontsluitingsmogelijkheden voor bestaande parkings, nieuwe rand- of carpoolparkings, enz...). ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ visie op het weren van sluikverkeer (sluiproutes) en afspraken met de buurgemeenten rond het eventueel afsluiting van wegen (bvb. visie over de impact van verkeersregulerende maatregelen op de verkeersdoorstroming); ○ opmaak routeplan zwaar vervoer en/of opmaak van gebruik- en vormtypologieën per wegtype; ○ visie bewegwijzering en/of maatregelen voor beperking van parkeer-zoekverkeer. ➤ Milieubeleid: <ul style="list-style-type: none"> ○ toepassing CAR-model (milieutoetsing inzake luchtkwaliteit op basis van nieuw evenwicht in de verkeersstromen). <p>Concrete mobiliteitsthema's die er eventueel mee verbonden kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ opmaak snelheidsplan en/of selectie en afbakening autoluwe kernen en gebieden;

<p>en standpunten zijn opgenomen in het actieplan (september 2003).</p>			<ul style="list-style-type: none"> ○ ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen; ○ actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV) en actieplan halte-accommodatie (bvb. nieuwe en/of verplaatste bushaltes in het kader van doortrekking R6).
	<p>B - Verkeersnetwerken</p>	<p>B7 – Routes zwaar vervoer</p>	<p>o.a. aangaande de afwikkeling van vrachtvervoer komende van Keerbergen.</p> <p>Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitseffecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Impact van doortrekking R6 en streefbeeldstudies op verkeerstromen zwaar vervoer; ○ Impact van routes zwaar verkeer op de doorstroming van het openbaar vervoer en op het personenverkeer; ○ Uitvoering bijkomend parkeeronderzoek of opmaak parkeerplan (bvb. meer specifiek m.b.t. parkeerplaatsen voor zwaar vervoer). ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ opmaak routeplan zwaar vervoer en/of opmaak van gebruik- en vormtypologieën per wegtype; ○ visie op het weren van sluikverkeer (sluiproutes) en afspraken buurgemeenten rond het eventueel afsluiting van wegen (bvb. impact van verkeersregulerende maatregelen op de doorstroming van het zwaar vervoer); ○ visie inzake bewegwijzering en/of maatregelen voor beperking van parkeer-zoekverkeer. ➤ Milieubeleid: <ul style="list-style-type: none"> ○ toepassing CAR-model (milieutoetsing inzake luchtkwaliteit op basis van nieuw evenwicht in de verkeerstromen). <p>Concrete mobiliteitsthema's die er eventueel mee verbonden kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitseffecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ verkeersproductie bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bvb. onderzoeken in welke mate de geplande ruimtelijke ontwikkelingen (en streefbeeldstudies) in overeenstemming zijn met de gemeentelijke visie op route zwaar vervoer en eventueel vereiste acties om plannen op elkaar af te stemmen). ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen) <ul style="list-style-type: none"> ○ opmaak snelheidsplan en/of selectie en afbakening autoluwe kernen en gebieden (bvb. afstemmen van snelheidsbeleid en autoluwe zonering op zwaar vervoer);

			<ul style="list-style-type: none"> ○ ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen (bvb. meer specifiek impact van zwaar verkeer op verkeersveiligheid, oversteekplaatsen, enz). ○ Visie over integrale toegankelijkheid van het openbaar domein (bvb. mindervaliden)
<p>Geplande aanpassingen in het centrum van Putte, meer bepaald de restauratie van de kerk en de bouw van het Nieuw Administratief Centrum (NAC) met heraanleg van het kerkplein. In functie hiervan zal het parkeer- en openbaar vervoer aanbod in Putte worden herbekeken.</p>	B – Verkeersnetwerken	B1 – Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	<p>Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitseffecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ verkeersproductie bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bvb. impact van het centraliseren van gemeentelijke diensten in een gebouw); ○ uitvoering bijkomend parkeeronderzoek of opmaak parkeerplan (bvb. in functie van nieuwe ontsluitingsmogelijkheden voor bestaande parkings, nieuwe rand- of carpoolparkings, enz...); ○ behoeftenonderzoek fietsenstallingen. ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ koppeling van NAC aan fietsroutenetwerken (bvb. met extra aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekplaatsen, enz...); ○ ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen; ○ visie bewegwijzering en/of maatregelen voor beperking van parkeer-zoekverkeer; ○ opmaak snelheidsplan en/of selectie en afbakening autoluwe kernen en gebieden; ○ actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV) en actieplan halte-accommodatie (bvb. nieuwe of verplaatste bushaltes in het kader van NAC). ➤ Milieubeleid: <ul style="list-style-type: none"> ○ toepassing CAR-model (milieutoetsing inzake luchtkwaliteit op basis van nieuw evenwicht in de verkeersstromen). <i>Opm.: Zeker in publieke ruimtes die een belangrijk verblijfsgebied vormen en/of die onderdeel uitmaken van het voetgangersnetwerk, is het belangrijk om rekening te houden met de luchtkwaliteit (vanuit het oogpunt van volksgezondheid).</i> <p>Concrete mobiliteitsthema's die er eventueel mee verbonden kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ visie op het weren van sluikverkeer (sluiproutes) <i>Opm.: In dit geval gaat het eerder om tegengaan van ongewenste verkeershandelingen (bvb. het doorsteken van autoverkeer langs monumenten met eventuele schade tot gevolg);</i> ○ opmaak routeplan zwaar vervoer en/of opmaak van gebruik- en vormtypologieën per wegtype <i>(Opm.: In het routeplan moet rekening gehouden worden met het specifieke publieke karakter van</i>

			<p>omgeving van het NAC als verblijfsgebied en onderdeel van het voetgangersnetwerk. Continue aandachtspunten zijn: veiligheid, leefbaarheid, rust, enz...). Anderzijds dient in dit kader ook nagedacht worden over zwaarder (vracht)vervoer met het oog op leveringen aan de gemeentelijke diensten of met eigen gemeentelijke dienstwagens (bvb. groendienst). Er zijn daarbij meerdere invalshoeken mogelijk, zoals verkeersveiligheid, infrastructurele schade door zwaar vervoer over verhardingen die niet voldoende gefundeerd zijn, enz...</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Milieubeleid: <ul style="list-style-type: none"> ○ bij het NAC en de heraanleg van het kerkplein is het ook vereist om te wijzen op de nieuwe "Leidraad Pesticidentoets" (2009) (zie hoofdstuk 2.2.); ○ bij het NAC en de heraanleg van het kerkplein moet ook verwezen worden naar het integraal waterbeleid. Een belangrijk aandachtspunt bij de verharde open ruimte, is de waterberging (infiltratie).
	B4 – Openbaar vervoer		<p>De gemeente vraagt een centrale overstapplaats voor het openbaar vervoer. Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitseffecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ verkeersproductie bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bvb. impact van extra verkeer op de doorstroming van het openbaar vervoer); ○ uitvoering van bijkomend parkeeronderzoek of opmaak parkeerplan (bvb. in functie van mobiliteitsmix en duurzame mobiliteit, enz...); <p><i>Opm.: In het kader van B4 kan het dan eerder gaan over eventuele "park-and-ride"-mogelijkheden of over de impact van parkeer-zoekverkeer op de doorstroming van het openbaar vervoer, enz...</i></p> ○ impact van doortrekking R6 op het openbaar vervoer. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV) en actieplan halte-accommodatie; ○ visie op het weren van sluikeverkeer (sluiproutes) en afspraken met de buurgemeenten rond het eventueel afsluiting van wegen (bvb. impact van verkeersregulering op de doorstroming van het openbaar vervoer). <p>Concrete mobiliteitsthema's die er eventueel mee verbonden kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ opmaak snelheidsplan en/of selectie en afbakening autoluwe kernen en gebieden; ○ visie bewegwijzering en/of maatregelen voor beperking van parkeer-zoekverkeer.

		<p>Vanuit de gemeente Putte is er ook vraag om het aanbod aan OV vanuit de deekernen naar de buurgemeenten uit te breiden ten gevolge van een verhoogde vraag bij de bevolking. Dit laatste kan meegenomen worden bij het netonderzoek van De Lijn.</p> <p>Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitseffecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ behoeftenplan fietsenstallingen en actieplan halte-accommodatie. ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV).
	B9 - Parkeerbeleid en -plan	<p>Concrete mobiliteitsthema's die er eventueel mee verbonden kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ opmaak parkeerbeleidsplan (zie ook B1 en B4: effect van de bouw van het NAC en inrichting centrale overstapplaats OV). ○ verdere uitdieping van de parkeerproblemen in Putte vormt een aandachtspunt bij het verbreden en verdiepen van het mobiliteitplan. ○ Parkeerbeleid met het oog op integrale toegankelijkheid (bv. mindervaliden)
	B10 – Overstapvoorzieningen	<p>De inrichting van een centrale overstapplaats in Putte Centrum en de vraag vanuit de bevolking om het aanbod aan OV uit te breiden vanuit de deekernen naar de buurgemeenten heeft impact op de overstapvoorzieningen. Dit kan meegenomen worden bij het netonderzoek van De Lijn.</p> <p>Concrete mobiliteitsthema's die er eventueel mee verbonden kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobiliteitseffecten: <ul style="list-style-type: none"> ○ verkeersproductie bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bv. doorstroming van het openbaar vervoer en rittijden bij invoeging van nieuwe haltes); ○ uitvoering van bijkomend parkeeronderzoek of opmaak parkeerplan (bv. in functie van mobiliteitsmix en duurzame mobiliteit, enz...); <i>Opm.: In het kader van B10 kan het dan eerder gaan over eventuele "park-and-ride"-mogelijkheden</i> ○ impact van doortrekking R6 op het openbaar vervoer of streefbeeldstudies (bv. nieuwe haltes langs R6 of nieuwe haltes in het kader van streefbeeldstudies) ➤ Mobiliteitsbeleid (visie en beleidsplannen): <ul style="list-style-type: none"> ○ actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV) en actieplan halte-accommodatie (bv. nieuwe of verplaatste bushaltes in het kader van doortrekking R6).

<p>Toevoeging van deelthema's die intergemeentelijk besproken dienen te worden zoals o.a. flitspalen, smileys, verkeerseducatie en de samenwerking binnen politiezone BoDuKaP</p>	<p>C - Ondersteunende en flankerende maatregelen</p>	<p>C7 – Gemeentegrens-overschrijdende aspecten</p>	<p>Samenwerking binnen politiezone BoDuKaP. Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Handhaving (bvb. wijzigingen in het gemeenschappelijk politiereglement); ➤ Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie; ➤ Campagnes (bvb. gemeenschappelijke campagnes). <p>Flitspalen. Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Handhaving; ➤ Campagnes; ➤ Monitoring en evaluatie. <p>Snelheidsmeters. Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Campagnes; ➤ Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen; ➤ Monitoring en evaluatie. <p>Verkeerseducatie. Concrete mobiliteitsthema's die hierop betrekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkeerscampagnes; ➤ Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen; ➤ Monitoring en evaluatie.
---	--	--	--

4 Opmaak relatiematrixes

4.1 Inleiding

Verbreden en verdiepen is meer dan enkel het aansnijden van nieuwe thema's. De mate waarin wordt verbreed en verdiept is afhankelijk van de integraliteit, m.a.w. de mate waarin relaties of samenhangen worden bereikt over de thema's en werkdomeinen heen. Bij elk thema of onderwerp moeten steeds de volgende vragen worden gesteld:

- Hoe positioneert het thema zich binnen de doelstellingen en werkdomeinen?
- Welk is de relatie met andere doelstellingen en/of hoe kan een maximale relatie met de andere doelstellingen worden bereikt?
- Welk is de relatie met de andere werkdomeinen en/of hoe kan een maximale relatie met de andere werkdomeinen worden bereikt?

4.2 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

4.2.1 Strategische projecten met grote impact op mobiliteit (A3)

De uitgevoerde streefbeeldstudies over de N10 en N15 en de visie op de doortrekking van de R6 kunnen een grote impact hebben op het mobiliteitsbeleid in Putte. Er moet nagegaan worden welke consequenties de ontwikkelde visies en streefbeelden hebben op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu.

De studies kunnen in eerste instantie gevolgen hebben voor de wegcategorisering, het routeplan voor zwaar vervoer en het beleid qua oversteekplaatsen (op basis van het uitgestippelde fiets- en voetgangersnetwerk (en het netwerk Trage Wegen)). De nadruk ligt daarbij op verkeersveiligheid, m.a.w. de selectie van de veiligste routes en de aanleg of herinrichting van oversteekplaatsen indien deze veiliger kunnen gemaakt worden. Dit kan ondersteund worden door de opmaak van een gebruiks- en vormgevingstypologie per wegtype in de gemeente. Mogelijke andere flankerende maatregelen daarbij zijn de opmaak of herziening van het snelheidsplan en de herziening van de afbakening van autoluwe zones. De relaties zijn weergegeven in de tabel (zie volgende bladzijde) onder het thema verkeersveiligheid.

Op vlak van bereikbaarheid kunnen de uitgevoerde (streefbeeld)studies een invloed hebben op het parkeerbeleid (o.a. parkeerplan) en de verkeersdoorstroming (o.a. wegencapaciteit) in Putte. Wanneer er indicaties zijn dat er extra verkeer zal aangetrokken worden naar Putte, dan kan bijkomend onderzoek gewenst zijn naar zowel doorstroming als parkeermogelijkheden. Ook kunnen nieuwe opportuniteiten bekeken worden, zoals de aanleg van nieuwe (rand- of carpool-)parkings, nieuwe ontsluitingsmogelijkheden van bestaande parkings, enz... Flankerende maatregelen daarbij zijn een hernieuwde bewegwijzering, maatregelen ter voorkoming van het parkeer-zoekverkeer en het maken van afspraken met buurgemeenten over het eventueel afsluiten van wegen ("knippen"). Op vlak van bereikbaarheid mag echter niet enkel aandacht besteedt worden aan auto's, bussen en vrachtwagens. In het kader van de ontwikkeling van verkeersnetwerken moet ook heel veel aandacht uitgaan naar de zwakkere weggebruikers. De ontwikkeling van een netwerk en een beleidsplan over Trage Wegen is daarvoor een geschikt instrument. Daarnaast moet ook gekeken worden naar een mogelijke actualisatie van het netmanagement en de basismobiliteit van het openbaar vervoer, evenals naar het bijhorend actieplan halte-accommodatie.

Voor wat betreft de leefbaarheid zou onderzocht kunnen worden in welke mate er extra geluidshinder zou kunnen ontstaan door extra wegverkeer dat wordt aangetrokken wanneer de streefbeeldstudies en de doortrekking van de R6

gerealiseerd worden. Geluidshinder door zwaar vervoer kan daarbij een extra aandachtspunt vormen. En ook de visie het weren van sluipverkeer kan aan actualisatie toe zijn. Een belangrijk aandachtspunt blijft echter dat maatregelen om sluipverkeer te weren ook een negatief effect kunnen hebben op de verkeersdoorstroming op andere wegen in Putte. Aansluitend bij hinder, kan ook gekeken worden op de impact op milieu. De toepassing van het CAR-model op basis van het nieuw evenwicht in de verkeersstromen kan nagegaan worden of er nieuwe knelpunten zouden kunnen ontstaan op vlak van luchtkwaliteit.

Tot slot zijn er ook nog relaties met het thema toegankelijkheid. Voor de toegankelijkheid van mindervaliden is het immers belangrijk dat er aangepaste routes met specifieke voorzieningen aanwezig zijn. Ook hier kunnen de grote strategische projecten een invloed op uitoefenen.

WERKDOMEINEN / DOELSTELLINGEN	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Opmaak snelheidsplan ➤ Afbakening autoluwe kernen en gebieden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Categorisering wegen (selectie veiligste routes) ➤ Opmaak routeplan zwaar vervoer (veiligste routes) ➤ Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Opmaak van gebruik- en vormtypologieën per wegtype
Bereikbaarheid	<p>Streefbeeldstudie N10 en N15 en doortrekking R6</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Parkeerbeleid en parkeerplan¹ ➤ Verkeersdoorstroming (wegencapaciteit)³ ➤ Eventueel bijkomend parkeeronderzoek (aantrek extra verkeer) ➤ Ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visie bewegwijzering ➤ Maatregelen ter beperking van parkeerzoekverkeer ➤ Afspraken maken met buurgemeenten rond eventuele afsluiting van wegen ("knippen") ➤ Actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV) ➤ Actieplan halte-accommodatie²
Leefbaarheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visie op het weren van sluipverkeer (sluiproutes)³ ➤ Aantrek van extra verkeer (potentiële hinder) ➤ Opmaak routeplan zwaar vervoer (geluidshinder) 	
Toegankelijkheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aangepaste routes en voorzieningen voor mindervaliden 	
Milieu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Toepassing CAR-model o.b.v. nieuw evenwicht in de verkeersstromen 		

¹) Bvb. nieuwe (rand- of carpool-)parkings, nieuwe ontsluitingsmogelijkheden bestaande parkings, enz...

²) Bvb. nieuwe en/of verplaatste bushaltes of infrastructuur (o.a. vuilnisbakken, enz...)

³) Let op: maatregelen met het oog op het weren van sluipverkeer (leefbaarheid) kunnen tegengesteld zijn aan maatregelen voor de verkeersdoorstroming...

4.2.2 Nieuw Administratief Centrum

De heraanleg van het Nieuw Administratief Centrum (NAC) en de heraanleg van het kerkplein zijn opgenomen onder het werkdomein B (met name onder B1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk), omdat het NAC vooral gevolgen heeft voor de verschillende verkeersnetwerken. Een uitgebreide bespreking van de relaties tussen het NAC en de andere thema's en werkdomeinen is dan ook opgenomen in hoofdstuk 4.3.1.

4.3 Werkdomein B: Verkeersnetwerken

4.3.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken: Nieuw Administratief Centrum en kerkplein (B1)

Ook bij de aanleg van het Nieuw Administratief Centrum zijn er heel wat verbanden te leggen tussen de verschillende mobiliteitsthema's en –werkdomeinen.

Na de aanleg van het NAC en het kerkplein kan er bvb. overgegaan worden tot een nieuwe afbakening van de autoluwe kernen en gebieden. Dit kan bvb. ook op basis van een toepassing van het CAR-model Vlaanderen op de nieuwe situatie, waarbij de afbakening van autoluwe zones gebeurd op basis van de luchtkwaliteit en de leefbaarheid van de belangrijke verblijfszones.

Vanzelfsprekend heeft de komst van het NAC ook gevolgen voor de verkeersnetwerken. Door verschuiving van de verkeersstromen die gerelateerd zijn aan het bezoek van de administratieve diensten kunnen er in eerste instantie wijzigingen plaatsvinden – zowel in de routeplannen voor zwaar vervoer als in de categorisering wegen – met het oog op de selectie van de veiligste routes. Zeker de afstemming van de oversteekplaatsen in het kader van het fiets- en voetgangersnetwerk verdient de nodige aandacht. Daarbij moet een gerichte koppeling van de fiets- en wandelroutenetwerken aan het NAC voorop staan om de bereikbaarheid voor niet gemotoriseerd verkeer te verhogen.

In tweede instantie is er ook een impact op de grootte van de verkeersstromen zelf (door toename van de verkeersintensiteit door het centraliseren van een aantal gemeentelijke (administratieve) diensten). Dit kan ook invloed hebben op de verkeersdoorstroming nabij het NAC en op de omliggende wegen.

Ook het parkeerbeleid (en parkeerplan) moeten een update krijgen bij realisatie van het NAC. Een bijkomend onderzoek naar de parkeerbehoefte kan desgevallend nodig zijn indien er onvoldoende rekening mee werd gehouden bij de dimensionering van de geplande ondergrondse parking.

Op pleinen doen zich soms problemen voor ten aanzien van het oneigenlijk gebruik. Zo worden bepaalde stukken van een plein soms als doorsteek gebruikt terwijl dit niet voorzien is. Dit is bvb. het geval tijdens de wekelijkse markten. Omwille van de verkeersveiligheid of om beschadigingen door oneigenlijk gebruik van infrastructuur te voorkomen (door bvb. het doorsteken van autoverkeer langs monumenten) kan het nodig zijn om ongewenste verkeershandelingen tegen te gaan. Ook dit is een aandachtspunt bij het NAC en de heraanleg van het kerkplein. Op vlak van leefbaarheid kan gekeken worden naar de toename van hinder door de verkeersgenererende invloed van het NAC.

Bij de heraanleg van het kerkplein en de bouw van het NAC is het vereist om rekening te houden met de integrale toegankelijkheid (voor mindervaliden).

Tot slot zijn er nog een aantal flankerende maatregelen in het mobiliteitsbeleid die beïnvloedt worden. Er kan een bijkomende behoefte zijn aan fietsenstallingen, er is een wijziging van de bewegwijzering vereist naar de diensten die verhuizen naar het NAC en men kan bijkomende maatregelen treffen om het parkeer-zoekverkeer te beperken (met het oog op de nieuwe ondergrondse parking). Een actualisatie van het aanbod een openbaar vervoer (netmanagement) en een herziening van het actieplan inzake halte-accommodatie (schuilhokjes, vuilbakken, enz...) kan ook van toepassing zijn.

WERKDOMEINEN / DOELSTELLINGEN	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
Verkeersveiligheid	➤ Afbakening autoluwe kernen en gebieden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Categorisering wegen (selectie veiligste routes) ➤ Opmaak routeplan zwaar vervoer (veiligste routes) ➤ Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk) 	➤ Opmaak snelheidsplan
Bereikbaarheid		Nieuw Administratief Centrum en heraanleg kerkplein	
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Impact van NAC op verkeersstromen en aantrek extra verkeer (verkeersproductie) door centralisatie van een aantal gemeentelijke diensten ➤ Parkeerbeleid en parkeerplan NAC ➤ Verkeersdoorstroming (wegencapaciteit) ➤ Eventueel bijkomend onderzoek naar parkeerbehoefte NAC ➤ Koppeling van NAC aan fietsroutenetwerken ➤ <i>Ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Behoeftenonderzoek fietsenstallingen ➤ Visie bewegwijzering ➤ Maatregelen ter beperking van parkeerzoekverkeer ➤ <i>Actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV)</i> ➤ <i>Actieplan halteaccommodatie²</i>
Leefbaarheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visie op het weren van sluikverkeer (sluiproutes)³ ➤ Aantrek van extra verkeer (potentiële hinder) ➤ Opmaak routeplan zwaar vervoer (geluidshinder) 	
Toegankelijkheid		➤ Aangepaste routes en voorzieningen voor mindervaliden	
Milieu	➤ Toepassing CAR-model o.b.v. nieuw evenwicht in de verkeersstromen ¹		

¹) Opm.: Zeker in publieke ruimtes die een belangrijk verblijfsgebied vormen en/of die onderdeel uitmaken van het fiet- en voetgangersnetwerk, is het belangrijk om rekening te houden met de luchtkwaliteit (vanuit het oogpunt van volksgezondheid).

²) Bvb. nieuwe en/of verplaatste bushaltes of infrastructuur (o.a. vuilnisbakken, enz...)

³) Opm.: In dit geval gaat het eerder om het tegengaan van ongewenste verkeershandelingen (bvb. het doorsteken van autoverkeer langs monumenten met eventuele schade tot gevolg)

4.3.2 Openbaar vervoer (B4) en overstapvoorzieningen (B10)

Bij het thema openbaar vervoer en het samenhangende thema overstapvoorzieningen, zijn er ook een aantal interessante verbanden te leggen met de andere, eerder besproken mobiliteitsthema's en –werkdomeinen.

Eerst en vooral is er een duidelijke wisselwerking tussen het openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming. Bij het overlopen van de beleidscontext werd reeds aangehaald dat beperkingen qua doorstroming op de N15 soms voor problemen zorgen. Ook de geplande doortrekking van de R6 en de streefbeeldstudie voor de N10 hebben een belangrijke invloed op het openbaar vervoer. Bij het thema van het NAC werd reeds vermeld dat er een nieuwe halte gewenst is. Dit heeft zijn weerslag op de busroutes, de aanleg van het kerkplein, de basismobiliteit (netmanagement) en ook een herziening van het actieplan voor de halte-accommodatie dient zich aan. Er moet ook rekening gehouden worden met de ontwikkeling van multimodale netwerken (waarbij o.a. gedacht kan worden aan “park-and-ride”-parkings).

Ook verkeersveiligheid is relevant bij het uitwerken van het thema over openbaar vervoer en overstapvoorzieningen. In eerste instantie moet aandacht besteedt worden aan de oversteekplaatsen nabij bushaltes. Dit kadert vanzelfsprekend ook in het netwerk van fietsers- en voetgangersvoorzieningen. Er moet een maximale koppeling van haltes met de recreatieve infrastructuur nagestreefd worden, zowel vanuit functioneel oogpunt (bv. ontsluiting van sport- en speelterreinen, sporthallen, enz...) als op vlak van de recreatieve fiets- en wandelnetwerken (bv. “groene haltes” in het kader van uitgestippelde wandelingen). Dit sluit aan op de ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen. Als flankerende maatregel bij dit alles moet ook een aangepaste visie op “bewegwijzering” overwogen worden.

Tot slot moet ook de nodige aandacht uitgaan naar de speciale mobiliteitsdiensten en/of voorzieningen (bv. inrichting van opstapplaatsen) voor mindervaliden, zodat ook voor hun de toegankelijkheid van het openbaar vervoer maximaal gegarandeerd kan worden.

WERKDOMEINEN / DOELSTELLINGEN	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
Verkeersveiligheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk) ➤ Maximale koppeling van haltes met de recreatieve en functionele fiets- en wandelroutenetwerken 	
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Geplande doortrekking van de R6 ➤ Streefbeeldstudies voor de N10 en N15 ➤ NAC en kerkplein 	<p style="text-align: center;">Openbaar vervoer en overstapvoorzieningen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkeersdoorstroming (wegencapaciteit) ➤ <i>Ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV): multimodale netwerken, park-and-ride, enz... ➤ Actieplan halte-accommodatie ➤ Visie bewegwijzering (i.f.v. haltes)
Leefbaarheid			
Toegankelijkheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Speciale mobiliteitsdiensten en/of voorzieningen voor mindervaliden 	
Milieu			

4.3.3 Routes zwaar vervoer (B7)

De routes voor zwaar vervoer hebben ook een belangrijke impact op meerdere thema's binnen het mobiliteitsbeleid. Bij het bepalen van de gewenste routes voor zwaar vervoer dient rekening gehouden te worden met de afbakening van autoluwe kernen en met de andere grote ruimtelijke ontwikkelingen (R6, N10, N15, NAC en kerkplein). Soms gaat het daarbij ook om kleinere praktische zaken, zoals de ruimtelijke dimensionering en de fundering van aangelegde straten en pleinen. Ook incidentele betreding door zwaar vervoer kan veel schade aanrichten aan het openbaar domein.

Ook de categorisering van wegen is gekoppeld aan de gewenste routes voor zwaar vervoer. Verder moet de nodige aandacht besteedt worden aan verkeersveiligheid (o.a. oversteekplaatsen). Vanuit veiligheidsstandpunt is het alleszins aan te raden om een maximale ontkoppeling te realiseren tussen de routes voor zwaar vervoer en de recreatieve (en waarmogelijk ook functionele) fiets- en wandelvoorzieningen. Dit is een aandachtspunt binnen de ontwikkeling van het beleidsplan voor trage wegen. Verder kan ook bij de opmaak van gebruik- en vormtypologieën per wegtype extra aandacht besteedt worden aan veiligheidsvoorzieningen bij de inrichting. Om de verkeersdoorstroming te bevorderen is het belangrijk om rekening te houden met de wegcapaciteit en met de bewegwijzering voor vrachtvervoer (om onnodig zoekverkeer te vermijden en het zich vast rijden in nauwe straten te voorkomen).

Op vlak van leefbaarheid moet men rekening houden met de mogelijke geluidshinder, de luchtkwaliteit, de locatie van vrachtwagen-parkings en het weren van sluipverkeer. Voor het vrachtvervoer is dit een bovenlokaal knelpunt.

WERKDOMEINEN / DOELSTELLINGEN	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeers-netwerken	C: Flankerende maatregelen
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Afbakening autoluwe kernen en gebieden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Categorisering wegen (selectie veiligste routes) ➤ Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk) ➤ Maximale ontkoppeling van zwaar vervoer en recreatieve fiets- of wandelroutenetwerken 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Opmaak van gebruik- en vormtypologieën per wegtype ➤ <i>Opmaak snelheidsplan</i>
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Geplande doortrekking van de R6 ➤ Streefbeeldstudies voor de N10 en N15 ➤ NAC en kerkplein (leveringen diensten) 	<p style="text-align: center;">Routes zwaar vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkeersdoorstroming (wegcapaciteit) ➤ <i>Ontwikkeling van een netwerk en beleidsplan voor trage wegen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visie bewegwijzering (o.a. om onnodig zoekverkeer te vermijden)
Leefbaarheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Routeplan zwaar vervoer (met het oog op geluidshinder, de locatie van vrachtwagenparkings, enz...) ➤ Visie op het weren van sluipverkeer (sluiproutes) 	
Toegankelijkheid			
Milieu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Toepassing CAR-model o.b.v. nieuw evenwicht in de vrachtverkeerstromen¹ 		

¹) Opm.: Zeker in publieke ruimtes die een belangrijk verblijfsgebied vormen en/of die onderdeel uitmaken van het fiet- en voetgangersnetwerk, is het belangrijk om rekening te houden met de luchtkwaliteit (vanuit het oogpunt van volksgezondheid).

4.3.4 Parkeerbeleid en parkeerplan (B9)

Het parkeerbeleid en het parkeerplan staan eigenlijk vooral in functie van de andere doelstellingen inzake ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Toch is het vaak ook nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen af te stemmen op de mogelijkheden en/of beperkingen binnen het parkeerbeleid. Er is dan ook vaak sprake van wederzijdse beïnvloeding. Daarom is het nuttig om ook deze onderlinge relaties weer te geven.

Het parkeerbeleidsplan heeft een invloed op en wordt beïnvloedt door de afbakening van autoluwe kernen, de ruimtelijke ontwikkelingen (R6, N10, N15, NAC en kerkplein), de categorisering van wegen en de opmaak van het routeplan openbaar vervoer. Een aspect waarbij het parkeerbeleid zeer belangrijk is, is de uitwerking van de multimodale netwerken (o.a. park-and-ride-zones). Daar hoort vervolgens ook de nodige (halte)accommodatie bij.

De nieuwe ondergrondse parking n.a.v. het NAC is alvast een belangrijk item in het nieuwe mobiliteitsplan. Eventueel bijkomend onderzoek naar de parkeerbehoefte kan nuttig zijn indien er nog niet voldoende rekening mee werd gehouden. De aantrek van extra parkeerverkeer kan de verkeersdoorstroming beïnvloeden. Verder is de visie op bewegwijzering een aanknopingspunt. Zo moet men maatregelen overwegen om eventueel parkeer-zoekverkeer te reduceren (hetgeen de verkeersdoorstroming bevordert).

In het parkeerbeleidsplan moet – op vlak van toegankelijkheid – zeker een visie opgenomen worden over de parkeervoorzieningen voor mindervaliden, zowel op vlak van dimensionering, inrichting als op vlak van aantal plaatsen en de locatie ervan. Ook bij de toekomstige ondergrondse parking nabij het NAC is dit een aandachtspunt.

Startende, warmdraaiende en wegrijdende vrachtwagens kunnen soms een belangrijke bron van hinder vormen. Daarom moet men bvb. bij het aanduiden van vrachtwagenparkings rekening houden met potentiële hinder (hetgeen ook voor het routeplan zwaar vervoer implicaties kan hebben). De aantrek van extra parkeerverkeer kan ook geluidshinder met zich meebrengen.

Op vlak van milieu is het tot slot ook nog belangrijk om rekening te houden met de inrichting van parkings. Enerzijds gaat het daarbij om het gebruik van halfverhardingen (met het oog op het integraal waterbeleid en op de pesticidenreductie). Anderzijds gaat het om het aanbrengen van bomen op parkings die de nodige schaduw werpen. Dit heeft zowel een positieve invloed op het microklimaat (bvb. het effect van “hitte-eilanden” tegengaan) als op andere milieuaspecten.

WERKDOMEINEN / DOELSTELLINGEN	A: Ruimtelijke ontwikkelingen	B: Verkeersnetwerken	C: Flankerende maatregelen
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Afbakening autoluwe kernen en gebieden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Categorisering wegen (selectie veiligste routes) ➤ Opmaak routeplan zwaar vervoer (veiligste routes) 	
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Geplande doortrekking van de R6 ➤ Streefbeeldstudies voor de N10 en N15 	<p style="text-align: center;">Parkeerbeleid en parkeerbeleidsplan</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Impact van NAC: ondergrondse parking, impact op verkeersstromen en aantrek extra verkeer door centralisatie van een aantal gemeentelijke diensten ➤ Verkeersdoorstroming (wegencapaciteit) ➤ Eventueel bijkomend onderzoek naar parkeerbehoefte NAC 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visie bewegwijzering ➤ Maatregelen ter beperking van parkeerzoekverkeer ➤ Actualisatie basismobiliteit en netmanagement (OV): multimodale netwerken, park-and-ride, enz... ➤ Actieplan halteaccommodatie
Leefbaarheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aantrek van extra parkeerverkeer (potentiële hinder) ➤ Routeplan zwaar vervoer (met name de locatie van vrachtwagenparkings) 	
Toegankelijkheid		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Specifieke aandacht voor mindervaliden in het parkeerbeleidsplan 	
Milieu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Inrichting van parkings (o.a. met het oog op integraal waterbeleid, energiebeleid, enz...) 		

4.4 Relatietabel en taakstellingen

Daar waar de voorgaande schema's gewoon de verbanden aanduiden, wordt in een relatietabel met taakstellingen ook een nominatieve beschrijving opgenomen van de verbanden. Dit komt neer op het weergeven en beschrijven van de specifieke aandachtspunten, randvoorwaarden en uitgangspunten naar de andere thema's toe. Dit is een cruciale stap om duidelijk te maken hoe ver men op het integrale mobiliteitsbeleid wil doorwerken. Hoe meer er integraal gewerkt wordt, hoe groter de kans om tot een hoger kwaliteitsniveau te komen.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen (met eventuele aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)
Strategische projecten met grote impact op mobiliteit (A3)	Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Actualisatie indien vereist in het kader van de studies (N10, N15 en R6).
	Opmaak routeplan zwaar vervoer	Zie bij "routes zwaar vervoer (B7)"
		Leefbaarheid: het aspect geluidshinder opnemen bij de opmaak/actualisatie van het routeplan zwaar vervoer. (Ruimtelijk beleid!)
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	De grote dragers in het verkeersnetwerk voorzien van veilige oversteekplaatsen (actualisatie actieplan).
	Opmaak van gebruik- en vormtypologie per wegtype	N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in de streefbeeldstudie. R6: opvolging van en inspraak in het dossier. (Te verruimen naar het hele grondgebied.)
	Parkeerbeleid en parkeerplan	Visie multimodale netwerken (zie bij parkeerbeleid (B9)) toetsen aan strategische projecten (N10, N15, R6 en NAC).
	Verkeersdoorstroming	Optimaliseren van verkeersdoorstroming. Specifieke aandacht voor openbaar vervoer. Bijkomend onderzoek: opvolging en inspraak in de RESOC-studie "Sluipverkeer in de regio Mechelen".
	Visie bewegwijzering	Dit is een extra aandachtspunt bij het opvolgen van de dossiers inzake N15 en R6. N10: impact van streefbeeldstudie in kaart brengen. (Te verruimen naar het hele grondgebied.)
	Maatregelen inzake parkeerzoekverkeer	Aandachtspunt: parkeer-zoekverkeer in (geactualiseerde) visie bewegwijzering opnemen.
	Afspraken met buurgemeenten rond eventuele afsluiting ("knippen") van wegen	Opnemen als agendapunt op het intergemeentelijk overleg.
	Visie op het weren van sluipverkeer (sluiproutes)	Opvolging en inspraak in RESOC-studie "Sluipverkeer in de regio Mechelen": met alle betrokken actoren de sluiproutes in kaart brengen en een actieplan opstellen.
	Aantrek extra verkeer	Continu aandachtspunt bij alle andere mobiliteitsthema's! Potentiële extra hinder (doorstroming, parkeercapaciteit, geluid, luchtkwaliteit, enz...)
	Aangepaste routes en voorzieningen voor mindervaliden	Bereikbaarheid/toegankelijkheid van gemeentelijke en andere diensten aanpassen aan de behoeften van mindervaliden. Principes van de integrale toegankelijkheid van het openbaar domein maximaal naleven bij de ruimtelijke ontwikkeling en de inrichting (bvb. kerkplein en NAC). Uitwerken/actualiseren van een gemeentelijke visie op integrale toegankelijkheid (met actieplan).
	Luchtkwaliteit	Toepassing van het CAR-Vlaanderen-model o.b.v. het nieuw evenwicht in de verkeerstromen. Actie op te nemen in de Samenwerkingsovereenkomst.

	Actualisatie snelheidsplan	Eventuele actualisatie: van het snelheidsplan (2006) en/of zone 30 indien vereist (o.b.v. studies strategische projecten)
	Ontwikkeling "Trage wegen"	Opmaak beleidsplan "Trage wegen". Ruimtelijke kansen aanwenden voor netwerkuitbreiding.
	Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV	Overleg met De Lijn voor de actualisatie van het aanbod OV.
	Actieplan halte-accomodatie	Zie "Openbaar vervoer (B4) en overstapvoorzieningen (B10)"
Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken: NAC en kerkplein (B1)	Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Zie bij "Strategische projecten (A3)"
	Opmaak routeplan zwaar vervoer	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Zie bij "Routes zwaar vervoer (B7)"
		Aandachtspunt ontwerp NAC en kerkplein: aandacht voor leveranciers aan het NAC (levering van goederen aan gemeentelijke diensten).
		Aandachtspunt: zwaar vervoer afkomstig uit Lier passeert langs NAC
		Aandacht voor incidentele betreding van het openbaar domein door zwaar vervoer (als aandachtspunt opnemen bij inrichtingsplannen openbaar domein, bestekken, enz...)
	Fietsroutenetwerken	Koppeling/integratie van NAC in het routenetwerk (om bereikbaarheid voor niet-gemotoriseerd verkeer te verhogen).
	Ontwikkeling "Trage wegen"	Zie bij "Strategische projecten (A3)"
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	Zie bij "Strategische projecten (A3)"
	Verkeersdoorstroming	Zie bij "Strategische projecten (A3)"
	Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Goede bewegwijzering gemeentelijke diensten en parking.
	Parkeerbeleid en parkeerplan	Eventueel bijkomend onderzoek capaciteit NAC-parking (zie bij parkeerbeleid (B9)).
	Visie op het weren van sluipverkeer (sluiproutes)	Zie ook bij "Strategische projecten (A3)". Extra aandachtspunt: inrichting van het openbaar domein (kerkplein) met het oog op het tegengaan van ongewenste verkeershandelingen (bvb. het doorsteken van autoverkeer langs monumenten met eventuele schade tot gevolg).
	Aantrek extra verkeer	Continu aandachtspunt bij alle andere mobiliteitsthema's! Specifiek aandachtspunt bij NAC en kerkplein (omwille van concentratie van de gemeentelijke diensten).
	Aangepaste routes en voorzieningen voor mindervaliden	Zie bij "Strategische projecten (A3)". Specifiek aandachtspunt bij heraanleg kerkplein en NAC.
	Luchtkwaliteit	Zeker in belangrijke publieke verblijfsruimtes die een belangrijk onderdeel uitmaken van het fiets- en voetgangersnetwerk, moet extra aandacht uitgaan naar luchtkwaliteit. Zie bij "Strategische projecten (A3)".
	Energie	Gebruik van duurzame verlichting (REG openbare verlichting)
	Opmaak snelheidsplan	Zie bij "Strategische projecten (A3)"
	Afbakening autoluwe gebieden	De heraanleg van het kerkplein dient rekening te houden met het specifieke karakter van de zone als verblijfsgebied. Zie bij "Strategische projecten (A3)"
	Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Nieuwe halte aan NAC: overleg met De Lijn.
	Actieplan halte-accomodatie	Zie "Openbaar vervoer (B4) en overstapvoorzieningen (B10)".
Openbaar vervoer (B4) en overstapvoorzieningen (B10)	Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV	Zie "Strategische projecten (A3)" en "NAC en kerkplein" (B1). Extra aandacht naar ontwikkeling van multimodale netwerken (o.a. park-and-ride, enz...): visie ontwikkelen/actualiseren. Zie ook "Parkeerbeleid (B9)".
	Actieplan halte-accomodatie	Actualisatie van het actieplan halte-accommodatie. Inrichting nieuwe halte aan NAC (borden, vuilbakken, schuilhokjes, enz...). Fietsenstallingen.
	Ruimtelijke ontwikkelingen (N10, N15, R6, NAC en kerkplein)	Invloed op het openbaar vervoer. N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in de streefbeeldstudie.

		R6: opvolging van en inspraak in het dossier.
	Verkeersdoorstroming	Zie bij "Strategische projecten (A3)". Specifieke aandacht voor doorstroming van openbaar vervoer (o.a. vrije busbanen, busgestuurde verkeerslichten, enz...)
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Oversteekplaatsen voorzien nabij haltes. Maximale koppeling van haltes met de recreatieve en functionele fiets- en wandelroutenetwerken realiseren (bvb. de "Groene Haltes" in het kader van uitgestippelde wandelingen.
	Ontwikkeling "Trage wegen"	Maximale koppeling van haltes met de recreatieve en functionele fiets- en wandelroutenetwerken realiseren.
	Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Specifiek aandachtspunt: infoborden en kaarten nabij haltes.
	Toegankelijkheid en bereikbaarheid voor mindervaliden	Aanbod speciale mobiliteitsdiensten en/of voorzieningen voor mindervaliden actualiseren (bvb. acties inzake inrichting van opstapplaatsen, perrons, enz...). Overleg met De Lijn.
Routes zwaar vervoer (B7)	Ruimtelijke ontwikkelingen (N10, N15, R6, NAC en kerkplein)	Invloed op routes zwaar vervoer. N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in de streefbeeldstudie. R6: opvolging van en inspraak in het dossier. NAC: aandachtspunt (zwaar vervoer afkomstig uit Lier passeert langs het NAC)
	Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Extra aandacht voor veiligheidsvoorzieningen!
	Opmaak routeplan zwaar vervoer	Veiligste routes: geen doorgaand zwaar verkeer op de routes zoals aangeduid in mobiliteitsplan (vrachtverbod). Leefbaarheid: het aspect geluidshinder opnemen bij de opmaak/actualisatie van het routeplan zwaar vervoer. (Lokaal beleid! (bvb. locatie vrachtwagenparkings)). Aandachtspunt: leefbaarheid publieke ruimte NAC (met het oog op passerend zwaar vervoer afkomstig uit Lier).
	Fiets- en voetgangersnetwerk en ontwikkeling "Trage wegen"	Maximale ont koppeling van zwaar vervoer en recreatieve of functionele fiets- en wandelroutenetwerken.
	Oversteekplaatsen (fiets- en voetgangersnetwerk)	De grote dragers voor vrachtverkeer in het verkeersnetwerk voorzien van veilige oversteekplaatsen.
	Opmaak van gebruik- en vormtypologie per wegtype	Aangepaste wegtypologie i.f.v. passage zwaar vervoer. (O.a. wegbreedte en wegversmallingen, kruispunten, asverschuivingen, enz...). Zwaar vervoer mag zich niet kunnen vast rijden op de routes zwaar vervoer.
	Verkeersdoorstroming	Zie bij "Strategische projecten (A3)". Specifieke aandacht voor doorstroming van zwaar vervoer (wegcapaciteit).
	Visie op het weren van sluipverkeer (sluiproutes)	Opvolging en inspraak in RESOC-studie "Sluipverkeer in de regio Mechelen": met alle betrokken actoren de sluiproutes in kaart brengen en een actieplan opstellen.
	Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Goede bewegwijzering voor zwaar vervoer. Vermijden van onnodig zoekverkeer. Ook hier geldt: zwaar vervoer mag zich niet kunnen vast rijden op door onbewust afwijken van de voorziene routes.
	Luchtkwaliteit	Zie bij "Strategische projecten (A3)"
	Opmaak snelheidsplan	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Aangepaste snelheden op routes zwaar vervoer.
Parkeerbeleid (B9)	Ruimtelijke ontwikkelingen (N10, N15, R6, NAC en kerkplein)	NAC en kerkplein: nieuwe ondergrondse parking. Parkeerbehoefte i.f.v. bundeling van gemeentelijke diensten (eventueel bijkomende studie NAC of op hele grondgebied, zeker ten aanzien van piekmomenten). Invloed N10, N15 en R6 op parkeerbeleid: N10: implementatie volgens streefbeeldstudie. N15: opvolging van en inspraak in de streefbeeldstudie.

	R6: opvolging van en inspraak in het dossier.
Categorisering van wegen (selectie veiligste routes)	Zie bij "Strategische projecten (A3)" Aandachtspunt: invloed van wegencategorisering op parkeerdruk en locaties van parkings.
Opmaak routeplan zwaar vervoer	Afstemming routes zwaar vervoer op parkeermogelijkheden voor vrachtwagens. Specifieke aandacht naar locatie en inrichting van vrachtwagenparkings. Zie ook bij "routes zwaar vervoer (B7)".
Verkeersdoorstroming	Maatregelen ter beperking van het parkeer-zoekverkeer. Inrichting van in- en uitritten i.f.v. doorstroming.
Visie bewegwijzering	Zie bij "Strategische projecten (A3)". Specifiek aandachtspunt: parkeer-zoekverkeer reduceren.
Actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV	Visie ontwikkelen/actualiseren over multimodale* netwerken (o.a. nieuwe (rand- of carpool)parkings, ontsluitingsmogelijkheden bestaande parkings, enz...).
Aantrek extra verkeer	Belangrijk aandachtspunt bij het parkeerbeleid. Specifiek aandachtspunt bij NAC en kerkplein (omwille van concentratie van de gemeentelijke diensten).
Toegankelijkheid en bereikbaarheid voor mindervaliden	Aanbod speciale mobiliteitsdiensten en/of voorzieningen voor mindervaliden actualiseren.
Milieu	Aandachtspunt: inrichting van parkings met het oog op integraal waterbeleid, het micro-klimaat ("hitte-eilanden"), energiebeleid, enz... (Bvb. bomen op parkings voor schaduw, het gebruik van halfverhardingen voor waterinfiltratie, enz...)

* Multimodaliteit betekent dat men verschillende vervoerswijzen combineert. Men gaat met de fiets, de bus of de tram naar het station, van daar met de trein en dan te voet, met de fiets, tram of bus tot de uiteindelijke bestemming. Het bevorderen van multimodaliteit is belangrijk om tot een duurzame mobiliteit te komen. Alle overheden moeten ernaar streven dat mensen de meest geschikte vervoerswijzen vlot en comfortabel kunnen combineren. De overstap op verschillende vervoersmiddelen moet dan wel vlot verlopen, anders kiest men al vlug om het hele traject toch weer met de auto af te leggen. Ook in het goederenvervoer bestaan mogelijkheden voor multimodaliteit.

5 Onderzoeksofzet en plan van aanpak per thema

In deze stap wordt per gekozen thema een gedetailleerde onderzoeksofzet ontwikkeld. In het plan van aanpak moet per verbredings- en verdiepingsthema afzonderlijk zeker aan de orde komen:

- De probleemstelling per thema;
- De concrete onderzoeksvra(a)g(en) per thema: wat moet ik weten om het probleem op te lossen? (Op basis van de relatietabel)
- Welke gegevens zijn reeds beschikbaar, bruikbaar en relevant?
- Welk onderzoek is nodig en hoe ga ik hierbij te werk? (Onderzoeksofzet)

Deze fase heeft tot doel een plan van aanpak te formuleren voor het verder onderzoeken van een thema of probleem, en niet direct voor het oplossen ervan. Het is dus niet gericht op de maatregelen. Onderzoek moet immers leiden tot meer inzicht in de problemen en niet direct in de oplossingen. Men mag daarom niet de fout maken om de onderzoeksvragen te verwoorden in termen van “onderzoek naar de haalbaarheid van een omleidingsweg, een nieuwe buslijn, een nieuw fietspad, enz...”. Men dient altijd te vertrekken van de probleemstelling, de doelstelling(en) en mogelijke onderzoeksvragen. Welk onderzoek is nodig en hoe gaat men hierbij te werk? Dit komt neer op een gedetailleerde onderzoeksofzet per thema, met aanduiding van de te gebruiken methoden en technieken, enz... Pas nadat men inzicht heeft gekregen in de problemen, kan men over oplossingen beginnen discussiëren in scenario's en het beleidsplan.

Voor wat betreft de onderzoeken die in de volgende fase van het proces van verbreden en verdiepen kunnen onderzocht worden, zal worden uitgegaan van de conclusies bij de sneltoets. Daarin werd ervoor gekozen om naar aanleiding van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan, de volgende thema's bijkomend te onderzoeken:

- De opname van de bouw van het Nieuw Administratief Centrum met heraanleg van het kerkplein en haar effecten op parkeren en openbaar vervoer binnen de thema's B1 (verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken), B4 (openbaar vervoer), B9 (Parkeerbeleid en parkeerplan) en B10 (overstapvoorzieningen).
- Een uitdieping van het thema B7 (routes zwaar vervoer), o.a. aangaande de afwikkeling van vrachtvervoer.
- Een uitdieping van het thema B9 (parkeerbeleid en parkeerplan) met alle aspecten van de parkeerproblemen in Putte.

In de sneltoets was ook sprake van de samenwerking binnen de politiezone BoDuKaP, de flitspalen, de snelheidsmeters en verkeerseducatie. Deze onderwerpen moeten enkel toegevoegd worden in het nieuwe mobiliteitsplan. Ze vergen geen bijkomend studiewerk.

Andere thema's die aan bod kwamen bij de uitwerking van de relatietabel, situeren zich eerder op beleidsmatig en/of organisatorisch vlak. Zo vergt de actualisatie van een aantal bestaande actieplannen bvb. geen uitgebreid onderzoek. De mobiliteitsdienst kan bvb. zelf deze taak op zich nemen. Het volstaat dan om deze actie op te nemen in het actieprogramma van het nieuwe, verbrede en verdiepte mobiliteitsplan en er een globale timing aan te koppelen. Daarnaast komen er ook een aantal thema's aan bod die moeten geïntegreerd worden in de algemene beleidsvisie inzake mobiliteit. Ook hiervoor is geen bijkomend onderzoek vereist. Het vernieuwde mobiliteitsplan moet wel aandacht besteden aan deze thema's en kan er eveneens een aantal concrete acties aan koppelen voor de komende jaren.

De resultaten die voortkomen uit het onderzoek zullen in de laatste fase van het verbredings-/verdiepingsproces van het mobiliteitsplan (opmaak van het aangepaste mobiliteitsplan) gebruikt worden om de nieuwe taakstellingen te bepalen en het nieuwe actieprogramma vorm te geven.

5.1 Bouw van het NAC en heraanleg van het kerkplein

Het Nieuw administratief Centrum centraliseert de gemeentelijke diensten die nu verspreid zijn over de kernen van Putte en Beerzel. De volgende diensten worden erin ondergebracht: de bibliotheek, de poetsdienst, de gemeentelijke administratie, PWA, de politie, het OCMW en het schepencollege. Vanuit de gemeente ontstond de ambitie om deze functies samen te brengen op een goed bereikbare en centraal gelegen locatie. De bouw van het NAC heeft een impact op meerdere van de mobiliteitsthema's. Het NAC roept daarmee een aantal algemene vragen op en daarnaast een aantal vragen in het kader van specifieke deelproblemen (zie probleemstellingen). Om de algemene vragen te beantwoorden zal **via een mobiliteitstoets nagegaan worden wat de impact is**. Op basis van de conclusies van deze toets kan eventueel overgegaan worden tot de opmaak van een **uitgebreider MOBER** (Mobiliteitseffectenrapport), zelfs indien dit op basis van de gehanteerde richtlijnen niet strikt verplicht zou blijken te zijn.

5.1.1 Algemene vragen over het NAC

Wat betreft de bouw van het NAC zijn er een aantal algemene onderzoeksvragen die relevant zijn voor meerdere van de specifieke probleemstellingen die verderop besproken worden. Op veel van deze onderzoeksvragen bestaat reeds een antwoord, omdat Arcadis Gedas in 2007 de "Haalbaarheidsstudie NAC Putte" uitvoerde.

▶▶ Algemene onderzoeksvragen

Algemene onderzoeksvragen waarvan het antwoord belangrijk kan zijn bij de bespreking van de verschillende probleemstellingen, zijn:

- Wat is de attractie van het NAC in bezoekers per dag of per uur? Wat is de verwachte modal split? Wat is het aandeel openbaar vervoer? Wat is de uiteindelijke parkeerbehoefte?
- Wat is de verkeersproductie in gemotoriseerd verkeer per dag of per uur?
- Biedt het netwerk en de kruispunten voldoende capaciteit om de verkeerstoename op te vangen?

▶▶ Bestaande gegevens

Naar aanleiding van de komst van het NAC werd in 2007 de "Haalbaarheidsstudie NAC Putte" uitgevoerd door het studie bureau Arcadis Gedas. De studie gaf enerzijds een onderbouwing voor de bouw van het NAC, waarbij via een beknopte stedenbouwkundige en functionele screening werd nagegaan in welke mate de huidige locatie ook daadwerkelijk geschikt is voor het bouwen van een nieuw administratief centrum. Anderzijds onderzocht de nota een aantal potentiële invullingen voor het achterliggende gebied. Bij de uitwerking van deze haalbaarheidsstudie werd rekening gehouden met de volgende (ruimtelijke) beleidsdoelstellingen:

- Bij de ontwikkeling van de dorpskernen staan wooninbreiding, woonverbetering en het optimaliseren van de woon- en leefkwaliteit centraal;
- Een sterke verweving van functies wordt gestimuleerd;
- Het voorzieningsapparaat wordt versterkt en verder uitgebouwd in overeenstemming met de draagkracht van de woonfuncties in de omgeving.

Er werd eveneens extra aandacht besteed aan de ontsluiting (bij de invulling van het programma) en met het verzorgen van publieke ruimten en de aanwezigheid van structurerend groen.

Specifiek op vlak van mobiliteit werd rekening gehouden met de wegcategorisering en het parkeerbeleid. In de haalbaarheidsstudie werd ervan uitgegaan dat het aanbod aan parkeerplaatsen in het centrum bij heraanleg van het kerkplein vermoedelijk zal verminderen. De komst van de ondergrondse parking kan mogelijk een deel van deze parkeerbehoefte opvangen. Er werd gesteld dat het alleszins wenselijk is dat het NAC en het resterende programma voorzien in de eigen parkeerbehoefte op eigen terrein.

In de studie worden verder ook reeds een aantal vragen beantwoord die nuttig zijn bij de verdere uitwerking van de deelproblemen:

- Er zullen in het NAC een 85-tal personeelsleden werken. Gezien de centralisatie is de situatie nog niet volledig in te schatten maar een kleiner aandeel van de werknemers zou te voet komen en een 20% zou met de fiets komen. In de haalbaarheidsstudie werd uitgegaan van een modal split van 60%.
- Het NAC zal uiteraard ook bewegingen van gebruikers met zich meebrengen. De voornaamste bezoekerspiek ligt op dinsdagavond tussen 17u30 en 19u30. Op dat moment zouden tot 50 mensen gebruik maken van de gemeentelijke diensten, met het zwaartepunt op het laatste uur. Op dat moment zijn de meeste commerciële functies niet meer actief zodat men kan aannemen dat er meer parkeerruimte beschikbaar is op het openbaar domein. De andere piek ligt op zaterdagochtend wanneer een 20-tal gelijktijdige bezoekers aanwezig zouden zijn. Bij de parkeerbehoefte wordt ook hier uitgegaan van een modal split van 60%.

Voor wat betreft de parkeerbehoefte en de beoordeling van het aanbod openbaar vervoer wordt verwezen naar hoofdstuk 5.1.3 en hoofdstuk 5.1.4.

➤ Onderzoeksopzet

Voor heel kleine projecten, met nauwelijks of geen mobiliteitsimpact, is in principe geen mobiliteitsstudie nodig. Indien een plan of project bepaalde ondergrenzen overstijgt en/of als er bepaalde activiteiten ingepland worden (ongeacht hun omvang), wordt aanbevolen om in dialoog met alle betrokken partijen een screening van het plan of project te laten plaatsvinden aan de hand van de mobiliteitstoets. De mobiliteitstoets is een eerste toetsing van het project/plan op zijn mogelijke mobiliteitseffecten. Deze nota geeft in het kort aan welke mobiliteitseffecten te verwachten zijn evenals een beknopte beschrijving van de milderende maatregelen die de optredende effecten nog verder beperken. Wel kan gevraagd worden om enkele elementen meer in detail uit te werken of toe te voegen aan de mobiliteitstoets.

In Putte opteert men er voor om in de uitvoeringsfase van het proces van verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan een mobiliteitstoets uit te voeren met het oog op het NAC, los van het gegeven dat de opgestelde ondergrenzen met het huidige ontwikkelingsprogramma (NAC, ondergrondse parking en woongelegenheden) niet overschreden worden. Door het uitvoeren van een mobiliteitstoets zal worden nagegaan of een uitgebreider MOBER alsnog wenselijk is dan wel dat de mobiliteitsimpact reeds voldoende kan ingeschat worden aan de hand van het standaard invulformulier gehanteerd in de mobiliteitstoets. Indien het besluit uit de mobiliteitstoets bepaalt dat er best een MOBER dient opgemaakt te worden, zal verder gedetailleerd worden of het een project- of een plan-MOBER dient te zijn. De resultaten zullen alleszins opgenomen worden in het mobiliteitsbeleid. Bij de opmaak van de mobiliteitstoets zal rekening gehouden worden met de kencijfers qua modal split voor woon-werkverkeer bij bedienden (en bijhorende randopmerkingen) uit het "Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies" van de Vlaamse overheid (met name uit de "Effectraming van een aantal type activiteiten"). Deze mobiliteitstoets wordt vervolgens besproken met de verschillende partijen om het vervolgtraject te kunnen bepalen. De mogelijke pistes zijn:

- De mobiliteitsimpact van het project is op zich gering en de gegevens opgenomen in de mobiliteitstoets volstaan.
- De mobiliteitsimpact op het project is op zich gering maar een beperkte verduidelijking van de mobiliteitstoets op zich is aangewezen.
- Het project heeft een aanzienlijke impact op de mobiliteit in de onmiddellijke omgeving, het opmaken van een MOBER is aangewezen. (Voor het opmaken van een MOBER is eveneens een ondergrens vastgelegd door de Vlaamse regering in het Besluit van 3 juli 2009.) In dat geval is men verplicht om de Mobiliteitstoets uit te breiden tot een volwaardige MOBER. De focus van de MOBER wordt dan via de aanstiplijst uit het "Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies" bepaald.

	Werk-gerelateerd	Naar werk	Van werk
Autobestuurder	70,1%	71,1%	68,9%
Autopassagier	5,1%	5,5%	4,8%
OV	7,2%	7,1%	6,9%
Fiets	11,2%	11,1%	10,9%
Voetganger	5,8%	4,6%	7,8%

Tabel 17: Vervoerswijzekeuze van bedienden/kader voor werkverplaatsingen (OVG Vlaanderen, 2000)

De vervoerswijzekeuze is ook afhankelijk van de af te leggen afstand. Wanneer een bedrijf over een groter gebied recruteert verkleint het aandeel fietsgebruik. Ongetwijfeld heeft ook de ligging van het kantoor (evenals de woonplaats van de werknemer) een invloed op de vervoerswijze. (delen van) Brussel, Antwerpen, Gent en Mechelen zijn zeer goed bereikbaar met het spoor wat tot een hoger gebruik van de trein zal leiden.

Een andere belangrijke parameter die het autogebruik beïnvloedt is de mate waarin parkeerproblemen optreden. De kans dat men de auto neemt naar het werk ligt op 80% als men een rijbewijs heeft. Wanneer er enige parkeerproblemen zijn bij de werkplaats daalt de kans tot ongeveer 65%. Bij grote parkeerproblemen daalt de kans zelfs tot 35%. Ook de nabijheid van een bushalte of een treinstation haalt de mensen uit de auto.

De mobiliteitstoets zelf zal uit verschillende luiken bestaan. Een eerste luik geeft de algemene gegevens over het project en de vervoersvoorzieningen (bereikbaarheidsprofiel), de draagkracht van het projectgebied (o.a. verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid) en informatie met betrekking tot bezoekers en/of gebruikers (mobiliteitsprofiel). Dit zal neerkomen op een verfijning van het scenario uit de "Haalbaarheidsstudie NAC Putte" dat uiteindelijk gekozen werd (en van de parkeerbehoefte die daaruit voortkwam/voortkomt). Dit zal gekaderd worden in het ruimere parkeerbeleid (zie hoofdstuk 5.1.4 en hoofdstuk 5.3).

Het tweede luik van de mobiliteitstoets zal het mogelijk maken om een beeld te vormen van de te verwachten mobiliteits-effecten en -knelpunten. Dit zal gebeuren aan de hand van een beschrijving van de bestaande situatie. Kennis van de lokale situatie is hierbij zeer belangrijk. Naast een olijsting van bestaande knelpunten wordt ook aangegeven welke locaties extra aandacht verdienen omdat er mogelijk problemen zouden kunnen ontstaan. De knelpunten worden op een kwalitatieve manier weergegeven, maar daar waar kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn of beschikbaar worden (bvb. in het kader van ander mobiliteitsonderzoek) worden deze opgenomen.

Het derde luik spitst zich toe op maatregelen die desgevallend genomen kunnen worden om optredende effecten te milderen. Deze maatregelen kunnen infrastructurele aanpassingen (bvb. kruispuntaanpassingen, verplaatsing aansluiting wegennet, enz...) inhouden, flankerende maatregelen (bvb. promoten van alternatieve vervoerswijzen door o.a. het geven van een fietsvergoeding, installeren van douches, organiseren van een carpool, enz...). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen maatregelen die absoluut noodzakelijk zijn of maatregelen die aan te bevelen zijn.

Het laatste luik bevat de conclusies uit voorgaande stappen. Indien uit de gegevens blijkt dat de verkeersimpact van het project beperkt blijft en er geen significante problemen verwacht worden voor de omgeving, zal een verdere uitwerking tot een volwaardige MOBBER niet nodig blijken.

►► Kostenraming en timing

De mobiliteitstoets wordt uitgevoerd aan de hand van het standaard invulformulier gehanteerd in de mobiliteitstoets. Opname van een actie binnen de reguliere werking van de gemeentelijke mobiliteitsdienst. Timing in functie van personeelsbezetting.

5.1.2 Probleemstelling 1: effect op verblijfsgebieden en fiets- en voetgangersnetwerken

Met de komst van het NAC (met ondergrondse parking), de heraanleg van het kerkplein en de concentratie van een aantal gemeentelijke diensten dient men zich af te vragen welke invloed dat deze veranderingen hebben op de nabije omgeving. Er dient daarbij o.a. aandacht uit te gaan naar de kwaliteit en de leefbaarheid binnen verblijfsgebieden en fiets- en voetgangersnetwerken. Maar daarnaast zijn er ook een aantal praktische zaken. Zo moet nagegaan worden of de huidige plannen voldoende rekening houden met technische of andere vereisten qua inrichting.

» Onderzoeksvragen

Onderzoeksvragen waarop een antwoord geformuleerd moet worden, zijn:

- Heeft de komst van het NAC een invloed op de categorisering van wegen (bvb. met het oog op de selectie van de veiligste routes)?
- Houdt men bij de aanleg van het NAC en het kerkplein rekening met de leveringen aan de gemeentelijke diensten (al dan niet door zwaar vervoer)?
- Wordt daarbij ook rekening gehouden met incidentele betreding van het openbaar domein door zwaar vervoer (bvb. met het oog op dimensionering, fundering, enz...)?
- Houdt men bij de heraanleg van het kerkplein rekening met verkeersveiligheid?
- Houdt men bij de heraanleg van het kerkplein rekening met de principes voor integraal waterbeleid?
- Worden het NAC en het kerkplein optimaal geïntegreerd in de bestaande fiets- en wandelroutenetwerken (o.a. Trage wegen) en wordt aandacht besteedt aan veilige oversteekplaatsen?
- Zal de toenemende verkeersstroom een negatieve invloed hebben op de verkeersdoorstroming (hetgeen ook gevolgen heeft voor de leefbaarheid)?
- Heeft de komst van het NAC een negatieve invloed op de leefbaarheid in Putte centrum? Zal de toenemende verkeersstroom bvb. voor extra hinder zorgen (bvb. met betrekking tot luchtkwaliteit of geluidshinder)?
- Is (na de bouw van het NAC) ook een aanpassing in de bewegwijzering voorzien?
- Zijn er in de plannen ook voorzieningen getroffen om ongewenste verkeershandelingen tegen te gaan?
- Is er bij de bouw van het NAC en de aanleg van het plein voldoende rekening gehouden met de toegankelijkheid voor mindervaliden?
- Is naar aanleiding van de uiteindelijke realisatie van het NAC en het kerkplein een herziening nodig van het snelheidsplan of de afbakening van autoluwe gebieden?
- Wordt bij de inrichting van het kerkplein voldoende rekening gehouden met de milieuaspecten (zoals integraal waterbeleid, het micro-klimaat ("hitte-eilanden"), het energiebeleid, enz...)?

» Bestaande gegevens

Voor heel wat van bovenstaande onderzoeksvragen kan gekeken worden naar de plannen die opgenomen zijn in het vorige Mobiliteitsplan (2003) en in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2006). Het kan nodig zijn om deze plannen te actualiseren in functie van de nieuwe toestand. Zo kan men bvb. de kaart van de zone-30 gebieden aan een update onderwerpen indien dit wenselijk is vanuit mobiliteit en veiligheid. Ook de categorisering van wegen, het bewegwijzeringsplan, het snelheidsplan en de afbakening van autoluwe gebieden kan op deze manier bijgestuurd worden op basis van de geplande ontwikkelingen. Soms kan het ook wenselijk zijn om de visie uit het voorgaande mobiliteitsplan aan te passen op basis van nieuwe inzichten of specifieke ontwikkelingen. Dit zijn beleidsmatige afwegingen die geen uitgebreid onderzoek vereisen door een gespecialiseerd studie bureau.

De integratie van het NAC in het recreatief en functioneel fietsers- en voetgangersnetwerk moet eveneens afgetoetst worden aan de bestaande (beleids)plannen en beleidsvisies, evenals aan de visies en plannen die momenteel in volle ontwikkeling zijn (bvb. Trage wegen: PDPO "Buurt- en voetwegen"). Hierbij moet ook gekeken worden naar de hogere beleidsniveaus. In hoofdstuk 2.1 kwam reeds uitgebreid het thema van de fiets- en wandelnetwerken aan bod, ook de provinciale fietsknooppuntennetwerken. In het desbetreffende hoofdstuk zijn verschillende informatiebronnen (bvb. het

kaartmateriaal op de website van de provincie Antwerpen) opgenomen en staat ook de contactpersoon bij de provincie vermeld.

Om een antwoord te formuleren op een aantal andere, concrete vragen, is het voldoende om de bestaande ontwerpen en/of technische plannen (met bestekken) na te kijken of op de voet op te volgen in de toekomst (zodat implementatie van de aandachtspunten of bezorgdheden gegarandeerd is). Zo kunnen bvb. de aspecten met betrekking tot integraal waterbeheer opgenomen worden in de ontwerpen en de bestekken. In de bestaande ontwerpen kan ook nagegaan worden of er rekening gehouden wordt met verkeersveiligheid, mogelijkheden voor levering, incidentele betreding door zwaar vervoer, integrale toegankelijkheid en het tegengaan van ongewenste verkeershandelingen. En tot slot kunnen de plannen ook bekeken worden i.f.v. de verkeersdoorstroming, bvb. door bij het ontwerp rekening te houden met een doordachte inrichting van de in- en uitritten van de ondergrondse parking. Ook voor deze aandachtspunten is dus geen tussenkomst vereist van een studie bureau.

Voor wat betreft verkeersveiligheid, een belangrijke deelaspect binnen kwalitatieve verblijfsgebieden en fiets- en voetgangersnetwerken, kan men ook terugrijpen naar de gegevens over het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers op het grondgebied van Putte. Daaruit blijkt dat het aantal verkeersongevallen significant afgenomen is bij vergelijking tussen de jaren 2002 en 2005. Dit is een positieve trend en dit toont aan dat er op vlak van verkeersveiligheid een goed beleid wordt gevoerd. En ook de kaarten van het ongevallen-GIS geeft interessante informatie (zie afbeeldingen op volgende bladzijden).

	2002		2005		Evolutie
	Aantal	% van het totaal	Aantal	% van het totaal	
Aantal ongevallen	75		60		↘↘
Slachtoffers	113	100,0%	84	100,0%	↘↘
Overleden binnen 30 dagen	5	4,4%	1	1,2%	↘↘
Zwaargewonden	17	15,0%	11	12,9%	↘↘
Licht gewonden	91	80,5%	72	85,9%	↘↘

↗↗ : +5% of meer; ↗ : +1% tot +5%; → : -1% tot +1%; ↘ : -1% tot -5%; ↘↘ : -5% of minder

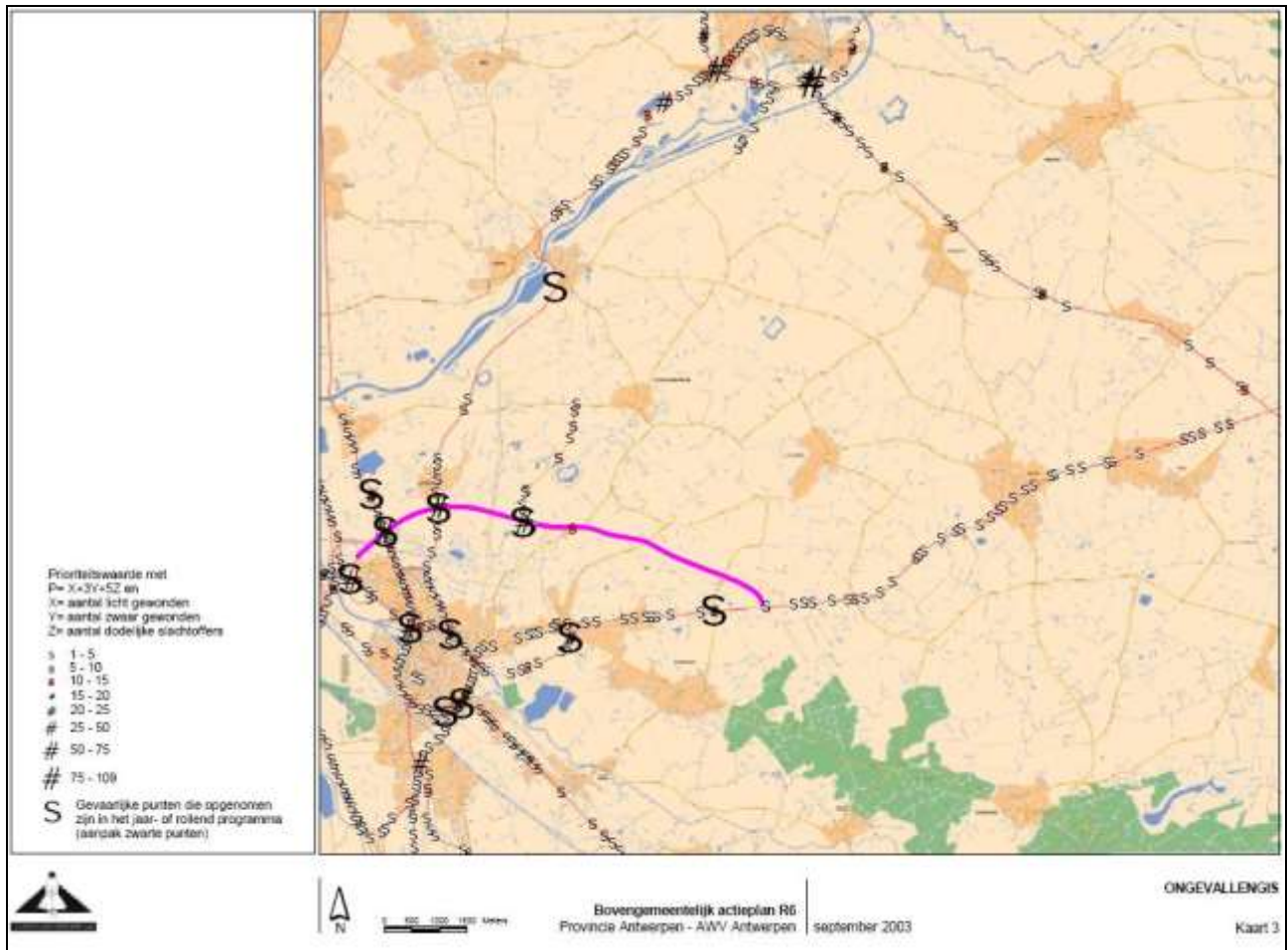
Bron: FOD Economie, Statistiek en Economische Informatie

Afb.62.1: Aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in Putte (FOD Economie).

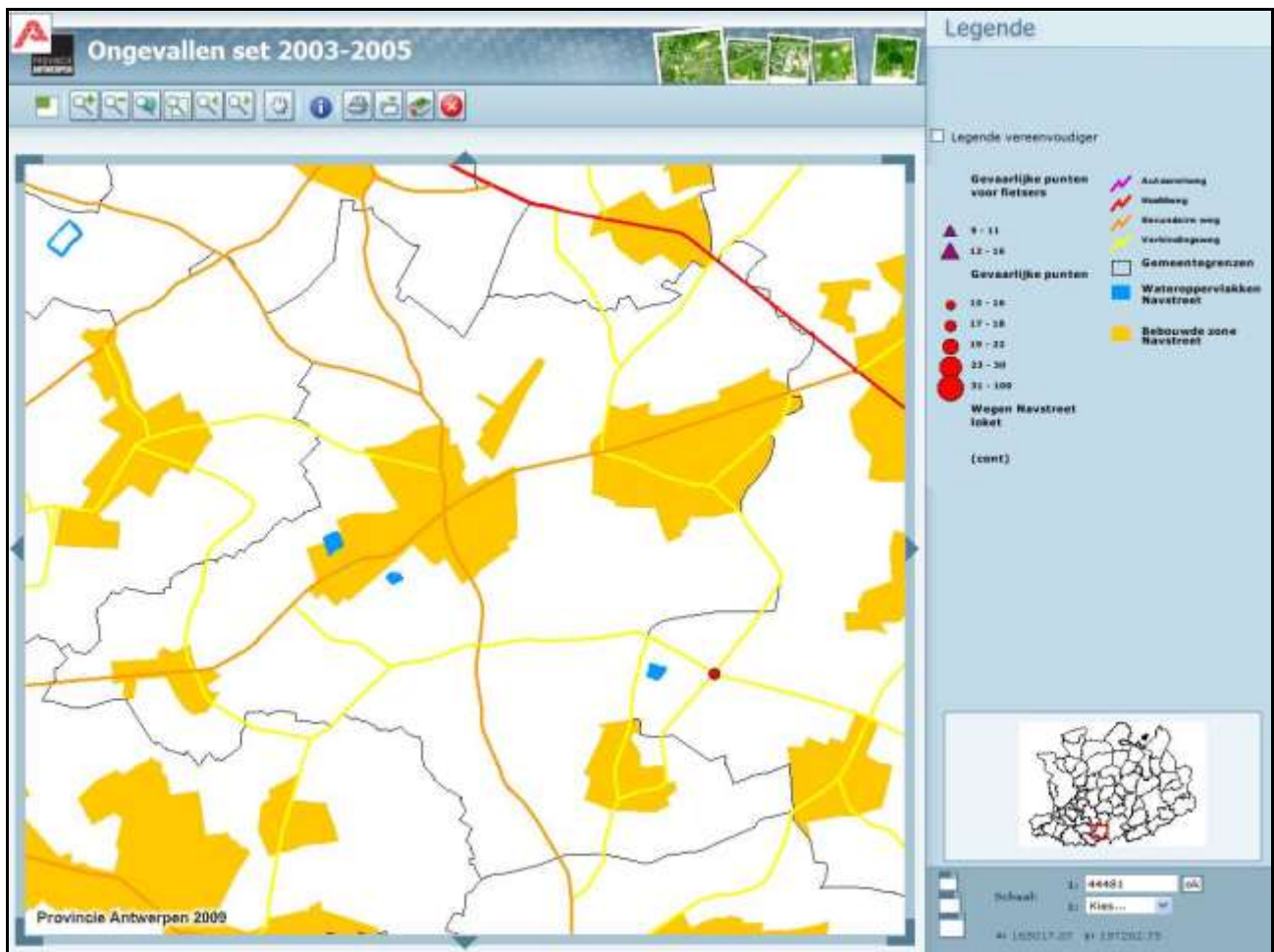
Voor wat betreft de integratie van het NAC en het kerkplein in de recreatieve en functionele fiets- en voetgangersnetwerken, is het nuttig de verschillende netwerken en hun onderlinge overlappings in kaart te brengen en om daarnaast ook contact op te nemen met de verschillende actoren die hierbij betrokken zijn (bvb. met de Provincie in het kader van het fietsknooppuntennetwerk).

Op de vraag of de toenemende verkeersstroom de leefbaarheid in Putte centrum in het gedrang brengt door een slechte luchtkwaliteit, kan geantwoord worden met een toepassing van het CAR-model op de nabije omgeving (en omliggende straten) op basis van het nieuwe (te verwachten) evenwicht in de verkeersstromen. Dit kan de gemeentelijke mobiliteitsdienst zelf doen (bvb. als actie in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst) met behulp van het model dat de Vlaamse overheid ter beschikking stelt.

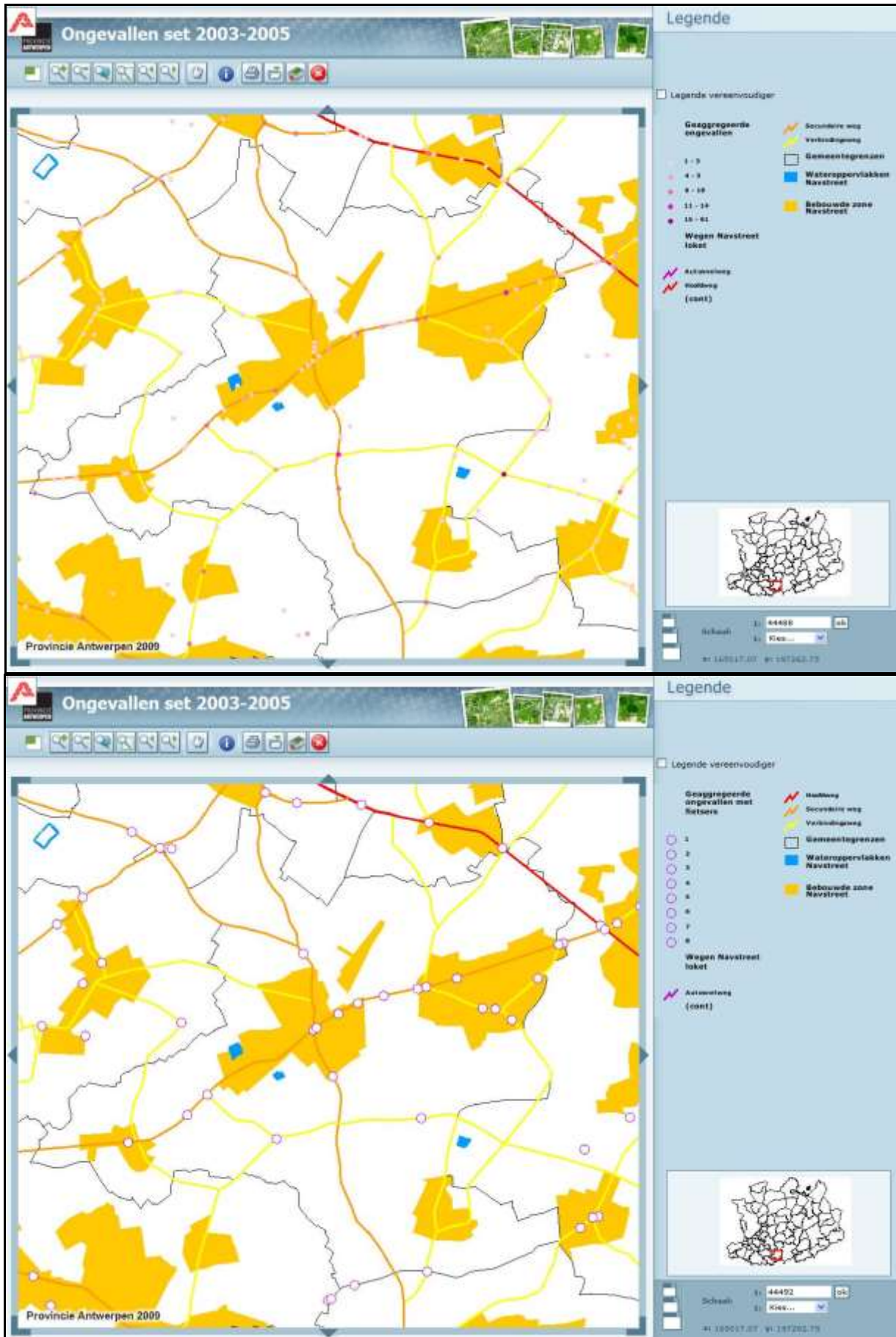
Voor wat betreft de milieuaspecten moet men een globale visie ontwikkelen op vlak van inrichting van pleinen en parkings. Ook dit kadert immers in een duurzaam mobiliteitsbeleid. In hoofdstuk 5.3. komt dit thema en de gewenste aanpak uitgebreider aan bod.



Afb.63.1: Ongevallen-GIS voor de omgeving van Putte (Provincie Antwerpen, AWW).



Afb.64.1: Ongevallen-GIS: gevaarlijke punten Putte en omgeving (Provincie Antwerpen).



Afb.65.1: Ongevallen-GIS: ongevallen in Putte en omgeving (Provincie Antwerpen).

» Onderzoeksopzet

Afhankelijk van de huidige stand van zaken in de verschillende dossiers en (beleids)plannen, moet onderstaande werkwijze ertoe leiden dat een doordacht en breed gedragen antwoord gevonden wordt op de gestelde onderzoeksvragen:

- Interne voorbereiding door de betrokken gemeentelijke diensten (volgens vakspecialiteit en bevoegdheid).
 - Beleidsdocumenten gerelateerd aan mobiliteit: dienst Mobiliteit in overleg met de bevoegde schepen van mobiliteit.
 - Ontwerpen: Dienst Stedenbouw & Ruimtelijke Ordening
 - Technische plannen en/of: Dienst Openbare Werken
 - Milieu en leefbaarheid: Milieudienst (en intern medewerker bevoegd voor het thema Welzijn)
 - Recreatieve netwerken: Dienst Toerisme
- Sectoroverschrijdend overleg met alle betrokken diensten waarbij de aandachtspunten en bezorgdheden vertaald worden in de respectievelijke plannen.
- Integraal overleg met externe actoren, o.a.:
 - De Vlaamse dienst Wegen en Verkeer
 - De Lijn: netmanagement openbaar vervoer
 - De provincie Antwerpen: functionele en recreatieve netwerken (“fietsknooppunten”)
 - Enz...
- Terugkoppeling met vertegenwoordigers uit doelgroepen (mindervaliden, senioren, jeugd, enz...)
- Definitieve implementatie van opmerkingen en bedenkingen in de ontwerp- en/of inrichtingsplannen

» Kostenraming en timing

Niet van toepassing. Opname van een actie binnen de reguliere werking van de gemeentelijke mobiliteitsdienst. Timing in functie van personeelsbezetting. Een integrale visie (of deelvisies) evenals een onderbouwing bij de beleidskeuzes op basis van de onderzochte thema's zal alleszins opgenomen worden in het nieuwe mobiliteitsplan (2010).

5.1.3 Probleemstelling 2: effect op openbaar vervoer

De komst van het NAC (met ondergrondse parking) heeft niet alleen een invloed op de kwaliteit van de verblijfsgebieden en de voetgangersnetwerken. Er zijn ook effecten mogelijk inzake openbaar vervoer. Ook hier moeten een aantal vragen beantwoord worden.

» Onderzoeksvragen

Onderzoeksvragen waarop een antwoord geformuleerd moet worden, zijn:

- Is in Putte centrum (waar het NAC komt) momenteel voldaan aan de eisen van de basismobiliteit?
- Heeft de ontwikkeling van het NAC een impact op de basismobiliteit, waardoor een extra aanbod gecreëerd zou moeten worden?
- Is het huidige aanbod openbaar vervoer voldoende voor het verwachte gebruik van openbaar vervoer (zie verwachte modal split in hoofdstuk 0)?
- Geeft de bouw van het NAC aanleiding tot een herziening van het netmanagement openbaar vervoer? Is bvb. een nieuwe halte aan het NAC mogelijk en welke implicaties heeft dit voor het actieplan inzake halte-accommodatie?
- Indien er een nieuwe halte komt aan het NAC, is er dan bij de inrichting van het plein voldoende rekening gehouden met de toegankelijkheid voor mindervaliden (opstapmogelijkheden, enz...)?
- Zal de toenemende verkeersstroom een negatieve invloed hebben op de verkeersdoorstroming?

» Bestaande gegevens

In hoofdstuk 2.1 werd reeds aangetoond dat in Putte grotendeels voldaan is aan de eisen van basismobiliteit (zie afbeelding 13.2). Aangezien het NAC gelokaliseerd is in het centrum van Putte, zal de komst ervan geen implicaties hebben op de basismobiliteit. Het is alleszins wel nuttig om de implementatie van de basismobiliteit voor het hele grondgebied van Putte te herbekijken.

Met het oog op de verkeersdoorstroming werd er reeds op gewezen dat de bestaande ontwerpen en technische plannen ook bekeken moeten worden i.f.v. de verkeersdoorstroming, bvb. door bij het ontwerp rekening te houden met een doordachte inrichting van de in- en uitritten van de ondergrondse parking (zie hoofdstuk 5.1.1).

Een laatste vraag die overblijft is de vraag met betrekking tot een herziening van het netmanagement voor openbaar vervoer. Een nieuwe halte aan het NAC is voor de gemeente Putte alleszins gewenst, maar is dit ook mogelijk en welke implicaties heeft dit dan voor het netmanagement. Deze vraag zal beantwoord moeten worden in overleg met De Lijn. Indien een nieuwe halte opgenomen wordt, dan moet in het actieplan inzake halte-accommodatie ook voorzien worden dat deze ingericht wordt.

» Onderzoeksopzet

Voor wat betreft het herbekijken van de basismobiliteit is het aangewezen dat de dienst Mobiliteit (in overleg met de bevoegde schepen van mobiliteit) intern nagaat welke leemtes er nog heersen op het vlak van de basismobiliteit. Daarbij moet aandacht besteedt worden aan nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen die een aanpassing of uitbreiding van de basismobiliteit verantwoorden. Indien blijkt dat er nog belangrijke lacunes zijn in het aanbod (i.f.v. basismobiliteit), dan moet dit teruggekoppeld worden met de hogere instanties en de vervoermaatschappij De Lijn.

Ook voor wat betreft een eventuele herziening van het netmanagement openbaar vervoer moet eerst een grondig dossier voorbereid worden door de gemeentelijke mobiliteitsdienst. Het is daarbij belangrijk om pro-actief in te spelen op mogelijke knelpunten die kunnen ontstaan ten aanzien van de gewenste nieuwe halte. Vervolgens moet in overleg met De Lijn nagegaan worden wat de concrete mogelijkheden zijn en welke stappen daarvoor ondernomen moeten worden.

» Kostenraming en timing

Niet van toepassing. (Binnen reguliere werking gemeente (mobiliteitsdienst)). Timing in functie van personeelsbezetting. Indien geen unanieme consensus bereikt is voor de definitieve opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan (2010), dan zullen de standpunten van de betrokken actoren opgenomen worden in het beleidsplan.

5.1.4 Probleemstelling 3: effect op parkeren

In functie van de bouw van het Nieuw Administratief Centrum (NAC) en de restauratie van de kerk met heraanleg van het kerkplein zal het parkeeraanbod in het centrum van Putte moeten worden herbekeken. De uitdieping van het thema B9 (parkeerbeleid en parkeerplan) met alle aspecten van de parkeerproblemen in Putte wordt in een apart hoofdstuk besproken (zie hoofdstuk 5.3). Daarin zal ook aandacht besteedt worden aan de specifieke context van het NAC en de onderzoeksvragen die daarmee gepaard gaan.

» Onderzoeksvragen

Zie uitwerking in hoofdstuk 5.3.

» Bestaande gegevens

Zie uitwerking in hoofdstuk 5.3.

» Onderzoeksopzet

Zie uitwerking in hoofdstuk 5.3.

» Kostenraming

Zie uitwerking in hoofdstuk 5.3.

5.2 Routes zwaar vervoer

Uit de sneltoets bleek dat de afwikkeling van vrachtvervoer (o.a. komende van Keerbergen) verder onderzocht diende te worden. Op dit ogenblik is er geen duidelijk overzicht van de bestaande knelpunten. Het is alleszins nuttig om dit in een voldoende ruim perspectief te plaatsen. Niet enkel op gemeentelijk niveau zijn er maatregelen die de verkeersafwikkeling van zwaar vervoer kunnen verbeteren, maar ook op bovenlokaal niveau moeten een aantal knelpunten opgelost worden. Op bovenlokaal niveau wordt deze problematiek in de regio opgenomen door het RESOC.

» Onderzoeksvragen

Onderzoeksvragen waarop een antwoord geformuleerd moet worden, zijn:

- Welke uitspraken doen de uitgevoerde streefbeeldstudies (N10, N15 en R6) over de routes voor zwaar vervoer? Welke impact hebben deze studies op de huidige visie binnen het mobiliteitsplan?
- Welke gevolgen zijn er voor de categorisering van wegen (selectie van veiligste routes)?
- Is er voldoende aandacht voor veiligheidsvoorzieningen in de mobiliteitsvisie inzake zwaar vervoer? Welke concrete acties zijn opgenomen in het actieprogramma?
- Is er een maximale ontkoppeling voorzien van zwaar vervoer en recreatieve of functionele fiets- en wandelroutenetwerken?
- Zijn de grote dragers voor vrachtverkeer in het verkeersnetwerk voorzien van veilige oversteekplaatsen? Is een actualisatie van het bestaande actieplan wenselijk?
- Is het aspect geluidshinder in voldoende mate opgenomen bij de opmaak van het routeplan zwaar vervoer? (De nadruk ligt hier op lokaal beleid! (bvb. locatie van vrachtwagenparkings).)
- Is er een gebruik- en vormtypologie opgemaakt per wegtype en werd daarbij voldoende rekening gehouden met de inrichting i.f.v. de passage van zwaar vervoer?
- Zijn er plaatsen waar het zwaar vervoer zich vast rijdt omwille van leemtes in de signalisatie of zijn er locaties waar zwaar vervoer onbewust afwijkt van de voorziene routes? Is de signalisatie in staat om onnodig zoekverkeer te vermijden? Is er sprake van sluipverkeer door zwaar vervoer?
- Stellen er zich problemen ten aanzien van de luchtkwaliteit langsheen de routes voor zwaar vervoer?
- Gelden er aangepaste snelheden op routes voor zwaar vervoer?
- Is een uitbreiding van de tonnagebeperkingen wenselijk?

» Bestaande gegevens

Eerst en vooral moet verwezen worden naar de bestaande kaarten en beleidsvisie inzake zwaar vervoer in het huidige mobiliteitsplan (2003). Ook het nieuwe Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan (2006) schetst een duidelijk beeld van de huidige verkeerssituatie en de gewenste verkeerssituatie. Op basis van die gegevens kan nagegaan worden waar de uitgevoerde studies nieuwe informatie bevatten die een aanpassing aan de mobiliteitsvisie t.a.v. zwaar vervoer en de

categorisering van wegen vereist. Ook een actualisatie van het snelheidsplan en de tonnagebeperking is mogelijk op basis van de huidige beleidsplannen in functie van nieuwe inzichten en visies. In de studie naar de doortrekking van de R6 is ook een kaart opgenomen inzake de belasting van het netwerk door zwaar vervoer (met een prognose voor 2010). Hieruit bekomt men ook reeds indicatie over het sluipverkeer door zwaar vervoer. Meer informatie hierover (bvb. ten aanzien van de gebruikte basisgegevens en de gevolgde methodiek) zou moeten opgevraagd worden bij de provincie Antwerpen die de desbetreffende plot-kaarten opmaakte.

Op basis van het kaartmateriaal uit het mobiliteitsplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS, 2006), kan onderzocht worden of er een maximale ontkoppeling voorzien is (en/of mogelijk is) tussen de routes voor zwaar vervoer en de recreatieve en functionele fiets- en wandelroutes. Kaartmateriaal voor de recreatieve en functionele fietsroutes (bvb. fietsknooppunten) kan bijkomend bekomen worden bij de provincie Antwerpen. Zo is het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFFN) online te raadplegen op hun website via het geoloket). De laatste versie dateert van augustus 2008. In het oorspronkelijke mobiliteitsplan is ook een actieprogramma opgenomen. Hieruit kan informatie bekomen worden over de gewenste veiligheidsvoorzieningen en veilige oversteekplaatsen langs de routes voor zwaar verkeer. Er moet daarbij wel nagegaan worden of de geplande acties ook daadwerkelijk gerealiseerd zijn.

Voor wat betreft de milieuaspecten kan men voor meer informatie terecht bij de Milieudienst, zowel met het oog op de klachtenregistratie inzake eventuele geluidshinder door vrachtwagens als voor de toepassing van het CAR-model Vlaanderen om de luchtkwaliteit te toetsen op basis van het huidige (of te verwachten) evenwicht in de verkeersstromen.

Een belangrijke item is de gebruik- en vormtypologie die opgemaakt of geactualiseerd zou moeten worden per wegtype. Daarbij moet immers voldoende rekening gehouden met de inrichting i.f.v. de passage van zwaar vervoer. Men moet voorkomen dat er plaatsen gecreëerd worden waar het zwaar vervoer zich vast rijdt. Er zijn bij de bevoegde overheden verkeerskundige tabellen beschikbaar met minimumvereisten (afmetingen, hellingspercentages, bochtstralen, enz...) ten aanzien van de verschillende vervoerscategorieën (auto, bus, vrachtwagen, enz...). Deze kunnen geïmplementeerd worden in de vormtypologie.

Voor wat betreft de bewegwijzering kan verwezen worden naar het huidige signalisatieplan. In de bewegwijzering moeten leemtes in de signalisatie voorkomen worden waardoor zwaar vervoer onbewust afwijkt van de voorziene routes (waarna het zich dreigt vast te rijden in krappe straten). Dit is eveneens belangrijk om onnodig zoekverkeer door vrachtwagens te vermijden. Een actualisatie van het bestaande signalisatieplan met specifieke aandacht voor dit probleem is wenselijk.

Met het oog op de reductie van het sluipverkeer kan gewezen worden op de studie die het RESOC de komende maanden zal uitvoeren in samenwerking met alle betrokken actoren (zie hoofdstuk). In dit onderzoek zijn reeds een aantal studies gepland of er zullen extra studies opgestart worden in samenspraak met de desbetreffende gemeente.

» Onderzoeksopzet

Afhankelijk van de huidige stand van zaken in de verschillende dossiers en (beleids)plannen en voor het opmaken van een gebruik- en vormtypologie voor de verschillende wegcategorieën, moet onderstaande werkwijze ertoe leiden dat een doordacht en breed gedragen antwoord gevonden wordt op de gestelde onderzoeksvragen:

- Interne voorbereiding door de betrokken gemeentelijke diensten (volgens vakspecialiteit en bevoegdheid).
 - Beleidsdocumenten gerelateerd aan mobiliteit: dienst Mobiliteit in overleg met de bevoegde schepen.
 - Ontwerpen: Dienst Stedenbouw & Ruimtelijke Ordening
 - Technische plannen en/of: Dienst Openbare Werken
 - Milieu en leefbaarheid: Milieudienst (en intern medewerker bevoegd voor het thema Welzijn)
 - Recreatieve netwerken: Dienst Toerisme
- Sectoroverschrijdend overleg met alle betrokken diensten waarbij de aandachtspunten en bezorgdheden vertaald worden in de respectievelijke plannen.
- Integraal overleg met externe actoren, o.a.:
 - De Vlaamse dienst Wegen en Verkeer
 - De Lijn: netmanagement openbaar vervoer
 - De provincie Antwerpen: functionele en recreatieve netwerken ("fietsknooppunten")

- Enz...
- Terugkoppeling met vertegenwoordigers uit doelgroepen (mindervaliden, senioren, jeugd, enz...)
- Definitieve implementatie van opmerkingen en bedenkingen in de ontwerp- en/of inrichtingsplannen

Voor wat betreft de onderzoeken naar het sluipverkeer, moet zeker benadrukt worden dat het weinig zin heeft om op de RESOC-studie vooruit te lopen en het probleem van het sluipverkeer (al dan niet door vrachtwagens) in Putte los te koppelen van de bovenlokale problematiek. De studie zal van nabij opgevolgd worden door de gemeenten, waaronder Putte en door IGEMO via het intergemeentelijke mobiliteitsnetwerk. In functie van de problematiek van specifiek het vrachtverkeer zal de gemeente Putte, in het kader van dit intergemeentelijk overleg binnen RESOC, er voor ijveren een herkomst-bestemmingsonderzoek te laten uitvoeren voor het vrachtverkeer. Indien meer informatie gekend is voor de definitieve opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan, dan wordt dit alleszins verwerkt in de beleidsvisie inzake mobiliteit en in het actieplan.

➤➤ **Kostenraming**

Niet van toepassing. (Binnen reguliere werking gemeente (mobiliteitsdienst)).Timing in functie van personeelsbezetting.

5.3 Parkeerbeleid en parkeerplan

Naar aanleiding van de bouw van het NAC en de heraanleg van het kerkplein komt er nieuwe ondergrondse parking. Het is belangrijk om een correcte inschatting te maken van de parkeerbehoefte i.f.v. bundeling van gemeentelijke diensten (eventueel bijkomende studie NAC of op hele grondgebied). Daarbij moet rekening gehouden worden met alle aspecten van de parkeerproblemen in Putte.

➤➤ **Onderzoeksvragen**

Onderzoeksvragen waarop een antwoord geformuleerd moet worden, zijn:

- Hebben de ruimtelijke ontwikkelingen naar aanleiding van de streefbeeldstudies N10 en N15 en de studie naar de doortrekking van de R6 een impact op het gevoerde parkeerbeleid? Ontstaan er ook nieuwe opportuniteiten naar aanleiding van deze studies (bvb. ten aanzien van de aanleg van strategische (rand- of carpool-)parkings, ontsluitingsmogelijkheden van bestaande parkings, enz...)?
- Heeft de wegencategorisering een invloed op de parkeerdruk en de locatie van parkings?
- Voldoet de parkeercapaciteit van de nieuwe ondergrondse NAC-parking aan de parkeervraag?
- Zal de toenemende verkeersstroom en meer specifiek het in- en uitkomend parkeerverkeer van en naar de ondergrondse parking t.h.v. het NAC een negatieve invloed hebben op de verkeersdoorstroming?
- Is er een aanpassing in de bewegwijzering voorzien met het oog op de ondergrondse parking t.h.v. het NAC?
- Voldoet de parkeercapaciteit op de andere parkings (niet alleen in het centrum van Putte, maar ook in Beerzel, Peulis en Grasheide)?
- Zijn er aanpassingen nodig aan het globale signalisatieplan (bewegwijzering) om parkeer-zoekverkeer te reduceren, zowel door autoverkeer als door vrachtverkeer?
- Is er een duidelijke afstemming tussen de routes voor zwaar vervoer en de parkeermogelijkheden voor vrachtwagens? Wordt het (langdurig) parkeren van vrachtwagens vlak langs de openbare weg in de mate van het mogelijke voorkomen (vanuit het standpunt van verkeersveiligheid)?
- Welke mogelijkheden bestaan er in het kader van multimodale netwerken (bvb. rand- of carpoolparkings)? Is een actualisatie van de visie hierover wenselijk naar aanleiding van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en strategische projecten (N10, N15, R6 en NAC)?
- Moet het aanbod aan speciale mobiliteitsdiensten en/of voorzieningen voor mindervaliden geactualiseerd worden o.b.v. nieuwe inzichten of visies?
- Wordt bij de inrichting van parkings voldoende rekening gehouden met de milieuaspecten (zoals integraal waterbeleid, het micro-klimaat ("hitte-eilanden"), het energiebeleid, enz...)?

» Bestaande gegevens

Voor een aantal van bovenstaande onderzoeksvragen met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling en de categorisering van wegen kan gekeken worden naar de plannen die opgenomen zijn in het vorige Mobiliteitsplan (2003) en in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2006). Deze plannen dienen geactualiseerd te worden in functie van de nieuwe toestand of de geplande toestand (volgens de streefbeeldstudies N10 en N15, de studie naar aanleiding van de R6 en het NAC en kerkplein). Nieuwe opportuniteiten moeten zeker in kaart gebracht worden (met verantwoording van de strategische keuzes) in het nieuwe mobiliteitsplan.

Bij de uitwerking van de "Haalbaarheidsstudie NAC Putte" door het studiebureau Arcadis Gedas werd de benodigde parkeercapaciteit onderzocht in functie van de verschillende scenario's qua invulling van het projectprogramma. Bij het uitwerken van deelscenario's (commercieel, appartementen, verkaveling, publiek domein), al dan niet met de eventuele ontwikkeling van een ondergrondse parking, werden verschillende argumenten beoordeeld. Voor het programma onder het maaiveld zijn er in eerste instantie 2 opties. Ofwel wordt er geen functie aan gegeven, ofwel wordt er geparkeerd in 1 of 2 lagen. De beschikbare ruimte op deze wijze intensief gaan gebruiken is in dit geval wenselijk omwille van 3 redenen:

- De parkeerdruk in het centrum zal sterk toenemen indien men de werknemers en gebruikers afwentelt op de omliggende straten;
- De parking kan een deel van het huidige parkeervolume opvangen indien het openbaar domein rondom de kerk wordt heraangelegd.
- Het creëert kansen om te streven naar inbreiding en verdichting binnen de kern wat niet het geval is bij een gelijkvloerse parking.

Er werden uiteindelijk 2 voorstellen uitgewerkt. In het eerste voorstel voorziet men in een ondergrondse parkeergarage van 1 laag achter het NAC met 82 plaatsen. In het tweede voorstel zou men opteren om in een groter aantal plaatsen te voorzien, waarbij men delen van de parking in helling zou leggen om zo tot een 150tal parkeerplaatsen te komen op 2 lagen. Wat betreft de parking moet voorzien worden in de parkeerbehoefte van verschillende groepen gebruikers. Enerzijds zijn er de werknemers van het NAC. Anderzijds heb je de plaatsen behorend bij de residentiële functies. Afhankelijk van de keuze voor 1 of 2 lagen resten er bij de scenario's een verschillend aantal plaatsen die bijvoorbeeld verhuurd kunnen worden op langere termijn. Voor de 85 personeelsleden van het NAC gaat men bij de berekeningen uit van een modal split van 60%. Dit zou resulteren in een behoefte van 50-tal plaatsen. De nodige ruimte voor dienstvoertuigen (10 tot 12 plaatsen) kan eventueel opgevangen worden achter het huidige gemeentehuis waar heden een 20-tal plaatsen ter beschikking zijn. Voor het aantal bezoekers werd eerder reeds een meting gedaan. Er werd een maximum genoteerd van 50 personen tijdens het piekmoment dinsdagavond. Indien we hier ook een modal split van 60% op toe passen dan komen we uit op 30 wagens. Gezien dit piekmoment buiten de normale commerciële uren valt mag aangenomen worden dat er voldoende aanbod is op het openbaar domein in de buurt. In de tabel hieronder wordt een inschatting gemaakt van de verdeling van het aantal parkeerplaatsen bij één of twee lagen parking onder het maaiveld.

Wanneer men de parkeercapaciteit nader gaat onderzoeken, dan is het interessanter om deze vraag ook in een ruimer kader te bekijken. Er wordt dan beter een onderzoeksopdracht opgesteld waarbij de parkeerintensiteit op de verschillende belangrijke parkings op het grondgebied van Putte onderzocht worden binnen één en dezelfde opdracht. Ditzelfde gebeurde reeds eerder naar aanleiding van het eerste mobiliteitsplan (zie afbeelding 62.1). Dergelijke capaciteits- en bezettingsmeting zou opnieuw uitgevoerd kunnen worden, waarbij ditmaal alle parkings in het parkeerbeleidsplan onderzocht worden (dus ook de parkings in Peulis, Beerzel en Grasheide). Er dient daarbij wel eveneens een beleidsmatige terugkoppeling te gebeuren met het oog op het gewenste parkeerbeleid (met name over het standstill-principe, parkeerregulering, de ruimtelijke visie op parkeren, enz...).

Een aantal andere onderzoeksvragen gerelateerd aan het NAC kunnen gedeeltelijk of volledig beantwoord worden door de bestaande ontwerpen en/of technische plannen (met bestekken) specifiek na te kijken vanuit het standpunt van mobiliteit. Het op de voet opvolgen van de plannen in de toekomst is vereist zodat implementatie van de aandachtspunten of bezorgdheden gegarandeerd is. Zo kan ook de doorstroming gegarandeerd worden door bij het ontwerp rekening te houden met een doordachte inrichting van de in- en uitritten van de ondergrondse parking. Voor dit aandachtspunt is dus geen verdere tussenkomst vereist van een studiebureau. De betrokken diensten kunnen in gezamenlijk overleg beslissen over de opmaak en/of wijziging van de ontwerpplannen.

1 laag parkeren	commercieel	residentieel	NAC	rest	totaal pp
gebruiker index	1pp/33m ²	bew. 1pp/ wo	werkn. 60%	?	
scen A commercieel	32	0	50	0	82
scen B appartementen	0	22	50	10	82
scen C appartementen	0	14	50	18	82
scen D1 verkaveling	0	11	50	21	82
scen D2 verkaveling	0	18	50	14	82
scen E publiek domein	0	0	50	32	82
scen F parking maaiveld	0	0	50	50	100
2 lagen parkeren	commercieel	residentieel	NAC	rest	totaal pp
gebruiker index	1pp/33m ²	bew. 1pp/ wo	werkn. 60%	?	
scen A commercieel	35	0	50	65	150
scen B appartementen	0	22	50	78	150
scen C appartementen	0	14	50	86	150
scen D1 verkaveling	0	11	50	89	150
scen D2 verkaveling	0	18	50	82	150

Afb.: Parkeerbehoefte NAC (Arcadis Gedas).

TABEL : PARKEERCAPACITEIT EN -BEZETTING CENTRUM PUTTE

	capaciteit	bezetting	bezettingsgraad
kerkplein (incl. parkeerplaatsen rond de kerk)	114	73	64%
Lierbaan	38	34	89%
A. Nahonstraat	3	3	100%
Mechelbaan oost (Lierbaan-Reetlei) *	39	19	49%
Mechelbaan west (Lierbaan-Gravenhoek)	11	9	82%
totaal centrumzone	205	138	67%

* door wegenwerken was de capaciteit tijdens de telling beperkt tot 30, zodat de bezetting op dat moment 63 % bedroeg. Er wordt verondersteld dat ten gevolge van de werken niet minder auto's geparkeerd staan, maar dat deze enkele tientallen meter verder in de straat parkeren.

Afb.72.1: Tabel met de parkeercapaciteit en –bezetting in het centrum van Putte.

Ook voor wat betreft de bewegwijzering kan men terugvallen op de bestaande plannen en beleidsinstrumenten. Via kleine wijzigingen moet men de bestaande signalisatieplannen bijsturen op basis van de geplande ontwikkelingen. Daarbij kan geopteerd worden om de visie uit het voorgaande mobiliteitsplan aan te passen op basis van nieuwe inzichten of specifieke ontwikkelingen. Dit zijn beleidsmatige afwegingen die geen uitgebreid onderzoek vereisen door een gespecialiseerd studie bureau, maar die daarentegen op korte termijn intern uitgebreider onderzocht kunnen worden.

Voor wat betreft de milieuaspecten moet men een globale visie ontwikkelen op vlak van inrichting van parkings. Deze visie kan resulteren in een technische fiche die in de toekomst bij de bestekken kan bijgevoegd worden die handelen over de aanleg van (grote) verharde oppervlakten zoals parkings en pleinen. Een belangrijke bron van informatie is de "Pesticidentoets" (zie hoofdstuk 2.2.).

» Onderzoeksopzet

De bovenstaande onderzoeksvragen kunnen deels intern beantwoord worden door de verschillende gemeentelijke diensten. Afhankelijk van de huidige stand van zaken in de verschillende dossiers en (beleids)plannen en voor het opmaken van een gebruik- en vormtypologie voor de verschillende wegcategorieën, moet onderstaande werkwijze ertoe leiden dat een doordacht en breed gedragen antwoord gevonden wordt op de gestelde onderzoeksvragen:

- Interne voorbereiding door de betrokken gemeentelijke diensten (volgens vakspecialiteit en bevoegdheid).
 - Beleidsdocumenten gerelateerd aan mobiliteit: dienst Mobiliteit in overleg met de bevoegde schepen.
 - Ontwerpen: Dienst Stedenbouw & Ruimtelijke Ordening
 - Technische plannen en/of: Dienst Openbare Werken
 - Milieu en leefbaarheid: Milieudienst (en intern medewerker bevoegd voor het thema Groenbeheer)
 - Recreatieve netwerken: Dienst Toerisme
- Sectoroverschrijdend overleg met alle betrokken diensten waarbij de aandachtspunten en bezorgdheden vertaald worden in de respectievelijke plannen.
- Integraal overleg met externe actoren, o.a.:
 - De Vlaamse dienst Wegen en Verkeer
 - De Lijn: netmanagement openbaar vervoer
 - De provincie Antwerpen: functionele en recreatieve netwerken ("fietsknooppunten")
 - Enz...
- Terugkoppeling met vertegenwoordigers uit doelgroepen (mindervaliden, senioren, jeugd, enz...)
- Definitieve implementatie van opmerkingen en bedingen in de ontwerp- en/of inrichtingsplannen

Voor wat betreft de onderzoeksvraag m.b.t. de parkeercapaciteiten en de bezettingsgraad van de parkings is het nuttig om bijkomende uitleg te geven over de verschillende deelonderzoeken die overwogen kunnen worden:

- Meting van de totale parkeercapaciteit:
Voorafgaand aan de onderzoeksdagen is gedetailleerd de huidige parkeercapaciteit opgemeten. Per straatdeel en parkeerterrein is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen aanwezig zijn van welk type (langsparkeren langs het trottoir, schuin- en haaksparkeren en parkeerterreinen). Daarbij is tevens onderscheid gemaakt naar algemene parkeerplaatsen en bijzondere parkeerplaatsen, zoals invalide-, artsen- en vergunningshoudersplaatsen.
- Parkeerbezetting:
Waarnemers doorlopen ieder halfuur in vaste loopvolgorde de parkeerdruk per straatdeel of parkeerterrein. Op gedetailleerde schaal kan vervolgens inzicht verschaft worden in parkeerbezettingcijfers. Met deze cijfers wordt inzicht verschaft in de bezettingsgraad (of het aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door het aantal beschikbare plaatsen).
- Parkeerduurmeting:
Soms is het ook noodzakelijk om een parkeerduuronderzoek gehouden. In dat geval wordt op halfuurniveau de parkeerduur bepaald, doordat waarnemers (tijdens de bezettingmeting) kentekens van geparkeerde voertuigen hebben geregistreerd. Omwille van privacy-redenen worden uitsluitend de eerste vier karakters van de nummerplaten genoteerd. Op deze manier kan de parkeerduur bepaald worden. Ieder halfuur wordt

gekeken of hetzelfde kenteken er nog staat of dat een nieuw kenteken de betreffende plaats heeft ingenomen. De parkeerduur verschaft een belangrijk inzicht in het gebruik van bepaalde straten en parkeerterreinen. Let op: ondanks de gekozen methodiek m.b.v. kentekenregistratie op halfuurniveau is het niet mogelijk het specifieke "kortparkeren" (minder dan een halfuur) in beeld te brengen.

- De "turn-over" (aantal parkeerhandelingen):
Voor ieder parkeerterrein geldt dat per parkeerplaats berekend wordt hoe vaak het betreffende parkeervak van geparkeerd voertuig verandert. Dit maakt het mogelijk om het aantal parkeerhandelingen per plaats gedurende het onderzoekstijdvak per dag te bepalen. Tevens wordt de gemiddelde "turn-over" per uur bepaald (gemiddeld aantal parkeerhandelingen per plaats per uur). NB: Ook hier geldt dat het specifieke "kortparkeren invloed heeft op de turn-over; daar waar korter dan een halfuur geparkeerd wordt, zullen bepaalde parkeerhandelingen mogelijk niet meegenomen zijn in de turn-over.
- Parkeermotieven:
Om te achterhalen op welke locaties welke type parkeerders staan geparkeerd, is het nodig aan te geven 'wie', welke mogelijke parkeerproblemen veroorzaken. We onderscheiden drie verschillende groepen, met name bewoners, werkers en bezoekers van het onderzoeksgebied. Bij kentekenregistratie kunnen dan bvb. de volgende uitgangspunten gehanteerd worden:
 - Voertuigen die geparkeerd stonden op vrijdag tussen 05:45 en 06:30 uur worden gedefinieerd als de groep "bewoners" (Deze groep wordt voor alle onderzoeksdagen als "bewoner" gedefinieerd). Verder geldt het uitgangspunt dat voertuigen (kentekens) van bewoners niet continue op dezelfde plaats/straat hoeven te staan. Bewoners kunnen tijdens het onderzoek van plaats veranderen, maar worden dan nog steeds aangeduid als "bewoner".
 - Voertuigen die zowel om 09:30 als om 12:00 uur geparkeerd staan op dezelfde parkeerplaats en niet tot de groep "bewoners" toebehoren, worden gedefinieerd als zijnde de groep "werknemers". Deze groepen zijn voor alle onderzoeksdagen opnieuw bepaald en op alle dagen uniek. Er moet eventueel rekening gehouden worden koopavonden. Voertuigen die zowel om 17:00 uur als om 20:00 uur geparkeerd staan, worden ook als "werknemers" aangeduid.
 - Voertuigen die niet tot één van beide bovengenoemde groepen behoren, worden gedefinieerd als zijnde de groep "bezoekers".
 - Let op: Ten behoeve van de groep "bewoners" zijn tevens voertuigen geregistreerd die op eigen terrein stonden en zichtbaar waren vanaf de openbare weg. Deze voertuigen kunnen namelijk in de loop van de meetperioden op openbaar grondgebied geparkeerd worden en worden daardoor als "bewoners" gekenmerkt. Indien deze voertuigen niet als zijnde "bewoners" geregistreerd zouden worden, bestaat de kans dat deze voertuigen ten onrechte in één van beide andere categorieën worden geplaatst. De voertuigen die op eigen terrein zijn gesignaleerd worden echter niet in de bezettingscijfers opgenomen.
 - Deze theoretische benadering hoeft niet de exacte waarheid te zijn, maar biedt wel voldoende inzicht in de verhouding tussen bewoners, werknemers en bezoekers.
- Algemene opmerking: bij parkeeronderzoeken is het belangrijk om goede referenties te kiezen afhankelijk van het doel (en van de specifieke parkeerproblemen die vastgesteld werden), dus bvb. niet of eventueel juist wel tijdens schoolvakanties (drukke periodes). Bij het uitvoeren van het parkeeronderzoek is het alleszins ook nuttig om bepaalde (uitzonderlijke) omstandigheden te vermelden, bvb. ook voor wat betreft zeer slechte weersomstandigheden. Dergelijke zaken kunnen immers de resultaten aanzienlijk verkleuren.

De gemeente Putte kiest, omwille van de omvang van het parkeeronderzoek, ervoor om in de aanvangsfase slechts gericht een deel van het onderzoek aan te vatten. Meer specifiek zal een parkeerduuronderzoek worden uitgevoerd waarin de parkeerbezettingsgraad ook vervat zit. Deze gegevens kunnen gebruikt worden voor een ruwe berekening van de "turn-over" (exclusief "kortparkeren"). Op basis van deze informatie kan vervolgens overwogen worden om in het actieplan van het nieuwe mobiliteitsplan bijkomende studies op te nemen die de komende jaren uitgevoerd kunnen worden, bvb. naar andere parkings of naar andere aspecten van het parkeerbeleid. Een uitgebreider onderzoek naar parkeermotieven zal bvb. in deze eerste fase niet nodig zijn indien de bezettingsgraad vrij laag is. Er doen zich in dat geval immers weinig of geen parkeerproblemen voor. De gemeente kan er voor opteren om dit werk in eigen regie uit te voeren of om de taken uit te besteden aan een studie bureau. Dit is een keuze die afhangt van de personeelsbezetting en de uitbouw van de mobiliteitsdienst.

»» Kostenraming

Voor het intern beantwoorden van het merendeel van de onderzoeksvragen is een kostenraming niet van toepassing. De werkzaamheden gebeuren binnen de reguliere werking van de gemeente (mobiliteitsdienst). De timing hangt af van de personeelsbezetting. De resultaten moeten alleszins wel beschikbaar zijn om tot een evenwichtig parkeerbeleid te komen in het nieuwe mobiliteitsplan. De definitieve opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan is voorzien in 2010.

Voor wat betreft de kosten van het parkeeronderzoek zoals dit uitgevoerd wordt door gespecialiseerde studiebureaus, wordt verwezen naar het vademecum "Duurzaam parkeerbeleid - Deel 4: parkeerbehoefte en onderzoek". Daarin wordt gesteld dat de kosten van parkeeronderzoek bestaan uit de volgende componenten:

- De voorbereiding:
De afspraken en de methode vastleggen, secties intekenen, personeel inplannen. De kosten van de voorbereiding zullen dalen bij herhaalmetingen of bij een duidelijk parkeerprotocol.
- De uitvoering op straat (het veldwerk):
Dit gebeurt meestal met waarnemers tegen een beperkt tarief (€ 25 tot € 50 per uur). De totale uitvoeringskosten zijn dan afhankelijk van het aantal benodigde waarnemers, hun loopsnelheid en de periode waarin ze werken. Naarmate een meting ingewikkelder wordt, zal de loopsnelheid afnemen. Steeds meer bureaus gaan over op de inzet van apparatuur. Aangezien zo de variabele kosten meestal dalen en de vaste kosten stijgen, biedt de inzet van apparatuur voordelen bij grootschalige metingen.
- De verwerking en controle van de gegevens:
De verwerking gebeurt meestal in Excel of een gespecialiseerd programma. Controle van de gegevens is van groot belang. Het is echter nooit mogelijk om de resultaten van het veldwerk te controleren tenzij die in hoge mate onwaarschijnlijk zijn. Dan zal de meting op eenzelfde moment moeten worden overgedaan.
- Presentatie van de gegevens:
Hierin is de keuze tussen tabellen, of op kaartmateriaal ten behoeve van een Geografisch Informatie Systeem (GIS). Voor een klein gebied bieden tabellen voldoende overzicht. Bij een groot aantal parkeerplaatsen, of een ingewikkeld stratenpatroon, verdient presentatie via kaartmateriaal de voorkeur.

De totale kosten van een bezettingsgraad met capaciteitsmeting in de binnenstad van een middelgrote gemeente liggen (volgens de informatie uit datzelfde vademecum) tussen € 5.000 en € 15.000.

Voor wat betreft de kosten werd bijkomend navraag gedaan bij een aantal studiebureaus. Daaruit bleek het belang van een zeer precieze definiëring van de doelstellingen en van de opname-momenten. Metingen tijdens het de week, het weekend of op zondag maken een verschil uit, evenals het uur van de gevraagde metingen (met het oog op parkeermotieven bvb.). Analyses die uitgevoerd moeten worden door een senior-analist worden aangerekend een een kostprijs van circa € 90 per uur.

Bijlage 2

Verlag PAC goedkeuring verkenningnota

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE

Antwerpen

BIJEENKOMST van 25 februari 2010

ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente Putte

Verkenningnota

1. Situering

- ⇒ Putte beschikt over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan dd. 29/11/2003.
- ⇒ De sneltoets werd conform verklaard op 28/08/2008
- ⇒ De Verkenningnota wordt voorgelegd op 15/10/2009
- ⇒ De aangepaste verkenningnota wordt gunstig geadviseerd op 25/02/2010

2. Bespreking Verkenningnota

Volledigheid

De verkenningnota is duidelijk ingevuld. Een verslag van de PAC van 28/08/2008 is toegevoegd. Een verslag van de GBC van 22/09/2009 is bijgevoegd.

De nota is goed opgebouwd en volledig.

Er wordt een overzicht gegeven van de planningscontext, genoemd overzicht van de relevante beleidsinstrumenten met impact op mobiliteit. Daarna worden andere (verkeers)ontwikkelingen of projecten aangegeven. Interessant en nuttig is de actualisatie van het bestaande actieprogramma. Het GRS gaf reeds een aantal bestaande en nieuwe knelpunten. Er worden ook opportuniteiten aangegeven met name RESOC-studie rond sluipverkeer en het project rond trage wegen.

STAP 1. Uitkomst sneltoets

De tabel uit de sneltoets met de mogelijk aan te passen en op te nemen thema's wordt overgenomen.

In de sneltoets was er een duidelijk onderscheid tussen aanpassen en nieuwe thema's.

Dit leidt tot de volgende thema's voor verbreden en verdiepen die worden onderzocht:

Opname van de bouw van het Nieuw Administratief Centrum met heraanleg van het kerkplein en haar effecten op parkeren en openbaar vervoer binnen de thema's B1 (Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken), B4 (openbaar vervoer), B9 (Parkeerbeleid en parkeerplan) en B10 (overstapvoorzieningen).

Een uitdieping van het thema B7 (routes zwaar vervoer), o.a. aangaande de afwikkeling van vrachtvervoer komende van Keerbergen.

Een uitdieping van het thema B9 (Parkeerbeleid en parkeerplan) met alle aspecten van de parkeerproblemen in Putte.

Een toevoeging van het thema C7 (gemeentegrensoverschrijdende aspecten) met behandeling van diverse deelthema's.

De nota zal ook extra aandacht besteden aan de streefbeeldstudies voor de N10 en N15 en de maatregelen voor het doortrekken van de R6 en een aantal milieuaspecten. Hier wordt geen verder onderzoek naar verricht. Dit wordt vertaald in een aanpassing van de beleidscontext.

Het hoofdstuk 3.2 Concretisering uit te werken werkdomeinen tot thema's brengt enige verwarring vooral door de titels die inmiddels bekende termen zoals *verbredings- en verdiepingsthema's* anders invullen. Opgesplitst per werkdomein worden mogelijke thema's verder uitgewerkt naar mobiliteitseffecten, mobiliteitsbeleid en milieubeleid. We missen echter een concrete lijst met thema's en de relaties. Er wordt bovendien onderscheid gemaakt tussen *verbredings- en verdiepingsthema's* die hierop betrekking hebben enerzijds en *verbredings- en verdiepingsthema's* die ermee verbonden

kunnen zijn anderzijds. In feite tracht men alle relaties en impact van dit thema te vatten, een goede voorbereiding op de relatiematrixes.

STAP 2. Relatiematrixes

De relatiematrixes worden opgesteld voor 5 thema's en krijgen een toelichting: Er is voldoende aandacht voor toegankelijkheid.

STAP 3. Relatietabel en taakstellingen

Uitgewerkt voor de 5 thema's in tabelvorm. Overzichtelijk, beknopt en volledig.

STAP 4. Onderzoeksopzet – Plan van Aanpak

De probleemstelling, onderzoeksvragen, aanwezige gegevens en onderzoeksopzet zijn voor de in stap 1 genoemde thema's uitgewerkt.

De kostenraming en timing wordt per thema besproken.

Thema bouw NAC en heraanleg kerkplein.

De probleemstelling is opgedeeld in effecten op fiets- en voetgangersnetwerk, openbaar vervoer en parkeren, waarna ook de onderzoeksvragen zo worden gestructureerd. Ad. 1 De onderzoeksvragen zijn eerder als beleidsvragen geformuleerd doch niet als een vraag die het onderzoek zal sturen en beantwoorden. Blijkbaar is de onderzoeksopzet dan ook eerder een overleg met betrokkenen.

Ad 2. Openbaar vervoer: idem. Vb. onderzoeksvraag kan hier zijn: Welke is de attractie van het NAC in bezoekers per dag/uur? Welk is de verwachte modal split? Welk is het aandeel OV? Is het huidige OV-aanbod voldoende voor het verwachte OV-gebruik? Vb. de verkeersstroom: welk is de verkeersproductie in gemotoriseerd verkeer per dag/uur? Biedt het netwerk en de kruispunten voldoende capaciteit om de verkeerstoename op te vangen? Overleg biedt geen antwoord op deze vraag. Een mober en bedrijfsvervoerplan is eerder aangewezen als onderzoeksmethodiek. Gaat het om een belangrijke herlocatie? Zijn er effecten op de vervoerswijzekeuze tov bestaande situatie? Eventueel is ook een mobiliteitsonderzoek van de huidige locatie naar attractie en verplaatsingswijze nodig. *Hier is op ingegaan.*

Parkeren: hoe groot is de ondergrondse parking? Volgens de gemeente bedraagt deze 180 pp, wat de 200 benadert die nu een mober wettelijk vereisen. Mogelijk is er wel een moberplicht op basis van de BVO. Het is dan ook duidelijk dat deze best als onderzoeksmethodiek wordt voorgesteld en dat de resultaten verwerkt worden in de uitwerkingsnota.

Thema routes zwaar vervoer:

Vooraleur beleidsvragen. Onderzoeksmethodiek is weer overleg.

Parkeerbeleid en parkeerplan

Idem. Niet duidelijk is welke methodiek nu gekozen wordt? *Aangevuld.* De kosten van een parkeeronderzoek worden voorgesteld.

Ontbreekt bij al deze thema's: wat gaat men doen met de onderzoeksresultaten?

Aangevuld voor alle thema's samen.

3. Bespreking in de PAC:

Opmerkingen vorige PAC:

De Provincie was niet aanwezig op de GBC en heeft volgende opmerkingen:

P6. de laatste versie van het BFFN is augustus 2008. *(aangepast in de nota p. 7)*

De studie quick scan van de gewestplantracés is voor twee projecten van belang voor Putte: de R6 en de N10 Heikant. Het GRS heeft in verband hiermee een standpunt ingenomen, het is van belang dit te vermelden. *Dit werd aangevuld p. 13.*

p.12 RSP gaat partieel in herziening. Een bijeenkomst is gepland op 28.10.

p.13 De contactgegevens van TPA zijn verouderd en niet relevant.

Sluipverkeer regio Mechelen. Hier is input gegeven door provincie en departement.

p.55 Ongevallengegevens van FOD economie. Ook de data van de ongevallenGIS van de provincie kan hier vermeld of weergegeven worden. *Dit werd aangevuld p. 61-63.*

De onderzoeksopzet is te veel gefocust op overleg en niet op onderzoek. Moet het AC wel een thema zijn?

De gemeente geeft aan dat er vooral veel intern onderzoek moet gebeuren.

RO: geen opmerkingen

De Lijn: heeft de studie niet ontvangen. De gemeente wil liefst nog commentaar ontvangen van de Lijn.

Opmerkingen PAC 25/02:

De provincie heeft nog opmerkingen.

De Provincie blijft met vragen zitten rond thema's: de uitgebreidheid van het parkeerbeleidsplan. Is een bedrijfsvervoersplan voor de eigen site niet meer aangewezen?

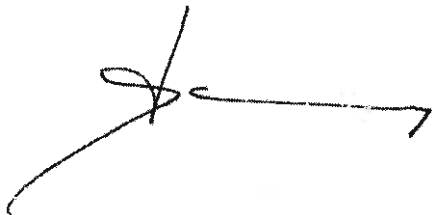
Dit moet aandacht krijgen in de uitwerkingsnota.

De opmerkingen worden op de GBC opnieuw geformuleerd en meegenomen in de uitwerkingsnota.

Advies van de auditor

De aangepaste verkenningsnota wordt gunstig geadviseerd. De opmerkingen moeten meegenomen worden in de uitwerkingsnota.

Voor advies, te Antwerpen,



de interne auditor mobiliteitsplannen,
Valère Donné

Bijlage 3

Uitwerkingsnota



IGEMO
WONEN | WERKEN | LEVEN

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan
uitwerkingsnota: 24/09/2015
Gemeente: Putte



Inhoudstafel

Inhoudstafel	2
1. Inleiding	5
1.1. Conclusie verkenningnota	5
1.2. Samenstelling GBC	5
1.3. Opmaak en uitwerking thema's	6
1.4. Participatietraject	6
2. Thema: Route zwaar vervoer	7
2.1. Regionale vrachtroute	8
2.2. Gemeentelijk onderzoek	10
2.2.1. Lokale vrachtverkeergenererende gebieden Putte	10
2.2.2. Mogelijke gemeentelijke lokale vrachtroute	11
2.2.3. Ontsluitingsmogelijkheden (bereikbaarheid bedrijven)	12
2.2.4. Aspecten ontsluitingswegen (verkeersleefbaarheid/verkeersveiligheid)	13
Huidige wegategorisering	13
Kruising van onderzochte vrachtwegen met de bovenlokale functionele fietsroutes	14
Leefbaarheid langs de route	25
Reeds bestaande tonnagebeperking	27
Snelheden	29
2.2.5. Conclusie en verbeteringsmogelijkheden	30
2.2.6. Gewenste vrachtroute	30
2.3. Intergemeentelijk lokaal vrachtroutenetwerk	31
2.3.1. Lokale vrachtverkeergenererende gebieden Putte	31
2.3.2. Beleidscontext	31
Wegencategorisering	31
Fietsroutenetwerk	32
Beleidscontext buurgemeentes	32
Bestaande maatbeperkingen zwaar vervoer	33
2.3.3. Bestaande routes en visie	33

Bestaande routes	33
Visie.....	33
2.3.4. Selectie intergemeentelijk lokaal vrachtrouten netwerk	34
Definitie.....	34
Intergemeentelijke route.....	35
Intergemeentelijke route.....	36
2.3.5. Knelpunten.....	36
2.4. Onderzoek parkeerlocaties zwaar verkeer.....	38
2.4.1. Inventaris parkeerlocaties vrachtverkeer.....	38
Inventaris per deekern.....	38
2.4.1. Mogelijke parkeerlocaties vrachtverkeer	39
3. Thema: Bedrijfsvervoerplan van het NAC.....	41
3.1. Inleiding	41
3.2. Bereikbaarheidsprofiel.....	41
3.2.1. Algemene situering	42
3.2.2. Bereikbaarheid met wagen	43
3.2.3. Bereikbaarheid met openbaar vervoer	43
3.2.4. Bereikbaarheid met fiets.....	46
3.2.5. Bereikbaarheid als voetganger.....	46
3.3. Profiel van de werknemers	47
3.4. Resultaten enquête	47
3.4.1. Huidige verplaatsingswijze personeelsleden NAC	47
3.4.2. Relatie afstand – verplaatsingsmiddel.....	48
3.4.3. Woon-werkafstand.....	49
3.4.4. Andere verplaatsingsvormen.....	50
3.4.5. Combinatie van activiteiten.....	51
3.4.6. Bereidheid van autogebruikers om over te stappen op andere vormen van vervoer ...	53
3.4.7. Verbeteringsvoorstellen van personeel voor verduurzamen woon-werkverplaatsingen	55
3.4.8. Dienstreisverplaatsingen	56
3.5. Doelstellingen woon-werk en dienstreisverplaatsingen.....	59
3.6. Maatregelen.....	62

3.6.1.	Maatregelen om het fietsen in woon-werkverkeer te stimuleren.....	63
3.6.2.	Maatregelen om het fietsen in dienstverplaatsingen te stimuleren	63
3.6.3.	Maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer bij woon-werkverkeer te stimuleren.....	64
3.6.4.	Maatregelen om het carpoolen te stimuleren	64
3.7.	Monitoring van de resultaten.	64
4.	Thema: Parkeerbeleid.....	65
4.1.	Inleiding	65
4.2.	Onderzoek parkeercapaciteit en -bezetting.....	65
4.2.1.	Parkeercapaciteit	65
4.2.2.	Parkeerbezetting.....	70
4.2.3.	Conclusie en oplossingen parkeercapaciteit en -bezetting	87
4.3.	Onderzoek parkeerduurmeting.....	88
4.3.1.	Conclusie en oplossingen parkeerduur blauwe zone.....	93
4.3.2.	Flankerende maatregelen oplossingen blauwe zone: signalisatie, sensibilisatie en handhaving.....	93

1. Inleiding

1.1. Conclusie verkenningnota

De verkenningnota die op 15 oktober 2009 conform werd verklaard door de PAC vermeldde volgende thema's die onderzocht dienen te worden:

- Lokale route en parkeerplaatsen Zwaar Vervoer
- Analyse bereikbaarheid en woon-werkverplaatsingen personeel van het Nieuw Administratief Centrum (NAC).
- Parkeerbeleid en parkeerplan

Omwille van financiële redenen zijn alle onderzoeken uitgevoerd door de gemeente zelf. Het uitvoeren van deze onderzoeken gebeurt bijkomend aan de reguliere werking van de dienst mobiliteit waardoor de mogelijke tijdsbesteding beperkt is. Dit element, samen met personeelwissels bij IGEMO heeft gezorgd voor een vertraging binnen het origineel uitgestippelde timing en verklaart de tijdspanne tussen de verkenningnota en de voorliggende uitwerkingsnota.

Deze uitwerkingsnota is een verdere uitwerking van de thema's uit de verkenningnota.

1.2. Samenstelling GBC

De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) was als volgt samengesteld:

Gemeente Putte:

- Schepen van mobiliteit en milieu
- Schepen van openbare werken
- Mobiliteitsambtenaar / Diensthoofd Grondgebonden zaken
- Afgevaardigde per politieke fractie zetelend in de gemeenteraad
- Politiezone BoDuKaP
- Brandweercommandant

Vaste leden:

- Vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn
- Vertegenwoordigers van de betrokken wegbeheerders

Variabele leden:

- Afgevaardigde van de provincie
- Afgevaardigde van departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

1.3. Opmaak en uitwerking thema's

In deze stap wordt het onderzoek per thema in functie van het mobiliteitsplan uitgevoerd. De uitkomsten moeten een antwoord geven op de geformuleerde probleem- en doelstelling uit de verkenningsnota. Het gaat om een probleemgericht, thematisch onderzoek in functie van de geselecteerde thema's. Het is niet de bedoeling dat gericht onderzoek wordt uitgevoerd in functie van concrete uitvoeringsplannen of ontwerpen. Dit moet later in start- en projectnota's worden uitgewerkt.

1.4. Participatietraject

De gemeente Putte opteert om in het kader van het participatietraject het ontwerp mobiliteitsplan ter inzage te leggen voor de bevolking.

Opmerkingen geformuleerd tijdens dit openbaar onderzoek zullen worden besproken en ingepast in het ontwerp mobiliteitsplan.

2. Thema: Route zwaar vervoer

Uit de sneltoets bleek dat de afwikkeling van vrachtvervoer verder onderzocht diende te worden zodat de bestaande knelpunten kunnen opgelijst worden. Daarom werd een gewenste vrachtroute voor doorgaand verkeer opgesteld waarbij nagegaan wordt waar de vrachtverkeergenererende gebieden gelegen zijn en wat de aangewezen route is voor het vrachtverkeer om deze gebieden te ontsluiten en bereikbaar te blijven vanuit de buurgemeenten. Hiervoor werkte de gemeente Putte samen met buurgemeenten Bonheiden en Keerbergen. De drie gemeenten vertrouwden het uitwerken van de lokale vrachtroute Bonheiden-Keerbergen-Putte toe aan een studie bureau.

Bij het selecteren van de gewenste ontsluitingsroutes werd rekening gehouden met de bereikbaarheid van de bedrijven, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van de routes.

Vorbereidend onderzocht de gemeente, om dit objectief te beoordelen, de bestaande routes op volgende criteria: huidige weg categorisering, rijwegbreedte, huidige en gewenste snelheid, aanwezige fietsvoorzieningen, passage door hindergevoelig gebieden en reeds aanwezige tonnagebeperkingen. Op basis van de resultaten werd bekeken welke wegen mogelijks in een gemeentelijke vrachtroute kunnen worden opgenomen, op welke criteria welke vrachtwegen verbeterd kunnen worden en welke aspecten prioritair moeten aangepakt worden. Om de gewenste vrachtroute voor iedereen duidelijk te maken zal een duidelijke en uniforme signalisatie op de vrachtroute nodig zijn. In sommige straten moet om de gewenste vrachtroute kracht bij te zetten, een tonnagebeperking worden geplaatst of worden weggenomen.

De bevindingen van dit eerste onderzoek werden gebruikt als vertrekpunt voor de opmaak van het intergemeentelijke lokale vrachtrouten netwerk. Hier is namelijk uitgegaan van de bestaande situatie. Er werd hoofdzakelijk rekening gehouden met:





- Voornaamste attractiepolen zwaar verkeer
- Beleidscontext
- Kwetsbare gebieden
- Bestaande maatbeperkingen voor zwaar verkeer
- Bestaande routes

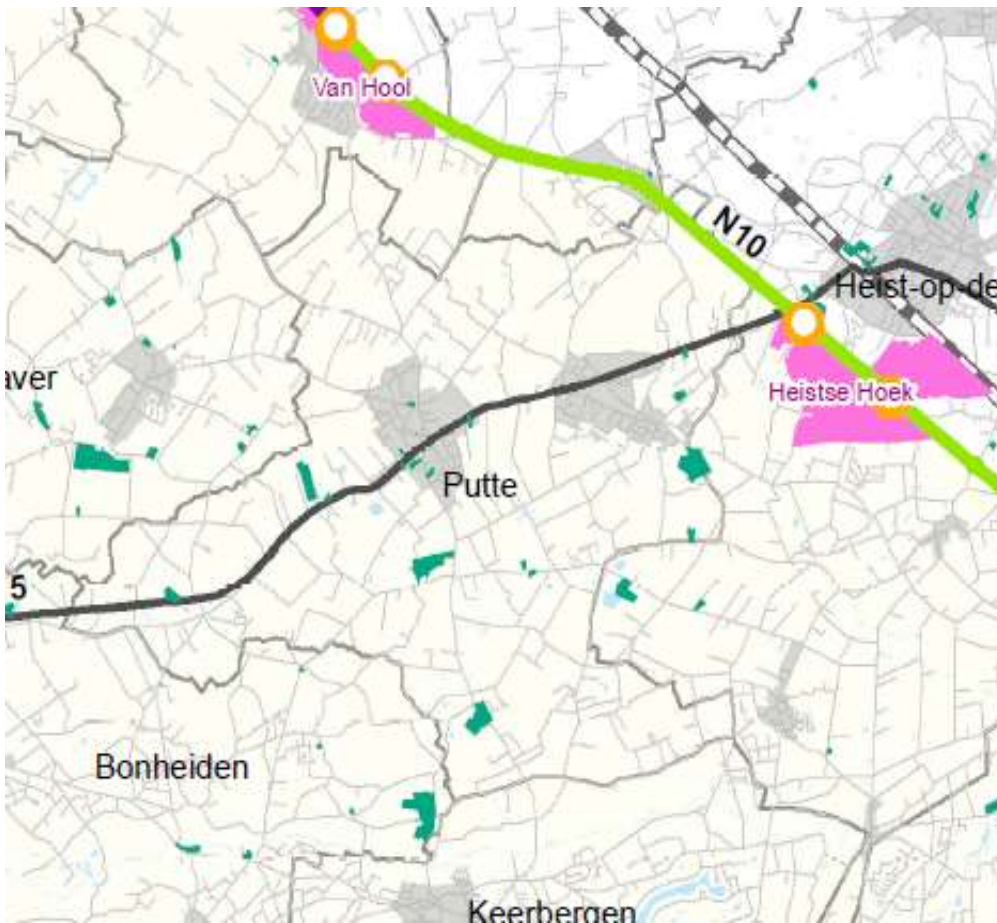
In het oude mobiliteitsplan werd ook geen onderzoek uitgevoerd naar mogelijke parkeerplaatsen van zwaar vervoer. Tijdens de onderzoeksfase inventariseerde de gemeente Putte dan ook de plaatsen waar vrachtwagens 's avonds op de openbare weg of op privé terrein geparkeerd stonden. Naast een inventaris vormde de gemeente tevens een beeld van de mogelijke parkeerplaatsen zwaar vervoer.

2.1. Regionale vrachtroute

De Vlaamse overheid (departement MOW) liet een studie uitvoeren voor de opmaak van het regionaal vrachtroutenetwerk. Dit resulteert in een regionaal netwerk op Vlaams schaalniveau van wegen die het meest geschikt zijn om vrachtverkeer te dragen. Een vlotte doorstroming met zo weinig mogelijk hinder voor de verkeersveiligheid en –leefbaarheid staan hierbij centraal.




In de studie wordt een selectie gemaakt van bestaande en toekomstige regionale productie- en attractiezones. Vervolgens werd gekeken hoe deze zones ontsloten konden worden door het selecteren van een regionaal vrachtroutenetwerk. In dit onderzoek werd voor de gemeente Putte geen regionaal bedrijventerrein geselecteerd. Om de bedrijventerreinen van de buurgemeenten namelijk Van Hool (Lier) en Heistse Hoek (Heist-op-den-Berg) naar de E313 te kunnen ontsluiten, werd de N10 vanaf de gemeentegrens met Berlaar tot de gemeentegrens met Heist-op-den-Berg aangeduid als regionale vrachtroute type III. De betekenis van de regionale vrachtroute types wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Symbol	categorie	betekenis
	Hoofdvrachtroute	Het hoofdvrachtroutenetwerk bestaat uit het vrachtroutenetwerk op MACRO niveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
	Vrachtroute I	Het vrachtroutenet I zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiepolen op meso-niveau te verbinden met het hoofdwegennet vrachtroutenetwerk.
	Vrachtroute II	Vrachtroute II zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief via het vrachtroute I of het hoofdwegennet aanwezig is of de omrijfactor te groot wordt.
	Vrachtroute III	Vrachtroutenet III, zijn koppelstukken die noodzakelijk zijn om het netwerk te vervolledigen. Doorgaande regionale vrachtstromen dienen hier geweerd te worden. Daarom maken deze routes geen deel uit van het niveau vrachtroute I.









Legende






Toegangspunten

-  Multimodaal knooppunt
-  Lokaal knooppunt
-  Regionaal knooppunt

Vrachtroutenetwerk

-  Hoofdvrachtroute
-  Hoofdvrachtroute A
-  Vrachtroute type I
-  Alternatieve vrachtroute I
-  Vrachtroute type II
-  Vrachtroute type III

Bedrijventerreinen

-  Geselecteerd
-  Niet geselecteerd
-  Spoorbeddingen
-  Bebouwde kom
-  Wateroppervlakken



Figuur 1: Regionaal vrachtroutenetwerk regio Putte

Dit regionaal vrachtrouten netwerk kan door de gemeente Putte verder aangevuld worden met lokale vrachtroutes. Dit zijn voorkeursroutes naar vrachtverkeergenererende gebieden vertrekkend vanaf de regionale vrachtroute type I, II of III. Daarom worden de lokale vrachtverkeergenererende en de toekomstig lokale vrachtverkeergenererende gebieden eerst in kaart gebracht. Op basis van deze vrachtverkeergenererende gebieden wordt vervolgens de aangewezen vrachtroute uitgetekend die het lokaal vrachtverkeer zo snel mogelijk naar het hogere netwerk leidt.

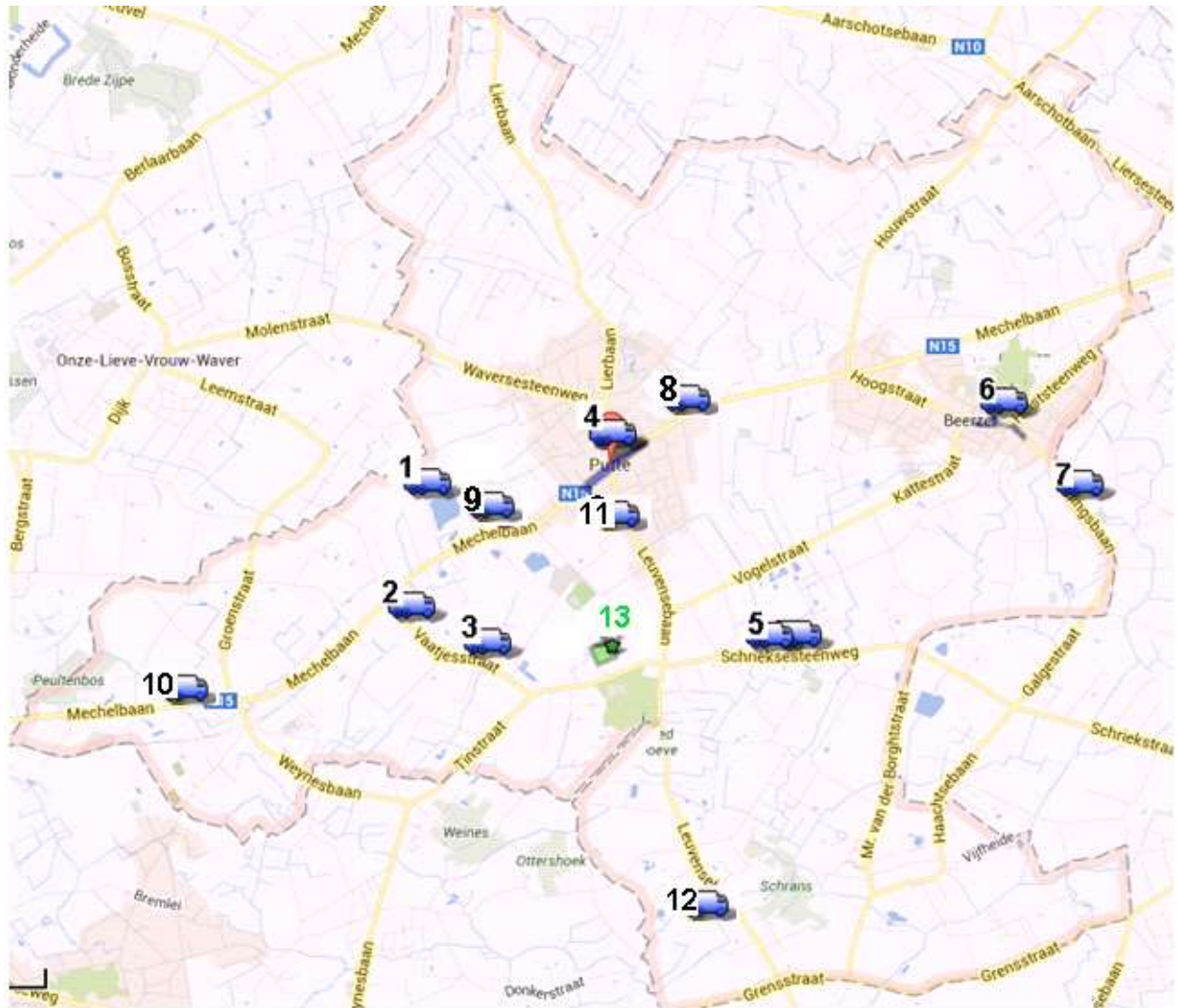
2.2. Gemeentelijk onderzoek

2.2.1. Lokale vrachtverkeergenererende gebieden Putte

Op alle plaatsen waar menselijke activiteiten plaatsvinden wordt ook vervoer van vracht gegenereerd maar dikwijls is dit vervoer klein van omvang, laag in frequentie of van lokaal karakter. Daarom wordt het onderzoek beperkt tot die gebieden waar de hoeveelheid te vervoeren vracht dagelijks een aantal externe bewegingen met vrachtwagens van meer dan 3,5 ton vergt. Dit is het geval voor bedrijventerreinen, KMO-zones en concentraties van winkelvoorzieningen. In Putte komt dit neer op de selectie van de volgende vrachtverkeergenererende polen:

- 1 KMO-zone Klein Boom
- 2 NV Jules Frans gelegen in de Vaatjesstraat
- 3 Frans Agro gelegen in de Vaatjesstraat
- 4 Kleinhandelsconcentratie gelegen in het centrum van Putte
- 5 Transport Fransen in de Schrieksesteenweg
- 6 Kleinhandelsconcentratie in het centrum van Beerzel
- 7 Het metaalverwerkende nijverheidsbedrijf Veralu gelegen nabij de kern van Beerzel binnen de KMO-zone Koningsbaan
- 8 Winkels Aldi en Lidl
- 9 Winkel Okay
- 10 Bofin
- 11 Crosby
- 12 KMO-zone Leuvensebaan

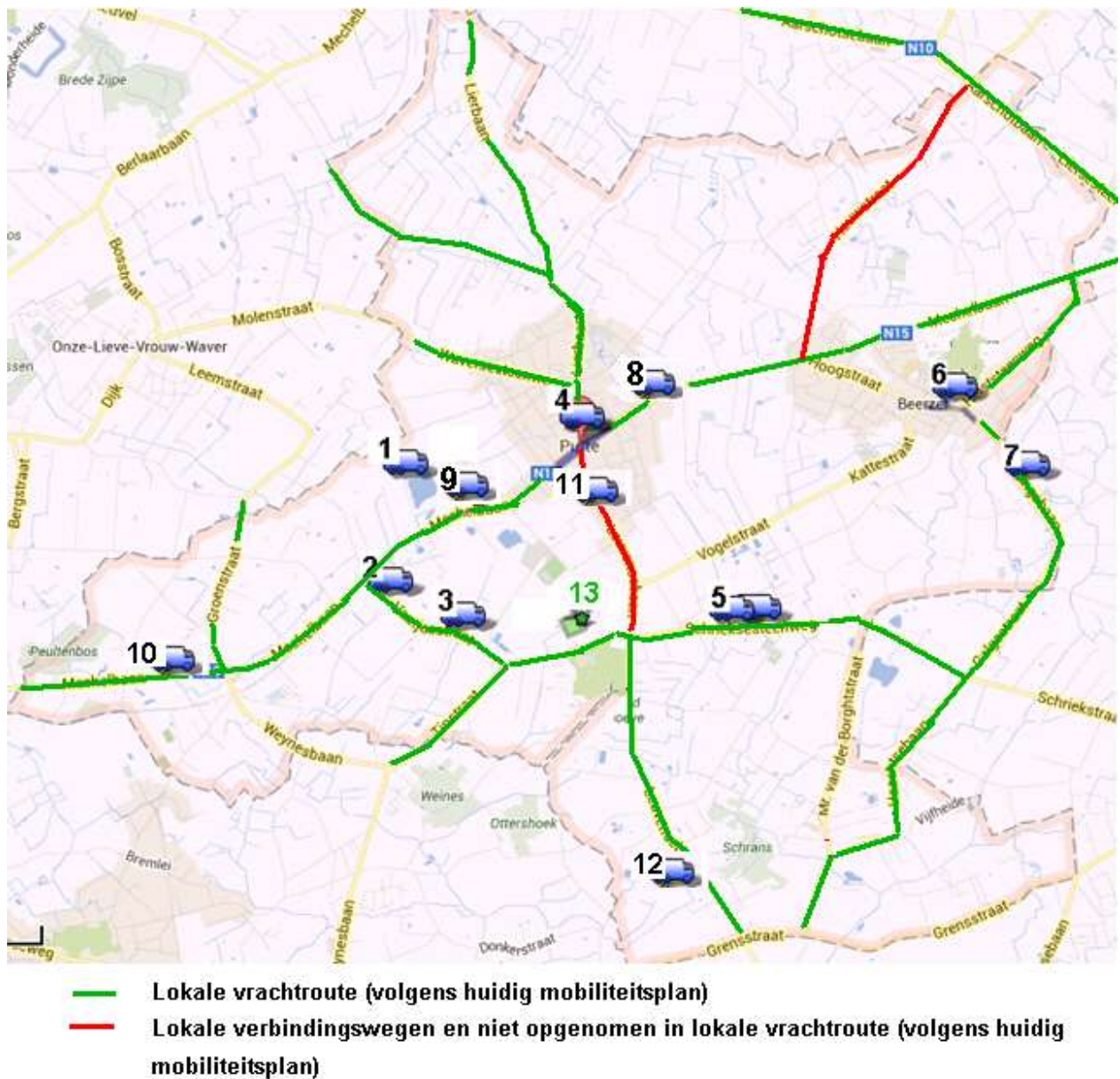
Naast de attractiepolen binnen Putte zelf hebben ook de firma Van Hool in Koningshooikt en Heistse Hoek in Heist-op-den-Berg impact op het vrachtverkeer in Putte.



Op de KMO zone Muggenberg zal in de toekomst nieuwe bedrijvigheid ontstaan (13).

2.2.2. Mogelijke gemeentelijke lokale vrachtroute

De gewenste lokale vrachtroute geeft de aangewezen route weer die het vrachtverkeer vanuit de vrachtverkeergenererende gebieden te Putte moet nemen om zo snel mogelijk naar het hogere wegennet ontsloten te worden. Bij de selectie van de ontsluitingswegen wordt daarnaast ook rekening gehouden met de bereikbaarheid van de bedrijven, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van de routes. De vrachtroutes worden daarom onderzocht op wegcatégorisering, de veiligheid van de kruisingen van de vrachtroute met de bovenlokale functionele fietsroutes, snelheid, tonnagebeperking en passage door hindergevoelige gebieden. Vervolgens wordt onderzocht welke vrachtwegen verbeterd kunnen worden en welke aspecten prioritair aangepakt moeten worden. De wegen die onderzocht werden, zijn de wegen die opgenomen zijn in het lokale vrachtrouteplan van het huidig mobiliteitsplan en alle verbindingswegen.



Figuur 2: Onderzochte wegen voor opname in lokale vrachtroute (uit Mobiliteitsplan 2003)

Bedrijven gelegen aan de N15

Bofin, KMO-zone Klein Boom, Kleinhandelsconcentratie in het centrum van Putte en de warenhuizen gelegen langs de N15 worden via de N15 ontsloten naar buurgemeenten die in oostelijke of westelijke richting gelegen zijn. De N15 ontsluit ook naar de N10, onder andere via de Houwstraat om de buurgemeenten in de noordoostelijke en zuidoostelijke richting te ontsluiten. De wegen Lierbaan en Leuvensebaan kunnen deze zones ontsluiten naar Lier of Keerbergen.

Bedrijven gelegen in de Vaatjesstraat – Schrieksesteenweg

Deze bedrijven kunnen ontsloten worden via de Vaatjesstraat naar de N15, via de Schrieksesteenweg naar Schriek (Heist-op-den-Berg), via de Tinststraat naar Rijmenam of via de Leuvensebaan naar Keerbergen.

Bedrijven gelegen in de nabijheid van Beerzel

Deze bedrijven kunnen ontsluiten via de Heiststeenweg naar de N15 of via de Koningsbaan naar Schriek. Vrachtverkeer dat naar Keerbergen moet kan via de Haachtsebaan en Meester van der Borghstraat Keerbergen bereiken. De Hoogstraat werd in het huidige mobiliteitsplan niet meer geselecteerd in de lokale vrachtroute of als lokale verbindingsweg waardoor deze niet onderzocht wordt naar leefbaarheid.

Verbinding met buurgemeenten

Om de verbinding met Duffel te voorzien werd in het huidige mobiliteitsplan de Zoetewei geselecteerd. De verbinding met Sint-Katelijne-Waver werd mogelijk via de Groenstraat en de Waversesteenweg.

2.2.4. Aspecten ontsluitingswegen (verkeersleefbaarheid/verkeersveiligheid)

Om de leefbaarheid en veiligheid van de verschillende ontsluitingsroutes van elkaar af te wegen worden de voorgestelde wegen onderzocht op:

- Huidige wegategorisering
- Veiligheid kruisingen van lokale vrachtroute met bovenlokale functionele fietsroute
- Snelheden
- Doorgang door kwetsbare of hindergevoelige gebieden
- Reeds bestaande tonnagebeperking

Op basis van deze resultaten werd bekeken welke wegen in de vrachtroute worden opgenomen, op welke criteria welke vrachtwegen verbeterd kunnen worden en welke aspecten prioritair moeten aangepakt worden.

Huidige wegategorisering

Voor de wegen opgenomen in de verschillende vrachtroutes werd de wegategorisering nagegaan in het GRSP en in het oudere mobiliteitsplan (Tabel 1).

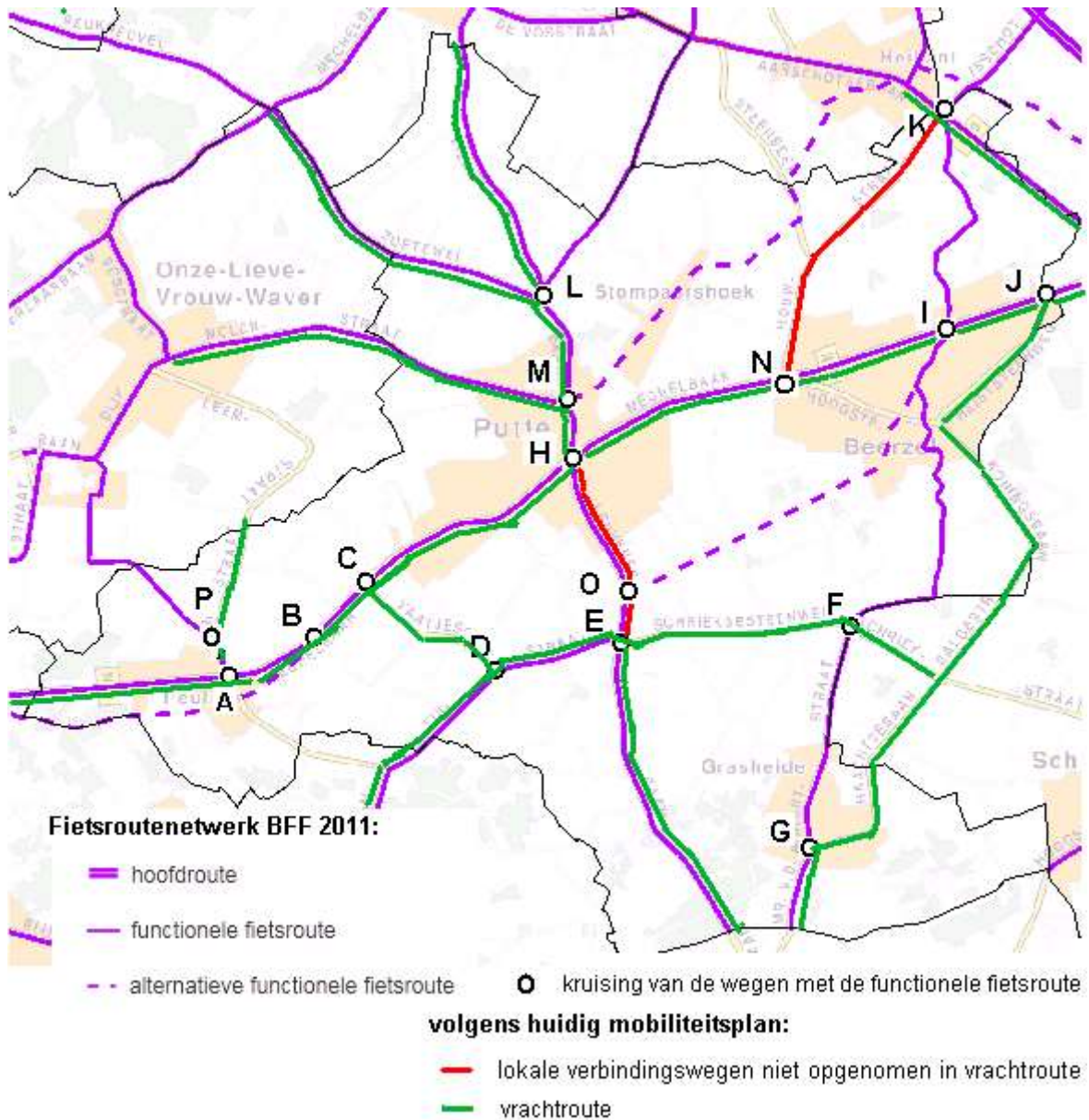
Tabel 1: Wegcategorisering volgens GRSP en mobiliteitsplan

Invalsweg	Wegcategorisering
N10	Drager van provinciaal stedelijk netwerk
N15	Secundaire weg II
Lierbaan	Lokale weg I
Leuvensebaan	Lokale weg I
Waversesteenweg	Lokale weg I
Zoetewei	Lokale weg I
Tinstraat	Lokale weg I
Koningsbaan	Lokale weg I
Heiststeenweg	Lokale weg I
Haachtsebaan	Lokale weg I
Meester van der Borghstraat	Lokale weg I
Schrieksesteenweg	Lokale weg I
Vaatjesstraat	Lokale weg I
Groenstraat	Lokale weg II
Houwstraat	Lokale weg I

Alle wegen opgenomen in de vrachtroute zijn gecategoriseerd als lokale weg II of lokale weg I of hoger.

Kruising van onderzochte vrachtwegen met de bovenlokale functionele fietsroutes

Om de leefbaarheid van de onderzochte wegen na te gaan zullen de kruisingen van de bovenlokale functionele fietsroutes met de onderzochte vrachtwegen beoordeeld worden op veilige oversteekbaarheid. Volgende figuur geeft een overzicht van deze kruisingen:



Figuur 3: kruising van de lokale vrachtroute met de functionele fietsroute

a. Kruispunt Groenstraat – Mechelbaan (N15) – Peulisstraat

- Is een verkeerslichten geregeld kruispunt (3 fasen).
- Snelheden: Mechelbaan 70 km/h, Groenstraat 70 km/h, Peulisstraat 30 km/h.
- Oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers op alle vier aantakkingen.
- Lokaal aanliggende fietspaden langs Mechelbaan (buiten kruispunt vrijliggend), aanliggend verhoogd tweerichtingsfietspad in Groenstraat en Peulisstraat.



b. Kruispunt Mechelbaan (N15) – Oude Putsebaan

- T-kruispunt met loodrecht afgebogen aansluiting, voorrang N15 (Mechelbaan).
- Snelheden: Mechelbaan 70 km/h, Oude Putsebaan 50 km/h.
- Fietsoversteekplaats dwars op N15; fietsers hebben geen voorrang.
- Vrijliggende fietspaden langs Mechelbaan.



c. Kruispunt Hulzen – Mechelbaan (N15) – Vaatjesstraat

- Voorrang voor N15 (Mechelbaan).
- Snelheden: Alle aantakkingen 70 km/h.
- Geen oversteekvoorzieningen op N15. Dwarsing Vaatjesstraat met fietspad in voorrang.
- Vrijliggende fietspaden langs Mechelbaan. Vrijliggend tweerichtingsfietspad in Vaatjesstraat.



Verkeerslichten zijn gepland (AWV) met oversteekplaats op N15 voor voetgangers en fietsers aan noordoostzijde van kruispunt en met afsluiting van Hulzen voor autoverkeer.

d. Kruispunt Vaatjesstraat – Tinstraat

- Rotonde
- Snelheden: Alle armen 70 km/h.
- Fietsoversteekplaats die Vaatjesstraat dwarsst. Oversteken in twee bewegingen. Aan noordzijde van Vaatjesstraat en Tinstraat ligt een tweerichtingsfietspad: afgescheiden in Vaatjesstraat en in oostelijk gedeelte Tinstraat, aanliggend gelijkgronds in westelijk gedeelte.
- Vrijliggend tweerichtingsfietspad in Tinstraat en Vaatjesstraat. Aanliggend gelijkgronds tweerichtingsfietspad in Tinstraat (vrijliggend ter hoogte van rotonde).



e. Kruispunt Tinstraat – Leuvensebaan – Schrieksesteenweg

- Door verkeerslichten geregeld kruispunt.
- Snelheden: Alle aantakkingen 70 km/h.
- Fietsoversteken aan drie aantakkingen (niet dwars op zuidelijke arm Leuvensebaan). Afgescheiden eenrichtingsfietspaden langs Leuvensebaan (aan kruispunt aanliggend), tweerichtingsfietspad aan noordzijde van Tinstraat (afgescheiden) en Schrieksesteenweg (aanliggend verhoogd).



f. Kruispunt Schrieksesteenweg – Mr. Van der Borghtstraat – Booischotbaan

- Snelheden: Alle aantakkingen 70 km/h. Voorrang op Schrieksesteenweg/Schriekbaan.
- Fietspad in voorrang dwars op Booischotbaan. Fietsoversteken aan beide aantakkingen van Schrieksesteenweg/Schriekbaan. Aan noordzijde van Schrieksesteenweg/Schriekbaan ligt een aanliggend verhoogd tweerichtingsfietspad. In Meester Van der Borghtstraat aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden.



g. Kruispunt Mr. Van der Borghtstraat – Haachtsebaan

- T-kruispunt, voorrang aan Meester Van der Borghtstraat.
- Snelheden: Alle aantakkingen 50 km/h.
- Fietspad in voorrang dwars op Haachtsebaan. Fietsoversteekplaatsen dwars op Meester Van der Borghtstraat aan beide zijden kruispunt.
- Aanliggende verhoogde fietspaden langs Meester Van der Borghtstraat. Aanliggende gelijkgrondse fietspaden langs Haachtsebaan.



Het is wenselijk om op dit kruispunt de noordelijke tak uit de voorrang te halen ten voordele van traject zuiden-oosten (volgens wegategorisering in mobiliteitsplan). Visuele herinrichting bij voorrangswijziging is noodzakelijk.

h. Kruispunt Leuvensebaan – Mechelbaan (N15) – Lierbaan

- Verkeerslichtengeregeld kruispunt (3 fasen).
- Snelheden: Mechelbaan en Leuvensebaan 50 km/h, Lierbaan 30 km/h.
- Oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers op alle vier aantakkingen met rateltickers.
- Aanliggende verhoogde fietspaden langs Mechelbaan. Aanliggend verhoogd tweerichtingsfietspad in Leuvensebaan. Gemengd verkeer in Lierbaan (zone 30).



Niet ideaal voor voetgangers en fietsers die N15 (Mechelbaan) oversteken aan oostelijke aantakking: in zelfde groenfase als verkeer uit Leuvensebaan, wegens grote afstand (45 m) tussen oversteekplaats en Leuvensebaan. Dit kruispunt zal binnenkort overgedragen worden aan het Vlaamse Gewest.

i. Kruispunt Borgstraat – Mechelbaan (N15) – Molenstraat

- Voorrang N15 (Mechelbaan (70 km/h)). Aansluitingen Borgstraat (50 km/h) en Molenstraat (70 km/h) liggen ruim 30 m uit elkaar.
- Geen oversteekvoorzieningen dwars op N15.
- Langs N15 afgescheiden eenrichtingsfietspaden met voorrang. Geen fietspaden in Borgstraat noch Molenstraat.



j. Kruispunt Heiststeenweg – Mechelbaan (N15) – Kroonstraat

- Snelheden: Mechelbaan en Heiststeenweg 70 km/h, Kroonstraat 50 km/h.
- Voorrang op N15 (Mechelbaan). Geen oversteekvoorzieningen dwars op N15.

- Langs N15 afgescheiden eenrichtingsfietspaden met voorrang. Aanliggend dubbelrichtingsfietspad in Heiststeenweg. Geen fietspaden in Kroonstraat.



k. Kruispunt Houwstraat – Aarschotbaan (N10) – Itegembaan

- Door verkeerslichten geregeld kruispunt (2 fasen).
- Snelheden: N15 oostelijke aantakking 50 km/h, overige aantakkingen 70 km/h.
- Oversteekvoorzieningen voor voetgangers op alle vier aantakkingen, voor fietsers ook behalve dwars op noordwestelijke aantakking.
- Aanliggend eenrichtingsfietspad langs N10 (gelijkgronds) en in Houwstraat (verhoogd). Aanliggend verhoogd tweerichtingsfietspad in Itegembaan.



l. Kruispunt Lierbaan – Zoetewei – Peter Michielslei

- Twee T-kruispunten op 60 m van mekaar. Voorrang aan Lierbaan.
- Snelheden: Lierbaan en Zoetewei 70 km/h, Peter Michielslei 50 km/h.
- Fietsoversteekplaats dwars op Lierbaan (richting Zoetewei) op noordelijke arm van kruispunt met Zoetewei. Fietsoversteekplaats die Zoetewei dwarst, op 20 m van het kruispunt met Lierbaan.

- Aanliggende gelijkgrondse eenrichtingsfietspaden langs Lierbaan (met voorrang), aanliggend tweerichtingsfietspad langs noordzijde van Zoetewei en geen fietspad in Peter Michielslei.



Heraanleg Lierbaan is voorzien, met behoud van fietsoversteekplaats in Zoetewei en creatie van een doorbroken middengeleider in Lierbaan, met mogelijkheid (geen afgebakende fietsoversteekplaats) voor oversteken van Lierbaan in twee bewegingen, aan beide aantakkingen (noord en zuid) van dit kruispunt.

m. Kruispunt Lierbaan – Waversesteenweg

- T-kruispunt met voorrang aan Lierbaan, gelegen binnen bebouwde kom.
- Geen fietsvoorzieningen of fietsoversteekplaatsen. Voetgangersoversteekplaats dwars op Waversesteenweg.
- Gemengd verkeer op alle aantakkingen.



Heraanleg Lierbaan is voorzien, met creatie van een doorbroken middengeleider in Lierbaan en aanliggende enkelrichtingsfietspaden langs Lierbaan, behalve ten zuiden van dit kruispunt.

n. Kruispunt Mechelbaan (N15) – Houwstraat

- Door verkeerslichten geregeld kruispunt (3 fasen).
- Snelheden: Mechelbaan 70 km/h, Houwstraat 70 km/h, Hoogstraat 50 km/h.
- Oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers op drie aantakkingen; op westelijke arm alleen voor voetgangers.
- Tweerichtingsfietspad in Houwstraat en in Hoogstraat.



o. Kruispunt Leuvensebaan – Vogelstraat

- T-kruispunt, voorrang aan Leuvensebaan.
- Snelheden: Leuvensebaan 70 km/h, Vogelstraat 50 km/h.
- Afgescheiden fietspaden in voorrang langs Leuvensebaan. Geen fietsvoorzieningen in Vogelstraat.



Vogelstraat krijgt gemotoriseerd sluipverkeer te verwerken tijdens ochtend- en avondspits.

p. Kruispunt Groenstraat – Slameuterstraat

- T-kruispunt, voorrang aan Groenstraat
- Snelheden: Groenstraat: 70 km/h en Slameuterstraat op dit ogenblik 50 km/h. Langdurige tijdelijke maatregel die permanent zal worden.
- Aanliggend verhoogd tweerichtingsfietspad in voorrang langs Groenstraat. Geen fietsvoorzieningen in Slameuterstraat.



Fietsers naar en van middelbare school in centrum Onze-Lieve-Vrouw-Waver verkiezen route via Slameuterstraat (450 m korter) boven die via Groenstraat, ondanks het drukker autoverkeer en de afwezigheid van fietspad in Slameuterstraat.

Leefbaarheid langs de route

Niet alleen woongebieden kunnen hinder ondervinden van veelvuldig vrachtverkeer. Ook gebieden met een hoge natuurwaarde of een bijzondere betekenis voor fauna en flora kunnen daarvan hinder ondervinden. Belangrijke gebieden hieromtrent zijn de VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk), de habitatrichtlijn en de vogelrichtlijn. Uit het GRSP blijkt dat dergelijke gebieden niet voorkomen op het grondgebied van Putte.

Bebouwde kommen en schoolomgevingen dienen maximaal gevrijwaard te worden van vrachtverkeer. Het is echter niet altijd realistisch om alle kernen te vrijwaren van vrachtverkeer. Daarom wordt de dichtheid van de bewoning en de aanwezigheid van een voortuin meegenomen om de leefbaarheid te beoordelen.

Straat uit vrachtroute	Route door schoolomgeving	Route door bebouwde kom	Verzachtende of versterkende factor (dichte of open bebouwing, aanwezigheid van voortuin,..)
N10	N	N	200 meter aan één kant open bebouwing en andere kant halfopen/open bebouwing met voortuinen aan beide kanten. Rest open of geen bebouwing
N15	J school niet rechtstreeks aan N15 gelegen (wat achterin) met N15 niet als enige ingang	J (1 bebouwde kom)	In bebouwde kom: dichte bebouwing en geen voortuinen. Buiten bebouwde kom: geen bebouwing of open bebouwing met voortuinen
Lierbaan	N	J	600 meter gesloten bebouwing en daarbuiten: open bebouwing met voortuinen

Leuvensebaan	J (school niet direct aan Leuvensebaan gelegen) met Leuvensebaan niet als enige ingang	J	In bebouwde kom 450 meter half open bebouwing. Daarbuiten open bebouwing met voortuinen en landbouwgebied.
Waversesteenweg	N	J (stuk) 700 meter bebouwde kom	Bebouwde ko: open of halfopen bebouwing met soms voortuinen. Eerste 200 meter zonder voortuinen en gesloten bebouwing. Daarna open of halfopen bebouwing en agrarisch gebied.
Zoetewei	N	N	Voortuinen, open bebouwing en agrarisch gebied
Tinstraat	N (wel sportterrein)	N	Voortuinen, open bebouwing en agrarisch gebied
Koningsbaan	N	J (klein stuk) gedeeltelijk zone 30 in bebouwde kom	Geen voortuinen en gesloten bebouwing in zone 30. Vanaf zone 50: voortuinen, open bebouwing en agrarische gebied
Heiststeenweg	J (Hoofdingang via Heiststeenweg, 2 andere ingangen)	J (2/3 ^{de} van de weg)	Zone 30: geen voortuinen, min of meer gesloten bebouwing. Zone 50: dichte bebouwing en kleine voortuinen Laatste stuk: open bebouwing (weinig huizen)
Haachtsebaan	N	J	Bebouwde kom: open bebouwing met voortuinen Buiten bebouwde kom: weinig bebouwing
Meester van der Borghstraat (tussen Grensstraat en Haachtsebaan)	N	N	Voortuinen en open of geen bebouwing.
Schrieksesteenweg	N	N	Voortuinen en open bebouwing afgewisseld met agrarische gebied
Vaatjesstraat	N	N	Open bebouwing met voortuinen afgewisseld met agrarische gebied
Groenstraat	N	N	Schaarse bebouwing met voortuinen en agrarische gebied
Houwstraat	N	N	Aan de N15 open bebouwing dicht op elkaar met voortuinen. Ter hoogte van Corsicastraat: open bebouwing met voortuinen Daartussen geen bebouwing en agrarische gebied

Mechelbaan (N15) en Leuvensebaan in Putte-centrum en Heiststeenweg in Beerzel lopen door een bebouwde kom en in de directe omgeving is telkens ook een school aanwezig.

Op de Leuvensebaan en de N15 versterken de dichte bebouwing en de afwezigheid van voortuinen juist in die zone de bebouwde kom.

De school met toegang zowel vanuit de Leuvensebaan als de N15, ligt achterin en niet direct aan deze wegen. De schoolingangen zelf liggen op 100 m van de Leuvensebaan en 90 m van de N15, aan het einde van een doodlopend steegje.

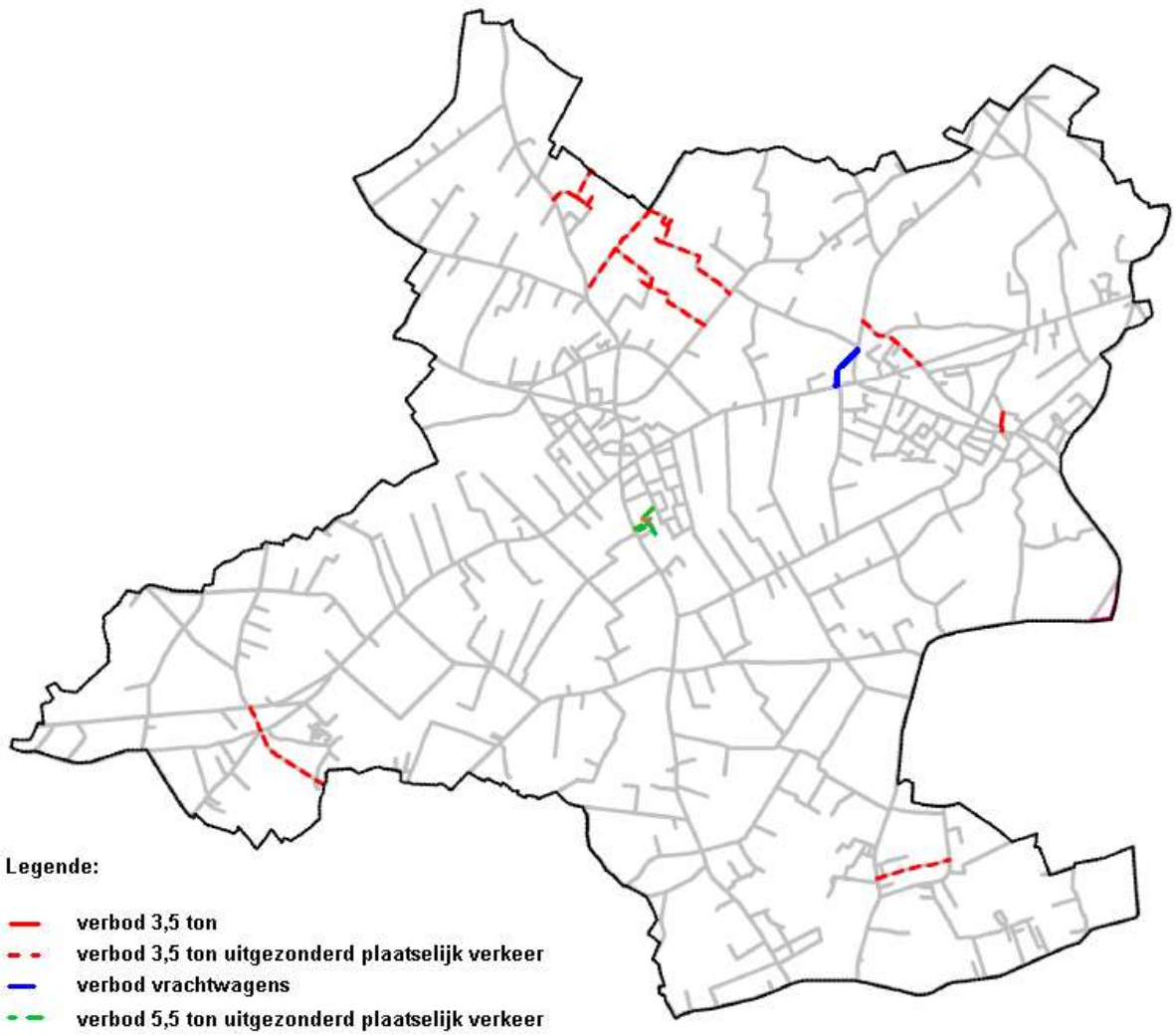
Ook van de school in de omgeving van Heiststeenweg is de hoofdingang niet rechtstreeks aan Heiststeenweg zelf gelegen maar op 70 m ervan, in een klein straatje. In Heiststeenweg zijn kleine voortuinen aanwezig in de zone 30.

De Lierbaan, Waversesteenweg, Koningsbaan en Haachtsebaan lopen door een bebouwde kom maar deze straten hebben zelfs in de bebouwde kom open of halfopen bebouwing met voortuinen waardoor de hinder op de leefbaarheid beperkt is. De enige uitzondering hierop is de Lierbaan die in de eerste 600 meter van de bebouwde kom wel een gesloten bebouwing kent.

De overige straten (N10, Zoetewei, Tinstraat, Mr. Van der Borghstraat, Schrieksesteenweg, Vaatjesstraat, Groenstraat en Houwstraat) hebben geen bebouwde kom en bevatten geen schoolomgeving.

Reeds bestaande tonnagebeperking

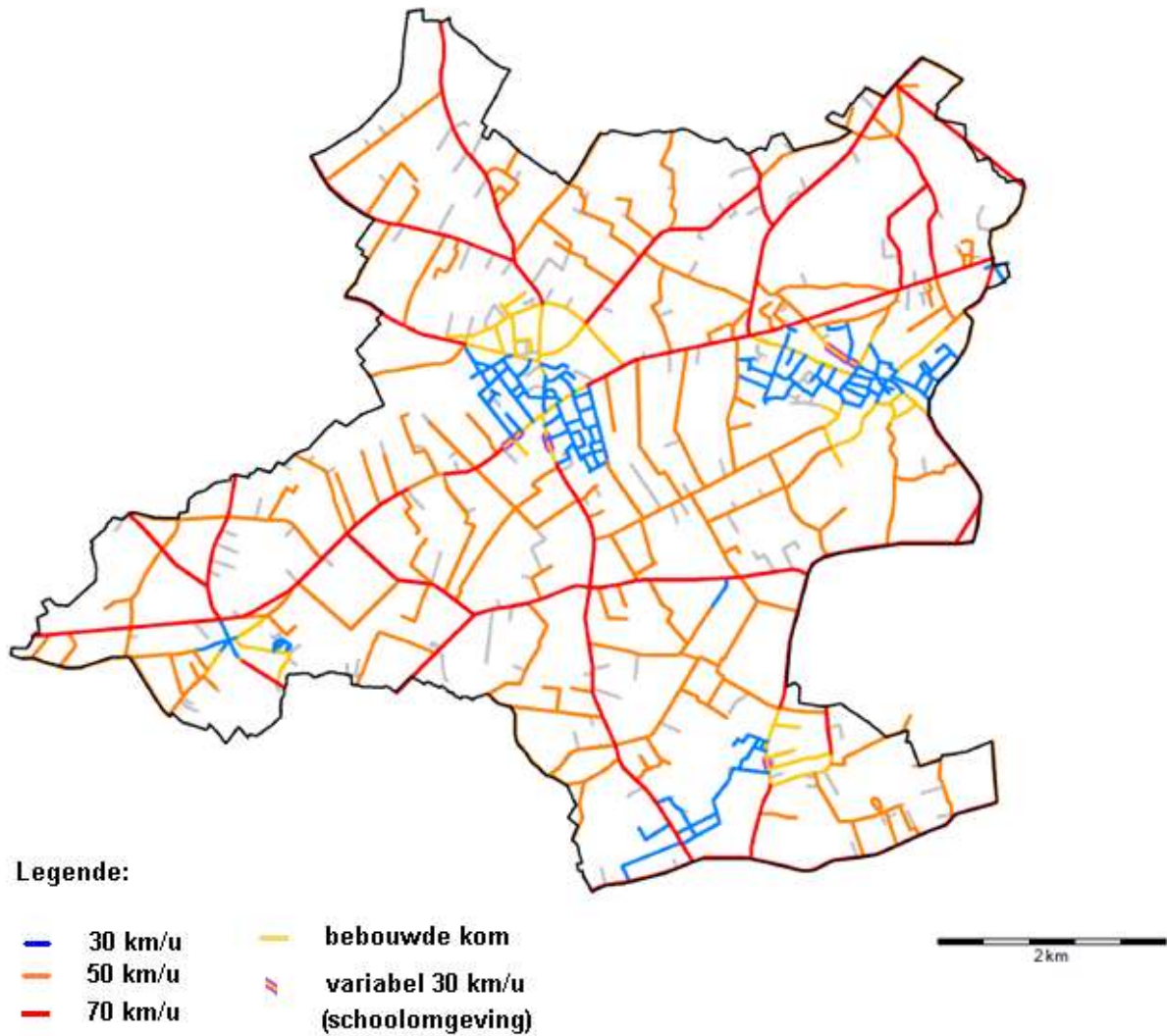
Volgende figuur geeft de huidige tonnagebeperking in de straten van Putte weer.



Figuur 4: Huidige tonnagebeperking te Putte

Snelheden

Volgende figuur geeft de snelheden weer op de wegen in Putte.



2.2.5. Conclusie en verbeteringsmogelijkheden

In onderstaande tabel wordt een totaal overzicht gegeven van de onderzochte aspecten van de vracht- en sluiproute.

Straat uit vrachtroute	Categorisering	Fietskruisingen	Leefbaarheid
N10	+	+ (K)	+
N15	+	+ (A,B,N,I,J) +/- (H) - (C)	+/-
Lierbaan	+	+/- (H,L) + (M)	-(eerste deel)
Leuvensebaan	+	+ (E) +/- (H,O)	+/-
Waversesteenweg	+	+ M	+/-
Zoetewei	+	+/- L	+
Tinstraat	+	+ (D,E)	+
Koningsbaan	+	Geen	+/-
Heiststeenweg	+	+ (J)	+/-
Haachtsebaan	+	+/- (G)	+/-
Meester van der Borghstraat	+	+/- (G)	+
(tussen Grensstraat en Haachtsebaan)			
Schrieksesteenweg	+	+ (E,F)	+
Vaatjesstraat	+	- (C) + (D)	+
Groenstraat	+/-	+ (A en P)	+
Houwstraat	+	+ (K)	+

2.2.6. Gewenste vrachtroute

De belangrijkste verbinding naar de regionale verbindingssas N10 vormt de N15 die dwars door Putte loopt. Op de N15 sluiten de andere lokale vrachtroutes aan die het vrachtverkeer van de verspreide bedrijven van/naar aangrenzende buurgemeenten brengen. Om de vrachtverkeergenererende gebieden in de Vaatjesstraat en Schrieksesteenweg te ontsluiten naar de N15, worden beide straten opgenomen in de lokale vrachtroute. Zowel de Vaatjesstraat als de Schrieksesteenweg scoren behoorlijk op de onderzochte criteria. Om het vrachtverkeer vanuit deze zones naar Keerbergen te ontsluiten, wordt het deel van de Leuvensebaan ten zuiden van Schrieksesteenweg opgenomen in de lokale vrachtroute. Op deze manier wordt de bebouwde kom en de schoolomgeving van het deel van de Leuvensebaan tussen Schrieksesteenweg en het centrum van Putte vermeden.

Het vrachtverkeer van bedrijf Veralu kan ontsloten worden via de Koningsbaan naar de Schrieksesteenweg. Vandaar kan ontsluiting naar zowel N10, N15 als naar Keerbergen. Om buurgemeente Lier te bereiken vanuit het centrum van Putte is via N15 naar N10 de aangewezen route. De leefbaarheid langs de Lierbaan in het centrum wordt zo verbeterd.

2.3. Intergemeentelijk lokaal vrachtroutenetwerk

2.3.1. Lokale vrachtverkeergenererende gebieden Putte

De volgende locaties werden geselecteerd voor de gemeente Putte:

- Centrum Putte
- Klein Boom
- Muggenberg
- Leuvensebaan
- Schrieksesteenweg (Transport Fransen)
- Vaatjesstraat (Jules Frans – Frans Agro)
- Koningsbaan (Veralu)

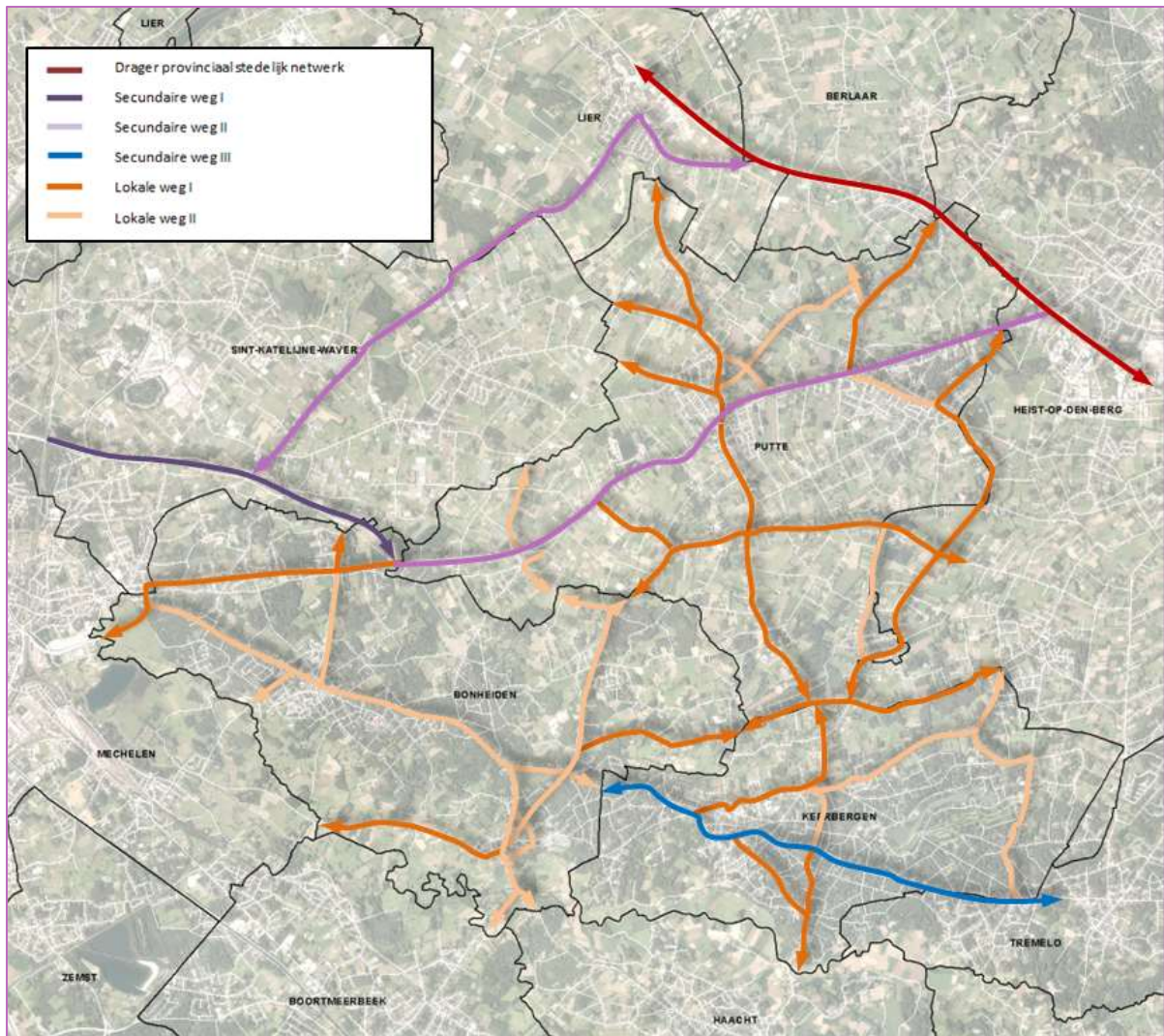
Buiten de gemeentegrens ondervindt de gemeente ook de invloed van de verkeersgeneratie van de bedrijvengzone aan de Schriekstraat te Heist-op-den-Berg.

2.3.2. Beleidscontext

Wegencategorisering

In functie van het routeplan zwaar vervoer is het steeds de bedoeling het vrachtverkeer te draineren naar wegen met een hogere categorie. In het beschouwde schaalniveau komen in de eerste plaats de secundaire wegen type I en II in aanmerking. Aanvullend kunnen ook de secundaire wegen type III en lokale wegen type I ingeschakeld worden. Op het niveau lokale wegen type II moet kritisch bekeken worden of hun inzet effectief nodig is voor de bereikbaarheid. Er moet steeds een afweging gemaakt worden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Er werd een synthese gemaakt van de wegencategorisering voor de drie gemeenten. Ook de secundaire wegen in de onmiddellijke omgeving werden hierbij in kaart gebracht.



Figuur 5: Synthese wegcategorisering

Fietsroutenetwerk

Het fietsroutenetwerk in de gemeente is op zich niet bepalend voor de routekeuze voor zwaar verkeer. De confrontatie van het vrachtroutenetwerk met het fietsnetwerk kan wel eventuele pijnpunten aan het licht brengen die mogelijks om bijkomende maatregelen vragen.

Beleidscontext buurgemeentes

Ook de beleidscontext van de buurgemeentes werd gescreend: Sint-Katelijne-Waver, Lier, Berlaar, Heist-op-den-Berg, Tremelo, Haacht, Boortmeerbeek en Mechelen. Deze screening is hoofdzakelijk gericht op de wegcategorisering in de omgeving van de gemeentegrenzen van Bonheiden-Keerbergen-Putte. Indien een vrachtroutenetwerk werd uitgewerkt, dan werd dit mee in ogenschouw genomen.

Bestaande maatbeperingen zwaar vervoer

In de drie gemeentes zijn er op diverse locaties maatbeperingen van toepassing. Het gaat meestal om individuele borden C21 met een tonnagebeperking van 3,5 ton. De tonnagebeperingen zijn redelijk fragmentarisch verspreid en veelal beperkt tot specifieke wegsegmenten.

2.3.3. Bestaande routes en visie

Bestaande routes

De 3 gemeentes liggen in het spanningsveld tussen de N10 in het noordoosten en de N26 in het zuidwesten en verder tussen de E19 in het westen en de E314 in het zuiden. In het regionaal vrachtroutenetwerk werden zowel de N10 als de N26 geselecteerd als regionale vrachtroutes. Beide vrachtroutes zijn noordwest-zuidoost georiënteerd. Dit maakt dat voor bepaalde oost-west en noord-zuidrelaties de omrijbeweging al snel groot worden. Vrachtwagenbestuurders besluiten daarom vaak om toch door te steken door de gemeentes Bonheiden, Keerbergen en Putte.

Noord-zuidbeweging

Tijdens de overlegmomenten werd duidelijk dat voornamelijk de noord-zuid-(en zuidnoord-) bewegingen als het meest problematisch werden ervaren. Het vormt een doorsteekbeweging tussen de N10 of N15 en de N26/N21, Leuven of E314. Voor deze noord-zuidbeweging is er geen uitgesproken geschikte route voor zwaar verkeer.

Het merendeel van dit verkeer lijkt gebruik te maken van de Lierbaan en Leuvensebaan waarbij ze doorheen de kern van Putte rijden. In Keerbergen rijdt het verkeer via de Putsebaan en Kempenlaan maar soms ook via de Molenstraat en Oude Putsebaan om uiteindelijk richting Haacht te rijden via de Haachtsebaan.

Een alternatieve doorsteekroute is de route via de Weynesbaan, Lange Dreef en Brugstraat. Deze route is evenmin aangewezen daar deze doorheen de kern van Rijmenam loopt.

Oost-westbeweging

Aansluitend wordt het studiegebied eveneens geconfronteerd met oost-west-(en westoost)-georiënteerde stromen. Het gaat dan over de doorsteekbeweging tussen Heist-op-den-Berg en Mechelen/E19 en tussen Aarschot/Rotselaar/E314 en Mechelen/E19.

Het verkeer tussen Heist-op-den-Berg en Mechelen/E19 maakt hoofdzakelijk gebruik van de N15 en de R6. Deze route loopt doorheen de kern van Putte en Peulis. Het verkeer tussen Aarschot/Rotselaar/E314 en Mechelen/E19 loopt eerder via de Tremelobaan-Oudstrijderslaan-Mechelsebaan-Rijmenamseweg-Mechelsesteenweg waarbij het vrachtverkeer door de kern van Bonheiden rijdt.

Visie

Algemeen wensen de gemeentes geen bovenlokaal doorgaand vrachtverkeer. Anderzijds wil men ook niet de grenzen dichttimmeren waardoor interlokale ketenverplaatsingen (bijvoorbeeld opeenvolgende beleving van verschillende supermarkten) onmogelijk worden. Dit onderscheid tussen bovenlokaal en interlokaal vrachtverkeer is in praktijk evenwel zeer moeilijk te maken. Vanuit een pragmatische

insteek wordt er daarom voor geopteerd om doorgaande bewegingen niet volledig onmogelijk te maken. Anderzijds hoeft de doorgaande relatie niet de snelste of meest directe relatie te zijn, zeker niet voor de noord-zuid-georiënteerde doorsteekrelatie.

Voornameijk de noord-zuidbeweging wordt als problematisch ervaren. Geen van de directere routes is geschikt om hogere intensiteiten aan vrachtverkeer te verwerken. Zones waar men geen doorgaand vrachtverkeer wenst zijn:

- Kern van Keerbergen alsook de Kempenlaan en de Putsebaan ten zuiden van de Grensstraat
- Leuvensebaan tussen de N15 en de Tinststraat
- Lierbaan tussen de N15 en de Clemensstraat
- Kern van Rijmenam

Voor de oost-westbeweging geven de gemeentes aan dat de N15 kan fungeren als intergemeentelijke drager voor het vrachtverkeer, daar deze weg een zeker uitrustingsniveau heeft. Ook de relatie Tremelobaan-Oudstrijderslaan-Mechelsebaan-Rijmenamseweg ziet men als een interlokale verbindingsas voor vrachtverkeer tussen de gemeentes. Andere oost-west-georiënteerde verbindingsassen moeten kritisch bekeken worden. De gemeentes hebben wel de vrees dat met de realisatie van de nieuwe Tangent te Mechelen er extra druk zal komen op deze oost-westassen daar deze doorkoppeling met de E19 extra bovenlokaal vrachtverkeer zou kunnen aantrekken.

Landbouwverkeer wordt aanzien als lokaal verkeer.

2.3.4. Selectie intergemeentelijk lokaal vrachtroutenetwerk

Definitie

Voor de selectie van het intergemeentelijk lokaal vrachtroutenetwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen 2 types van lokale vrachtroutes:

Lokale vrachtroute type I

Dit zijn lokale vrachtroutes met een verbindende en ontsluitende functie. Deze wegen vormen interlokale verbindingsassen en verzekeren daardoor de interlokale bereikbaarheid. Doorgaand vrachtverkeer is mogelijk.

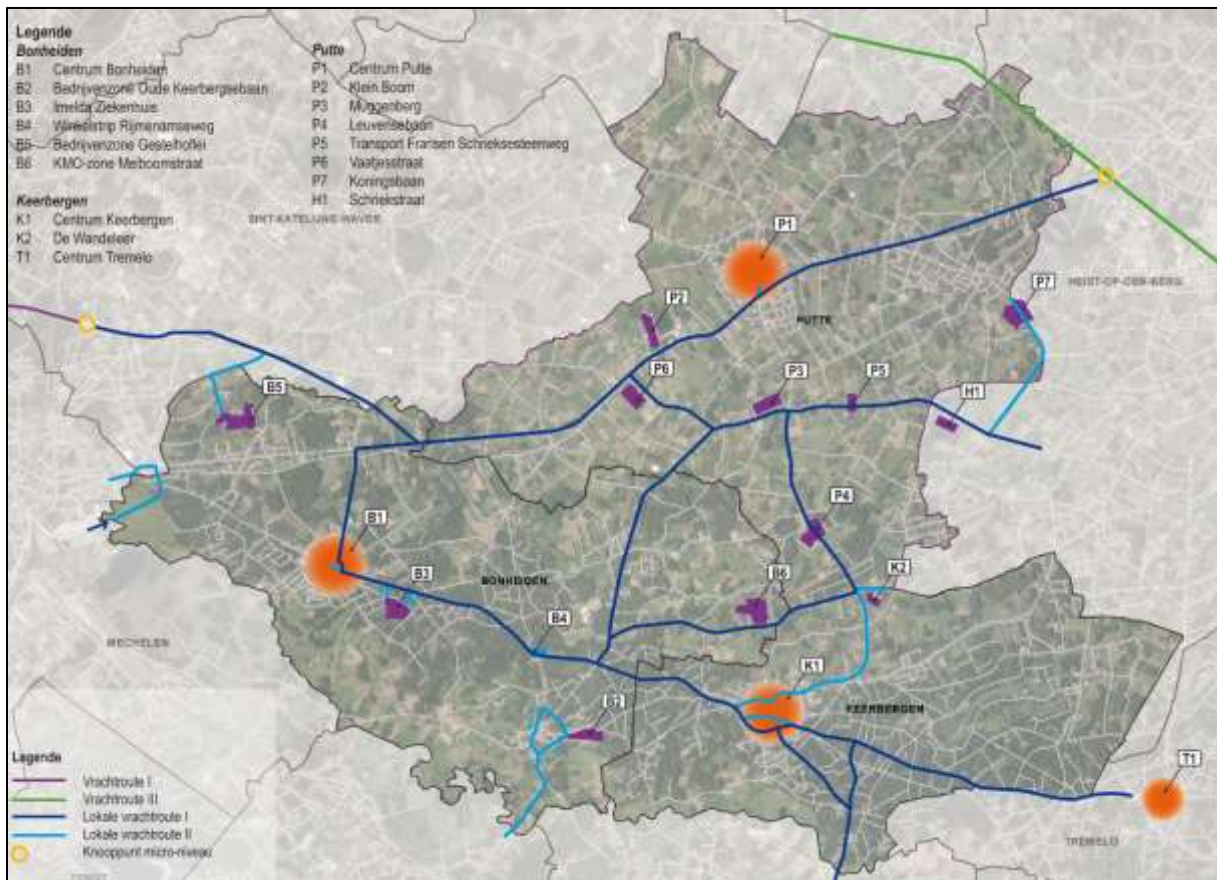
Op deze wegen kunnen geen maatbeperkingen ingevoerd worden. De weginfrastructuur moet rekening houden met de aanwezigheid van vrachtverkeer waarbij de weginrichting streeft naar het minimaliseren van eventuele knelpunten aangaande verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

Lokale vrachtroute type II

Dit zijn lokale vrachtroutes met uitsluitend een ontsluitende functie. Deze routes zijn noodzakelijk ter ontsluiting van specifieke vrachtgenererende attractiepolen. Het betreft bijgevolg plaatselijk verkeer. Doorgaand (lokaal) vrachtverkeer is hier niet gewenst.

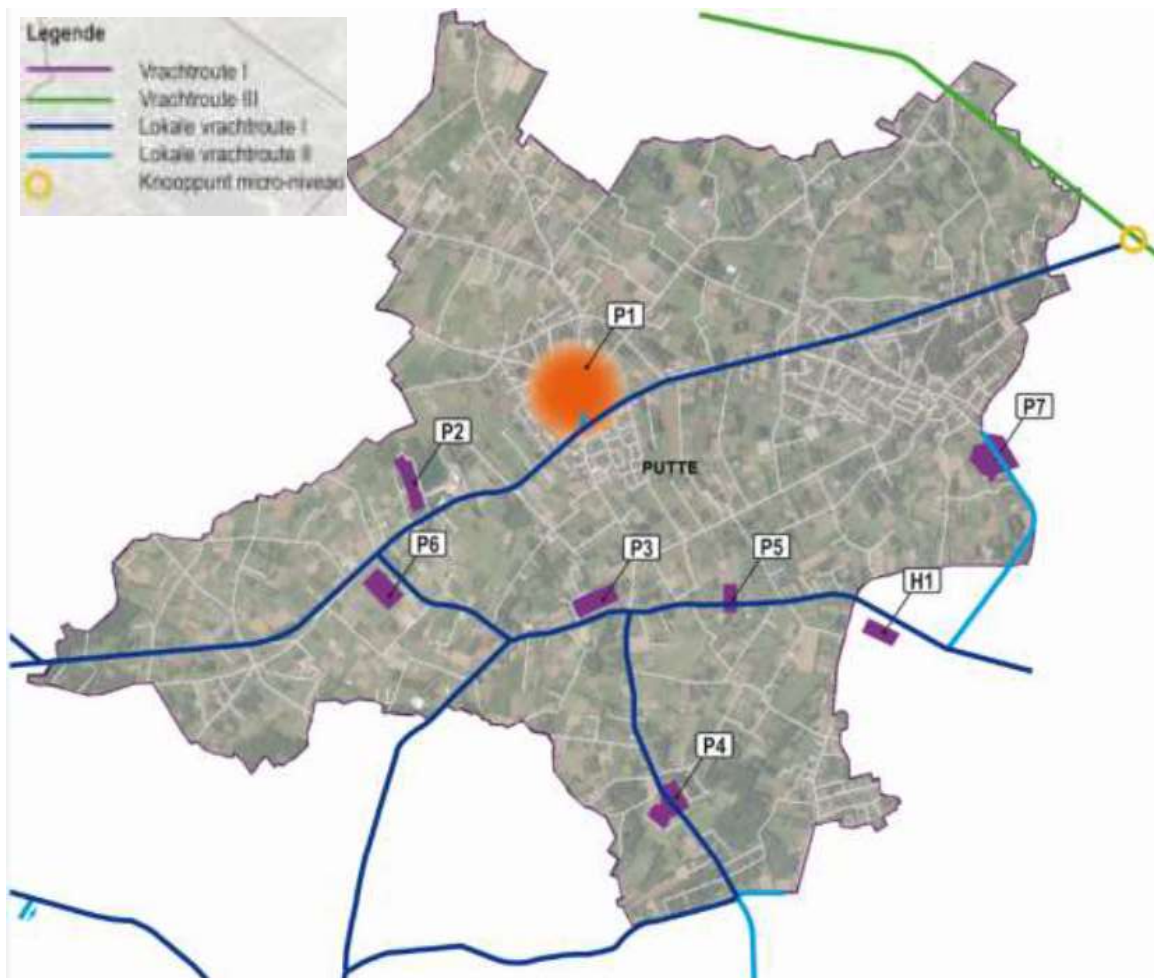
Het invoeren van een maatbeperking is hier een mogelijkheid (uitgezonderd plaatselijke bediening). De weginfrastructuur moet wel rekening houden met de aanwezigheid van vrachtverkeer.

Intergemeentelijke route



Figuur 6: Gewenste lokale vrachtroute Bonheiden - Keerbergen - Putte

Intergemeentelijke route



Figuur 7: Gewenste lokale vrachtroute te Putte

2.3.5. Knelpunten

Vertrekkende vanuit het geselecteerde vrachtroutenetwerk worden hier de voornaamste aanwezige knelpunten opgelijst. Er wordt hierbij voornamelijk gekeken naar de inrichting van de weg en het conflict met de zachte weggebruiker.

Algemeen kan de opmerking gemaakt worden dat verschillende van de geselecteerde wegen (bijvoorbeeld Weynesbaan, Schrieksesteenweg, ...) een minder aangewezen verharding hebben. Verschillende wegen hebben een verharding op basis van betonplaten, vaak met een zwakke fundering. De vele oneffenheden zorgen ervoor dat deze wegen voor meer geluid en trillingen kunnen zorgen, zeker wanneer deze wegen door vrachtverkeer gebruikt worden. Een effen verharding met een degelijke fundering is op deze wegen meer aangewezen.

Koningsbaan

De Koningsbaan ten zuiden van de kern van Beerzel heeft een minder dense bebouwing. De weg is uitgerust met een aanliggend niet verhoogd dubbelrichtingsfietspad. De weg is niet geselecteerd als functionele fietsroute. Bij een snelheidsregime van 70 km/u is een vrijliggend fietspad hier aanbevolen.

Mogelijke maatregelen:

- De vrachtroute in de Koningsbaan is enkel ter ontsluiting van lokale functies (lokale vrachtroute type II). De problematiek zou daardoor beperkt moeten zijn.
- Realiseren van fietsvoorzieningen op de Koningsbaan conform het fietsvademecum (aanliggend verhoogd bij 50 km/u; vrijliggend bij 70 km/u).

Tinstraat

Het westelijke segment van de Tinstraat kent een minder dense bebouwing. De weg is uitgerust met een aanliggend niet verhoogd dubbelrichtingsfietspad, niet conform het fietsvademecum. De Tinstraat is geselecteerd als functionele fietsroute.

Het oostelijk deel van de Tinstraat heeft een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in lijn met het fietsvademecum. De bebouwing op het oostelijke segment is wat dener. De route passeert ook een sport- en recreatiecentrum. Lokaal is de snelheid beperkt tot 50 km/u. Ook de fiets- en voetgangersoversteek is geaccentueerd en voorzien van een middengeleider.

De doorstroming op deze as kan soms verstoord zijn door de soms moeizamere doorstroming op het kruispunt met de Leuvensebaan.

Mogelijke maatregelen:

- Realiseren van vrijliggende fietspaden op het westelijk segment van de Tinstraat.

Schrieksesteenweg

De Schrieksesteenweg is een weg met een snelheidsregime van 70 km/u. De weg is uitgerust met een smal aanliggend verhoogd dubbelrichtingsfietspad, niet conform het fietsvademecum. De Schrieksesteenweg is niet geselecteerd als functionele fietsroute maar vormt wel een lokale fietsroute.

Mogelijke maatregelen:

- Realiseren van vrijliggende fietspaden in de Schrieksesteenweg.
- Accentueren van de oversteekbeweging ter hoogte van de Paardenstraat (recreatieve fietsroute).
- Uitbouwen van een alternatieve fietsroute

2.4. Onderzoek parkeerlocaties zwaar verkeer

2.4.1. Inventaris parkeerlocaties vrachtverkeer

Er werd een inventaris van het aantal geparkeerde vrachtwagens op grondgebied Putte opgesteld na rondvraag bij het gemeentepersoneel. Hierbij werden zowel de vrachtwagens/opleggers en trekkers die op het openbaar domein als deze die op eigen terrein geparkeerd stonden na de kantooruren opgenomen.

Inventaris per deekern

Peulis

- afgesloten gedeelte Mechelbaan
- Teintstraat ter hoogte van de wijk Molenveld

Putte

- Eksterstraat voorbij Aldi
- Mechelbaan t.h.v. Aldi staat met 1 zijde op het fietspad
- Hoek Lierbaan – Clemensstraat (parking Kerkhof)
- Parkeerstrook voor kerkhof Lierbaan
- Rappoortlaan tegen Waverseseesteeweg
- Dokter Laenenstraat op hoek met Gravenhoek
- Parking Klein Boom
- Rozenstraat op hoek met Leuvensebaan
- Leuvensebaan ter hoogte van Crosby's
- Astridlaan
- Korfbal in Tinststraat (Oostkant)

Beerzel

- Hoogstraat ter hoogte van de Wissel
- plein Bareelstraat - Jozef Weynsstraat ("Rode Plein")
- Borgstraat ter hoogte van Mechelbaan
- Heiststeenweg aan oud voetbalveld (hoek met Hollestraat)
- Den Dries (Mechelbaan ten westen van kruispunt met Houwstraat)

Grasheide

- kerkplein

Onderstaande figuur geeft de locaties van geparkeerde vrachtwagens op kaart weer.



Figuur 8: overzicht geparkeerde vrachtwagens op het grondgebied van Putte na kantooruren en in het weekend

2.4.1. Mogelijke parkeerlocaties vrachtverkeer

Het parkeren van zwaar verkeer in de kern van wooncentra is minder gewenst.

Dit belast de hiervoor vaak minder geschikte woonstraten die bovendien verder van de invalswegen gelegen zijn en het verhoogt de parkeerdruk die vooral tijdens weekenddagen als hinderlijk wordt ervaren.

Bij voorkeur parkeert zwaar verkeer buiten de woonkernen, niet ver van een weg van hogere categorie en op een locatie die enerzijds voldoende ruimte biedt voor het parkeren van grotere voertuigen op zich (manoeuvrerruimte) en anderzijds een hogere parkeerdruk kan verwerken.

Volgende parkeerplaatsen kunnen dan ook als parkeerplaatsen voor vrachtverkeer gecommuniceerd worden:

- KMO-zone Klein Boom (of parking gemeenschapscentrum) aan de N15

Deze site is voldoende groot om vrachtwagens te laten parkeren zonder hinder voor de bezoekers aan het gemeenschapscentrum.

De communicatie wordt aangevuld met flankerende maatregelen om niet in woonzones te parkeren (parkeerregeling).

3. Thema: Bedrijfsvervoerplan van het NAC

3.1. Inleiding

In de verkenningsnota werd opgenomen dat het effect onderzocht moesten worden van de bouw van het NAC (Nieuw Administratief Centrum) en van de heraanleg van het kerkplein op de verblijfsgebieden, fiets- en voetgangersnetwerken, openbaar vervoer en parkeerplaatsen.

Sinds de conformverklaring van de verkenningsnota is het NAC volledig opgebouwd en in gebruik genomen. Er is ondertussen eveneens voorzien in een nieuw parkeerterrein voor auto's van zowel personeel als bezoekers van het administratief centrum.

Via een analyse van de bereikbaarheid van het NAC en een analyse van de huidige woon-werk- en dienstreisverplaatsingen van het personeel krijgen we in eerste instantie zicht op het ruimtelijke mobiliteitsgebruik van de site.

Het onderzoek start met de opmaak van een bereikbaarheidsprofiel van het NAC waarbij nagegaan wordt of het NAC via verschillende vervoerswijzen gemakkelijk te bereiken is. Daar waar zich knelpunten voordoen, worden ze opgelijst. Om na te gaan of er een spreiding is van de verkeersdrukke wordt tevens een oplijsting gemaakt van het werknemersprofiel (aantal personeelsleden, uurrooster,..).

Vervolgens werd aan de hand van een enquête bij alle werknemers van het NAC nagegaan hoe zij zich momenteel naar het werk verplaatsen en wat hun motivatie kan zijn om naar een duurzamer vervoersmiddel over te stappen. Aangezien deze woon-werkverkeerenquête voor het eerst gebeurde, is vergelijken met de oude gegevens niet mogelijk. De resultaten moeten wel toelaten een aantal maatregelen te selecteren die tot duurzamere woon-werk- en dienstverplaatsingen kunnen leiden.

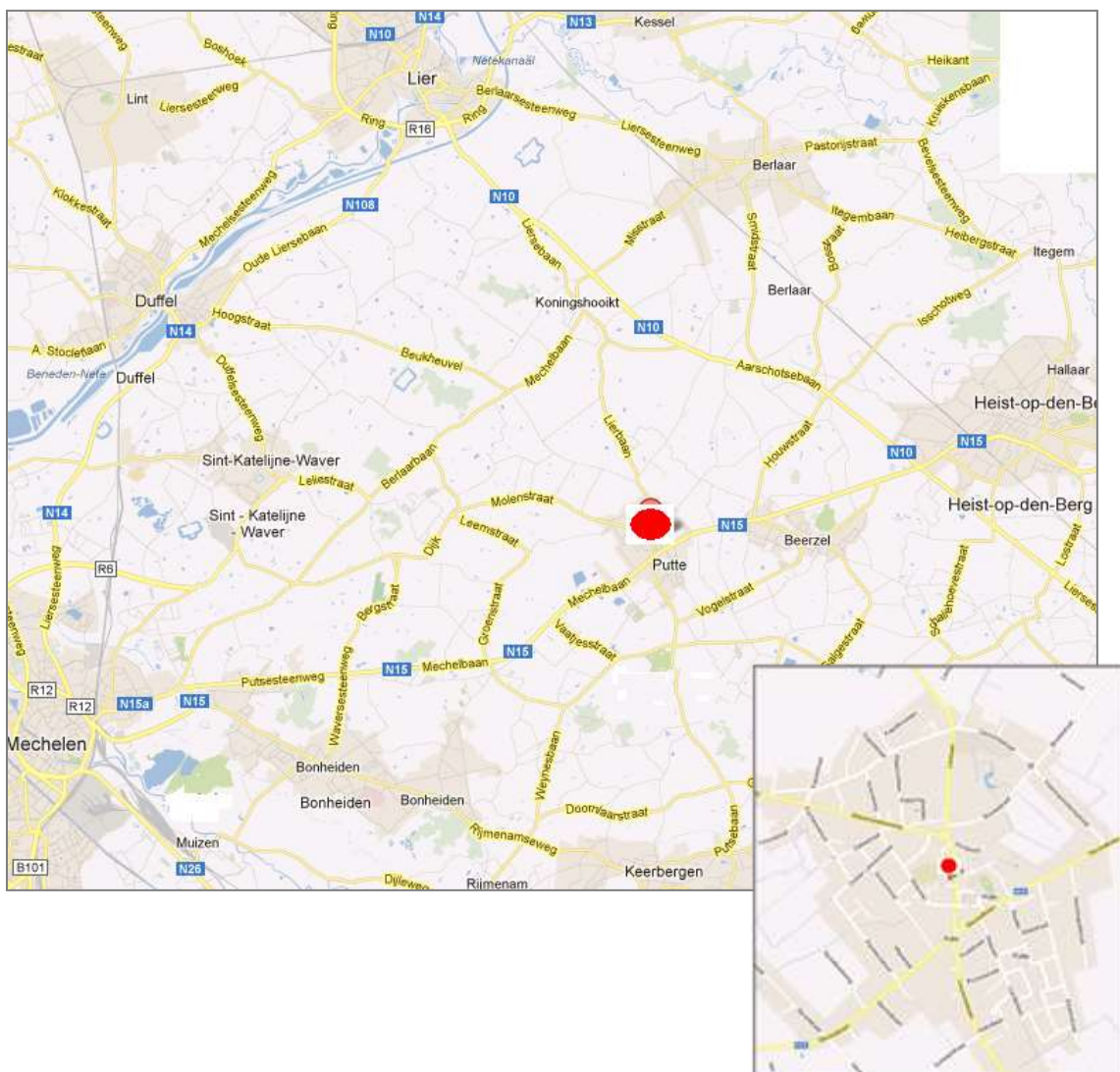
De heraanleg van het kerkplein is naar een langere termijn verschoven. In het kader van dit onderzoek is dan ook geopteerd om in eerste instantie via een parkeeronderzoek (zie verder) de context buiten het administratief centrum in beeld te brengen. De vaststellingen en resultaten van dit parkeeronderzoek zullen mee als basis dienen voor een nieuwe visie omtrent de toekomstige invulling van het kerkplein.

3.2. Bereikbaarheidsprofiel

3.2.1. Algemene situering

Het Nieuw administratief Centrum centraliseert de gemeentelijke diensten die verspreid lagen over de kernen van Putte en Beerzel. De volgende diensten werden erin ondergebracht: de bibliotheek, de gemeentelijke administratie, PWA, de politie, het OCMW en het schepencollege. Het Nieuw Administratief Centrum is aan de Lierbaan gelegen in het centrum van Putte (zie

Figuur 9).



Figuur 9: Locatie van het NAC, Putte (grote kaart (in het midden) en gedetailleerd (rechts onder)

In het NAC werken 76 personeelsleden waarvan 68 de enquête hebben ingevuld. De enquête werd voorgelegd aan alle personeelsleden uitgezonderd de politiemensen die over bijzondere werkuren beschikken en met aparte politiewagens rijden.

Het is zeer moeilijk om een schatting te maken van het aantal bezoekers dat gemiddeld aanwezig is op deze locaties. Dit is sterk afhankelijk van de periode in het jaar en van dag tot dag.

3.2.2. Bereikbaarheid met wagen

Vanaf het NAC is de N15 bereikbaar door ca. 200m de Lierbaan te volgen. Op het terrein van het NAC zijn ca. 70 parkeerplaatsen voor het personeel en bezoekers aanwezig. Er zijn ook 2 parkeerplaatsen voor personen met een handicap die maximaal 30 minuten mogen parkeren. Dit is voldoende voor zowel het personeel als de bezoekers. Er is geen parkeerplaats voor carpoolers voorbehouden. Op het nabijgelegen kerkplein zijn 194 parkeerplaatsen aanwezig.

Eindbeoordeling

Het NAC is goed bereikbaar met de wagen en er doen zich geen parkeerproblemen voor. Bijkomende telling in 2015 staft deze beoordeling. Overdag kent de parking van het NAC een bezettingsgraad tussen de 50 en 70%, op piekmomenten, bijv. op het einde van een schooldag van de naastgelegen school, tot 85%

3.2.3. Bereikbaarheid met openbaar vervoer

Bus

Volgende figuur geeft een overzicht van de buslijnen in de omgeving van het NAC.



Figuur 10: Overzicht buslijnen in de omgeving van het NAC te Putte

Binnen een straal van 500 m zijn volgende bushaltes van De Lijn aanwezig:

- Bushalte 'Putte Markt' in Waversesteenweg op 300 meter
- Bushalte 'Putte Markt' in Lierbaan op 260 meter
- Bushalte 'Putte Centrum' in de Mechelbaan op 260 meter
- Bushalte 'Putte Centrum' in de Mechelbaan op 350 meter
- Bushalte 'Putte Centrum' in de Leuvensebaan op 400 meter

Aan deze bushaltes komen verschillende buslijnen voorbij.

Tabel 2: Overzicht van de buslijnen die de bushaltes bedienen op wandelafstand van het NAC

Lijn	Gemeentes	Frequentie spitsuren	Frequentie daluren	Opmerkingen
Bushalte 'Putte Markt' Waversesteenweg				
510	Geel –Westerlo – Heist-op-den-Berg – Mechelen	Om het uur	Om het uur	Om 7u en 16 u om het half uur richting Mechelen. Om 8u, 9 u, 15u, 17u en 18u om het half uur richting Geel. Laatste bus richting Geel om 20u40.
511	Herentals – Heist-op-den-Berg –	2 tot 3 keer per	Om het uur	Laatste bus richting Mechelen om

	Mechelen	uur	19u37.
529	Tremelo – Waver scholen	Afgestemd op schooluren, 's morgens richting Sint-Katelijne-Waver, 's middags en 's avonds richting Tremelo	
Bushalte 'Putte Markt' Lierbaan			
571	Lier – Berlaar Heikant – Putte - Lier	Rijdt om 7u43, 13u05, 16u05, 17u16, 18u16 en 19u16.	
Bushalte 'Putte Centrum' Mechelbaan			
510	Geel –Westerlo – Heist-op-den-Berg – Mechelen	Om het uur	Om het uur Om 7u en 16 u om het half uur richting Mechelen. Om 8u, 9 u, 15u, 17u en 18u om het half uur richting Geel. Laatste bus richting Geel om 20u40.
511	Herentals – Heist-op-den-Berg – Mechelen	2 tot 3 keer per uur	Om het uur Laatste bus richting Mechelen om 19u37.
512	Wiekevorst – Heist-op-den-Berg – Putte - Mechelen	Rijdt enkel 's ochtends in de spits richting Mechelen en 's middags en 's avonds in de spits richting Wiekevorst elk half uur.	
534	Heist – Putte – Keerbergen scholen	Afgestemd op schooluren, 's morgens richting Keerbergen, 's avonds richting Heist-op-den-Berg	
571	Lier – Berlaar Heikant – Putte - Lier	Rijdt om 7u43, 13u05, 16u05, 17u16, 18u16 en 19u16.	
Bushalte 'Putte Centrum' Mechelbaan			
512	Wiekevorst – Heist-op-den-Berg – Putte - Mechelen	Rijdt enkel 's ochtends in de spits richting Mechelen en 's middags en 's avonds in de spits richting Wiekevorst elk half uur.	
520	Tremelo – Schriek – Putte – Mechelen	Rijdt in de ochtendspits richting Mechelen om het half uur en om het half uur in de avondspits richting Tremelo. In daluren om het uur. Laatste bus richting Tremelo 22u53 en laatste bus richting Mechelen om 21u03.	
Bushalte 'Putte Centrum' Leuvensebaan			
520	Tremelo – Schriek – Putte – Mechelen	Rijdt in de ochtendspits richting Mechelen om het half uur en om het half uur in de avondspits richting Tremelo. In daluren om het uur. Laatste bus richting Tremelo 22u53 en laatste bus richting Mechelen om 21u03.	
529	Tremelo – Waver scholen	Afgestemd op schooluren, 's morgens richting Sint-Katelijne-Waver, 's middags en 's avonds richting Tremelo	
534	Keerbergen scholen – Putte - Heist	Afgestemd op schooluren, 's morgens richting Keerbergen, 's avonds richting Heist-op-den-Berg	

Er is een goede busverbinding van en naar Geel, Heist-op-den-Berg, Westerlo, Mechelen, Tremelo, en Herentals. De busverbindingen naar Lier, Berlaar en Keerbergen zijn op de schooluren afgestemd en dus minder goed uitgebouwd. Uit de enquête blijkt dat er geen enkele werknemer zich met de bus naar het werk begeeft. Hier zijn verschillende oorzaken voor: geen halte vlak bij huis, geen (precies) aansluitende werkuren (bijvoorbeeld slechts één bus per uur buiten de spits), slechte verbinding, vertragingen van het openbaar vervoer, combinatie van de woon-werkreis met andere activiteiten.

Trein

Putte heeft zelf geen treinstation. Personeel dat gebruik wil maken van de trein zal zich eerst naar het station in Heist-op-den-Berg, Berlaar, Sint-Katelijne-Waver of Mechelen met de fiets, bus of wagen moeten begeven.

Eindbeoordeling bereikbaarheid openbaar vervoer

Het NAC is goed bereikbaar met de bus uitgezonderd vanuit Lier, Berlaar en Keerbergen. Toch wordt de bus minder comfortabel en minder flexibel ervaren dan de auto. Geen enkel personeelslid van Putte neemt de bus naar het NAC. Aangezien Putte niet over een treinstation beschikt, maakt ook geen enkel personeelslid gebruik van de trein voor woon-werkverkeer.

3.2.4. Bereikbaarheid met fiets

Op het ogenblik van het onderzoek zijn er 2 fietsenstallingen aanwezig. Er is een overdekte, afgesloten fietsenstalling voor werknemers (ca. 30 fietsen, in de praktijk slechts 20). Daarnaast is aan de overkant van het gemeentehuis nog een overdekte fietsenstalling voor bezoekers voorzien (18 plaatsen, in de praktijk echter 10). De overdekking van deze laatste fietsenstalling is niet efficiënt en de manoeuvreerruimte is er zeer krap.

Voor korte verplaatsingen voorzag de gemeente drie dienstfietsen met fietstassen. Er is een doucheruimte voor heren en een voor dames. Een reparatiedienst voor fietsen is er niet.

Het NAC is gelegen in een zone waar een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt. In deze zone is het autoverkeer en fietsverkeer gemengd. Het fietspad in de zone 50 en 70 langsheen de Lierbaan wordt in de toekomst heraangelegd samen met een aantal oversteekvoorzieningen voor zwakke weggebruikers. Ter hoogte van de Lierbaan - N15 zijn alle oversteekvoorzieningen uitgerust met verkeerslichten.

3.2.5. Bereikbaarheid als voetganger

Het NAC is te voet heel goed bereikbaar. In de enquête werd gemeld dat de voetpaden aan de cafés en restaurants vrij smal zijn omwille van de horecaterrassen.

3.3. Profiel van de werknemers

In het NAC werken 76 werknemers waarvan 68 personeelsleden de enquête invulden. Dit levert een respons op van 89%.

De personeelsleden hebben flexibele uren:

- starttijden van 8u45 tot 12u15 en van 13u30 tot 15u30
- beginuur van 7u45 tot 8u45, einduur van 15u30 tot 17u30

De 68 personeelsleden werken volgens volgend regime:

Werkregime	# personeelsleden	% personeelsleden
Voltijds	42	62
4/5 ^{de}	21	31
3/5 ^{de}	3	4
halftijds	2	3
allen	68	100

62% van de werknemers werkt voltijds en 1/3 werkt in het regime 4/5.

3.4. Resultaten enquête

3.4.1. Huidige verplaatsingswijze personeelsleden NAC

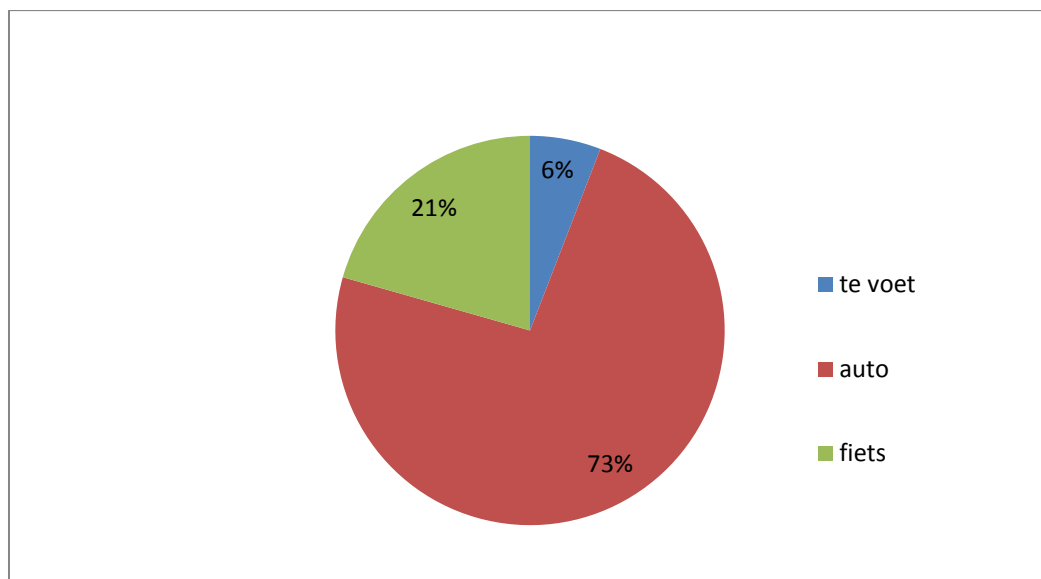
De woon-werkverplaatsingen van het personeel van het NAC zijn de volgende:

Stappen: 4

Fiets: 14

Auto: 50 waarvan 1 dienstwagen

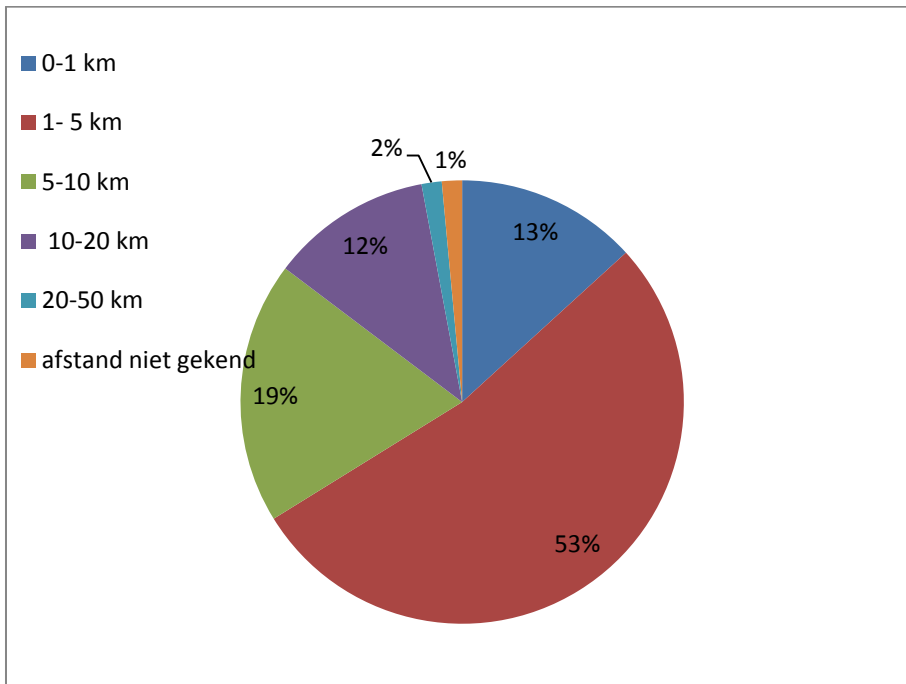
Totaal: 68



Figuur 11: Huidige verplaatsingswijze personeelsleden van het NAC

3.4.2. Relatie afstand – verplaatsingsmiddel

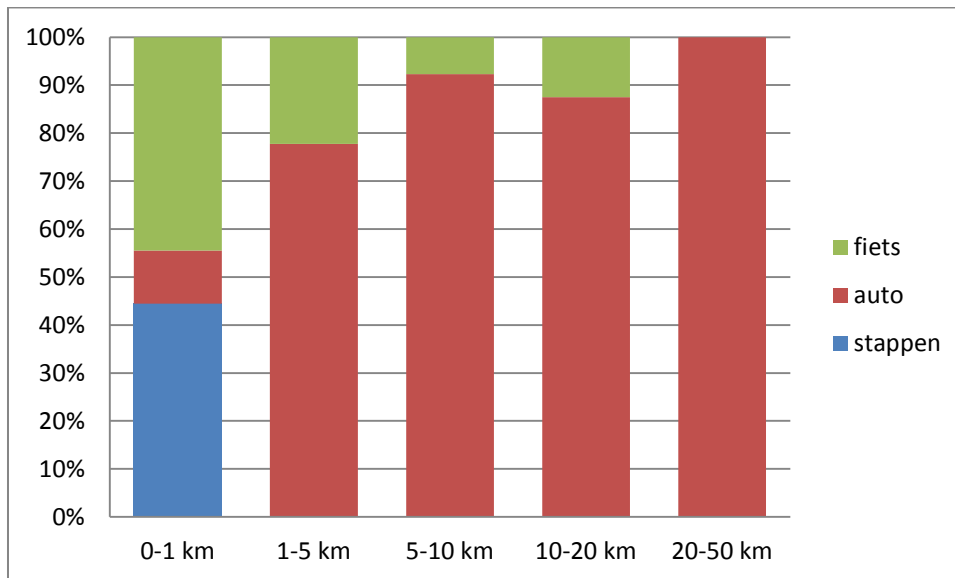
68 % van de personeelsleden wonen in een straal van 5 km van het NAC.



Figuur 12: Overzicht van de afstand woon-werkverplaatsingen van gemeentepersoneel van het NAC

Tabel 3: Verplaatsingsmiddelen per woon-werk verplaatsingsafstand

	0-1	1-5	5-10	10-20	20-50	km
stappen	4	0	0	0	0	0
fiets	4	8	1	1	0	0
auto	1	28	12	7	1	0
totaal	9	36	13	8	1	0



Figuur 13: Relatie tussen woon-werk verplaatsingsafstand en het verplaatsingsmiddel voor het NAC

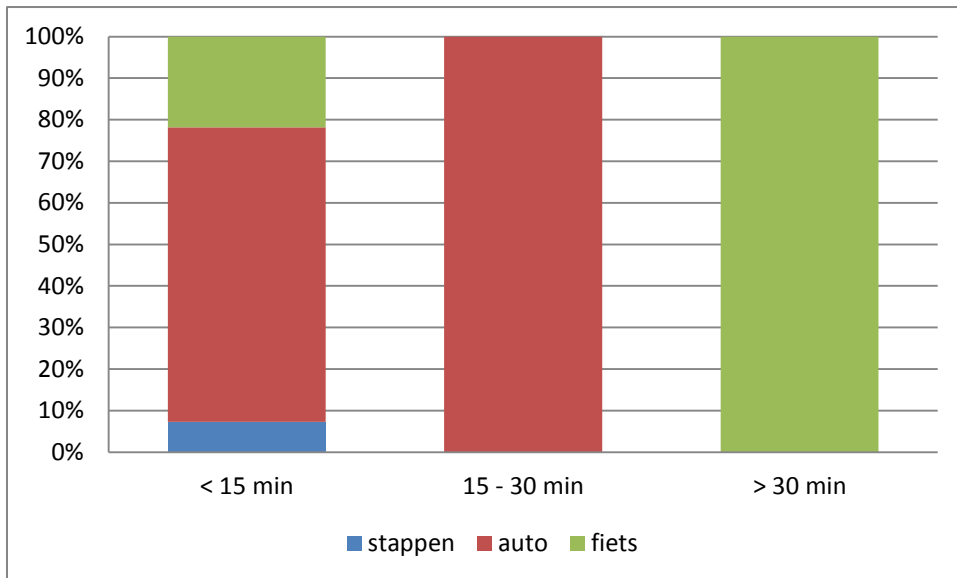
68% van alle personeelsleden van het NAC wonen in een straal van 5 km. Bijna 3/4 van de personeelsleden verplaatst zich met de wagen naar het werk.

3.4.3. Woon-werkafstand

De gemiddelde woon-werkafstand is 5,3 km. De gemiddelde woon-werkafstand voor de personeelsleden die

- lopen bedraagt 0,31 km
- fietsen bedraagt 3,65 km
- per auto komen bedraagt 6,13 km

Gemiddeld zijn de werknemers 13 minuten onderweg. Hoe dit verdeeld is over de verschillende vervoerswijzen, is te zien in figuur 12:



Figuur 14: Relatie reistijd - verplaatsingsmiddel

3.4.4. Andere verplaatsingsvormen

32 personeelsleden gebruiken soms een andere vorm van vervoer (Tabel 4):

- 75% seizoensafhankelijk, vooral autogebruikers die dan de fiets nemen,
- 3% op sommige dagen van de week, vooral autogebruikers die dan de fiets nemen,
- 22% om andere redenen, fietsers die de auto nemen en omgekeerd.

Tabel 4: Modal split bij andere vervoersvormen

Seizoensafhankelijk (zomer/winter):	24	<u>75</u>
auto → fiets	20	62,5
auto → trein	1	3,1
auto → bus	1	3,1
fiets → auto	2	6,3
Sommige dagen van de week:	1	<u>3,1</u>
auto → fiets	1	3,1
Andere omstandigheden:	7	<u>21,9</u>
fiets → auto	4	12,5
auto → fiets	3	9,4

3.4.5. Combinatie van activiteiten

Activiteiten in combinatie met verplaatsingen van huis naar werk

41 personen combineren de rit van huis naar werk met andere activiteiten. Dat is 60% van de werknemers.

- 85 % van hen doet dat met de wagen
- 10 % van hen komt met de fiets
- 5 % van hen komt te voet

In Tabel 5 wordt de verdeling van deze activiteiten over de verschillende vervoerswijzen weergegeven. De belangrijkste activiteiten zijn winkelen en de kinderen afzetten.

Als werknemers hun kinderen afzetten, doen ze dat in de meeste gevallen elke dag. Winkelen gebeurt minder frequent.

Van de 35 autogebruikers die hun heenrit combineren met andere activiteiten, wonen er 18 in een straal van 5km rond het NAC (51 %).

Activiteiten in combinatie met verplaatsingen van werk naar huis

51 personen combineren de rit van werk naar huis met andere activiteiten. Dat is 75% van de werknemers.

- 78% van hen doet dat met de wagen
- 16% van hen komt met de fiets
- 6% van hen stapt naar het werk

In Tabel 5 wordt de verdeling van deze activiteiten over de verschillende vervoerswijzen weergegeven. Na de werkdag is de belangrijkste activiteit overduidelijk winkelen (1 tot 2 dagen per week). Kinderen afhalen en andere activiteiten wordt door de helft van de groep gedaan. De kinderen worden in de meeste gevallen elke dag afgehaald terwijl het uitoefenen van andere activiteiten voornamelijk minder dan 1 dag van de week wordt uitgeoefend.

Van de 40 autogebruikers die hun terugrit combineren met andere activiteiten, wonen er 22 in een straal van 5km rond het NAC (55 %).

Tabel 5: Combinaties met andere activiteiten op de heenrit

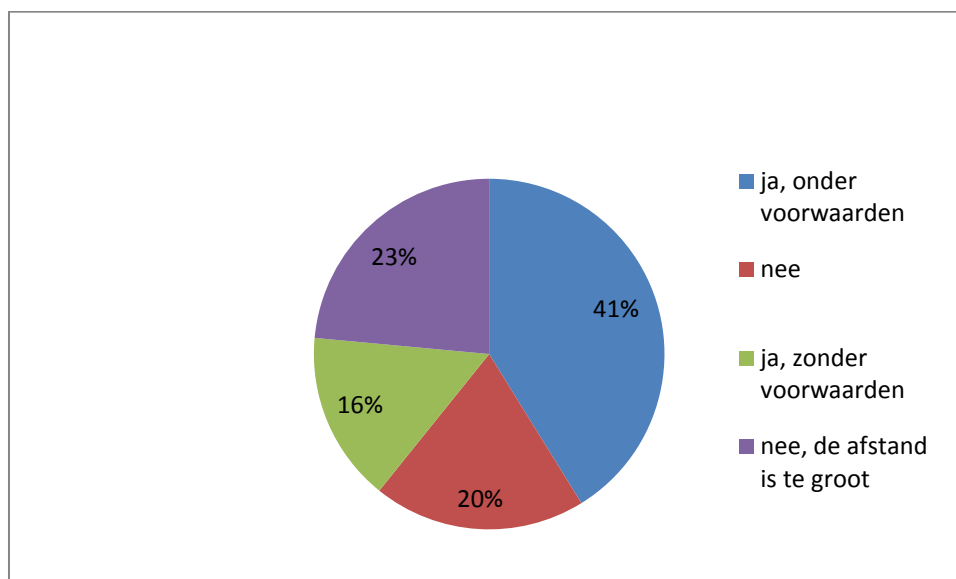
	Kinderen afzetten				Andere familieleden afzetten				Winkelen				Andere activiteit			
	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w
Lopen										2	1					
	0				0				3				0			
Fiets	1			1						1	4	3				1
	2				0				8				1			
Auto	17	3	1	4	2		2	3	4	4	8	5	1	1	4	4
	25				7				21				10			
Totaal	18	3	1	5	2	0	2	3	4	7	13	8	1	1	4	5
	67 %	11 %	4 %	18 %	28,5 %		28,5 %	43 %	12,5 %	21,9 %	40,6 %	25 %	9 %	9 %	36 %	45 %
	27				7				32				11			
	66%	vd werknemers die heenrit combineren			17%	vd werknemers die heenrit combineren			78%	vd werknemers die heenrit combineren			27%	vd werknemers die heenrit combineren		

Tabel 6: Combinaties met andere activiteiten op de terugrit

	Kinderen afhalen				Andere familieleden afzetten				Winkelen				Andere activiteit			
	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w	elke dag	3-4 d/w	1-2 d/w	<1d/w
Lopen										2	1			1		
	0				0				3				1			
Fiets	1			1						1	4	3		1		1
	2				0				8				2			
Auto	13	6	4	2	2			3	2	7	25	5	2		10	11
	25				5				39				23			
Totaal	14	6	4	3	2	0	0	3	2	10	30	8	2	2	10	12
	52 %	22 %	15 %	11 %	40 %			60 %	4 %	20 %	60 %	16 %	8 %	8 %	38 %	46 %
	27				5				50				26			
	53%	vd werknemers die terugrit combineren			10%	vd werknemers die terugrit combineren			98%	vd werknemers die terugrit combineren			51%	vd werknemers die terugrit combineren		

3.4.6. Bereidheid van autogebruikers om over te stappen op andere vormen van vervoer

Bereidheid om over te stappen op de fiets:



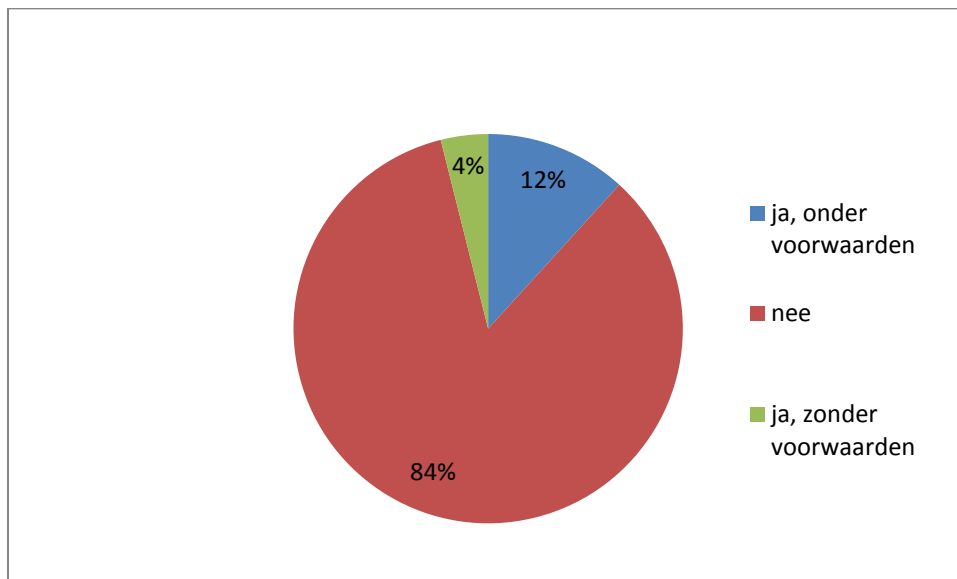
Figuur 15: Bereidheid van autogebruikers om over te stappen op de fiets

Er zijn 8 autogebruikers bereid om zonder voorwaarden over te stappen op de fiets. Van de 12 autogebruikers die de afstand te groot vinden om over te stappen op de fiets, wonen er 3 binnen de 5 km van het NAC. Van de andere 10 autogebruikers die niet willen overstappen op de fiets, wonen er 5 in een straal van 5 km van het NAC. De voorwaarden die vervuld zouden moeten zijn opdat 21 autogebruikers op de fiets zouden overstappen, zijn weergegeven in Tabel 7.

Tabel 7: Voorwaarden voor autogebruikers om over te stappen op de fiets

Voorwaarde	Aantal vermeldingen
Wanneer ik een andere manier vind om de kinderen af te zetten of op te halen	11
Wanneer er moet betaald worden voor een parkeerplaats	5
Wanneer er een betere en veiligere route is naar het werk	3
Wanneer ik een reiskostenvergoeding/stimulans krijg van het werk	2
Wanneer de weersomstandigheden beter zouden zijn	2
Wanneer ik een fiets zou krijgen van mijn werkgever	2
Wanneer ik later mag beginnen werken	1
Wanneer er kortere verbindingen zijn	1

Bereidheid om over te stappen op het openbaar vervoer:



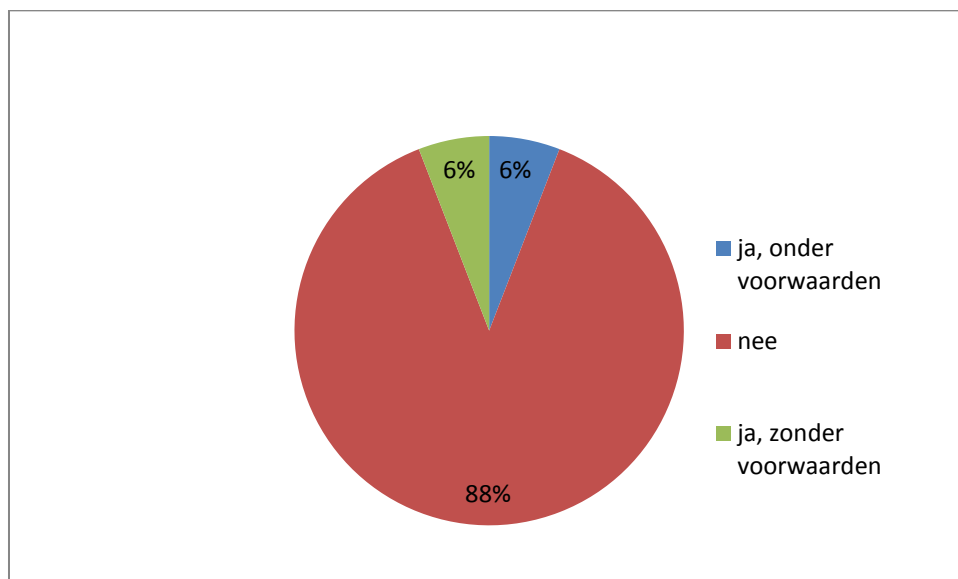
Figuur 16: Bereidheid van autogebruikers om over te stappen op het openbaar vervoer

Er zijn 2 autogebruikers bereid om zonder voorwaarden over te stappen op het openbaar vervoer. De voorwaarden die vervuld zouden moeten zijn opdat 6 autogebruikers op het openbaar vervoer zouden overstappen, zijn weergegeven in Tabel 8.

Tabel 8: Voorwaarde voor autogebruikers om over te stappen op openbaar vervoer

Voorwaarde	Aantal vermeldingen
Wanneer ik moet gaan betalen voor een parkeerplaats	4
Wanneer de aankomst- en vertrektijden beter aansluiten op mijn werktijden	3
Wanneer de bus, trein,... minder vertragingen hebben	3
Wanneer de OV-halte dichterbij huis/werk zou zijn	2
Wanneer de reistijd maximaal 1,5 keer mijn reistijd per auto bedraagt	3
Wanneer er meer directe verbindingen zouden zijn	1
Wanneer mijn werkgever een vervoermiddel beschikbaar stelt voor dienstreizen	1

Bereidheid om te gaan carpoolen:



Figuur 17: Bereidheid van autogebruikers om te gaan carpoolen

Er zijn 3 autogebruikers bereid om te gaan carpoolen. De voorwaarden die vervuld zouden moeten zijn opdat 3 autogebruikers zouden gaan carpoolen, zijn weergegeven in Tabel 9.

Tabel 9: Voorwaarden voor autogebruikers om te gaan carpoolen

Voorwaarde	Aantal vermeldingen
Wanneer ik zeker ben dat ik thuiskom in noodsituaties	3
Als ik een hogere reisvergoeding krijg	2
Wanneer ik moet gaan betalen voor een parkeerplaats	1

3.4.7. Verbeteringsvoorstellen van personeel voor verduurzamen woon-werkverplaatsingen

Voorstellen om woon-werkverplaatsingen te verbeteren afkomstig van fietsers:

- Geen, ik ben tevreden 6
- Een hogere reiskostenvergoeding 3
- Een fiets krijgen van de werkgever 2
- Betere/veiliger routes 2
- Meer bussen tijdens winterperiode 1
- Ook vergoeding voorzien voor mensen die op minder dan 1 km wonen 1
- Een overdekte fietsenstalling/ fietskelder te gevaarlijk in winter) 1
- Extra tikklok in de fietsenstalling 1

- Werkgever regelt faciliteiten om activiteiten zoals kinderen gaan halen te combineren 1

Voorstellen om woon-werkverplaatsingen te verbeteren afkomstig van voetgangers

- Geen, ik ben tevreden 2
- Een betere/veiligere wandelroute naar het werk 1
- Financiële stimulans 1

Voorstellen van autogebruikers om woon-werkverplaatsingen te verbeteren:

Voorstellen van autogebruikers die willen overschakelen naar fietsgebruik:

- Werkgever regelt faciliteiten om activiteiten zoals kinderen gaan halen te combineren 2
- Een fiets krijgen van de werkgever 1
- Betere en veiligere wandel of fietsroute naar het werk 1
- Een hogere reiskostenvergoeding 1

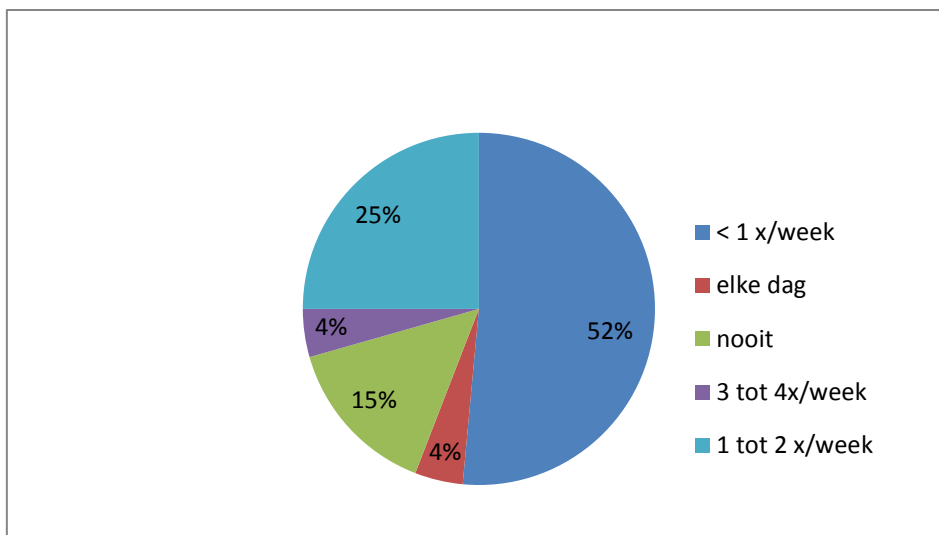
Opmerkingen

Volgende opmerkingen werden door de werknemers gegeven:

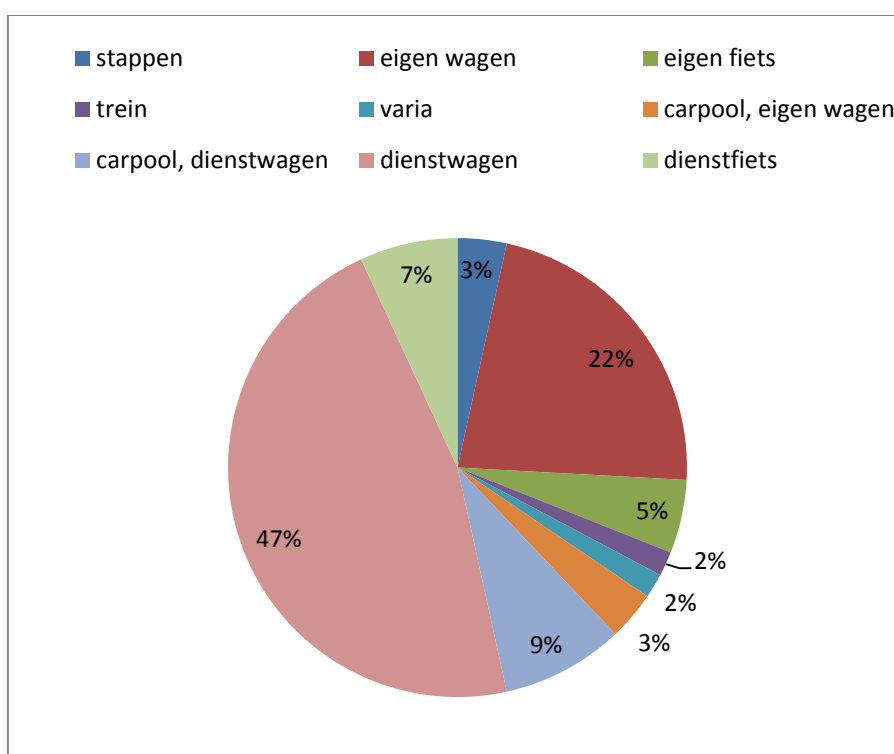
- Voetpaden zijn vrij smal aan terrassen (1 opmerking)
- De parking achter het gemeentehuis dient dringend aangelegd te worden met een duidelijke aanduiding van de parkeerstroken (2 opmerkingen)
- Slechte busverbinding Lier – Putte (geen bus in de ochtend en geen na 19 u, te weinig buslijnen) (2 opmerkingen)
- Voorzien van regenkledij (1 opmerking)
- Veiligere fietspaden naar scholen (Waversesteenweg) en gemachtigde opzichter plaatsen aan de oversteek op Mechelsebaan bij Familia (1 opmerking)

3.4.8. Dienstreisverplaatsingen

85 % van de werknemers maakt dienstreizen, 52 % van de werknemers maakt minder dan één keer per week een dienstreis. 15 % van de werknemers maakt nooit dienstreizen.



Figuur 18: Frequentie dienstreisverplaatsingen personeel



Figuur 19: Dienstreisverplaatsingsvormen personeel

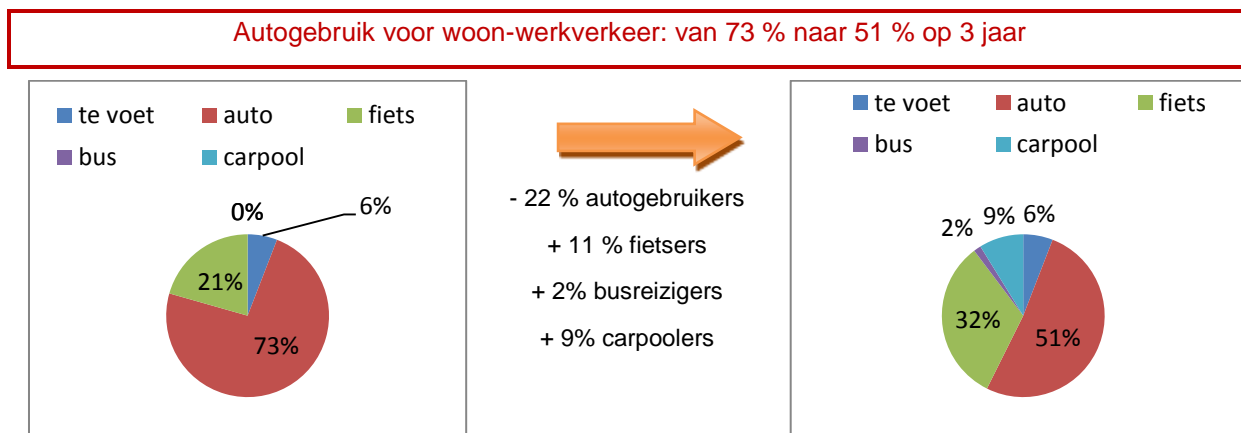
Van de 58 personeelsleden die dienstreizen maken, gebruikt bijna de helft daarvoor een dienstwagen (zie Figuur 19) en nog eens 22% de eigen wagen. Eén van de drie aanwezige dienstwagens is prioritair door de dienst openbare werken in gebruik. Deze dienstwagens kunnen via een gedeeld Excel bestand gereserveerd worden zonder tijdsbeperking.

Tabel 10: Verplaatsingswijze voor dienstreizen in functie van de woon-werkverplaatsingswijze

		vervoermiddel dienstreis								
		lopen	dienstfiets	Eigen fiets	Varia	Trein	Carpool, eigen wagen	Carpool, dienstwagen	Eigen wagen	Dienst-wagen
vervoermiddel woon-werk	lopen		1					1	1	
	fiets	1	1	3	1	1		1	1	3
	auto	1	2				2	3	11	24
		2	4	3	1	1	2	5	13	27
totaal		3 %	7 %	5 %	2 %	2 %	3 %	9 %	22 %	47 %

3.5. Doelstellingen woon-werk en dienstreisverplaatsingen

Doelstellingen woon-werkverkeer



Figuur 20: Gemakkelijk te behalen doelstellingen voor de verandering van modal shift voor het NAC op korte termijn

Uit de bereidheid van autogebruikers om over te stappen naar duurzamere alternatieven kwam naar voren dat:

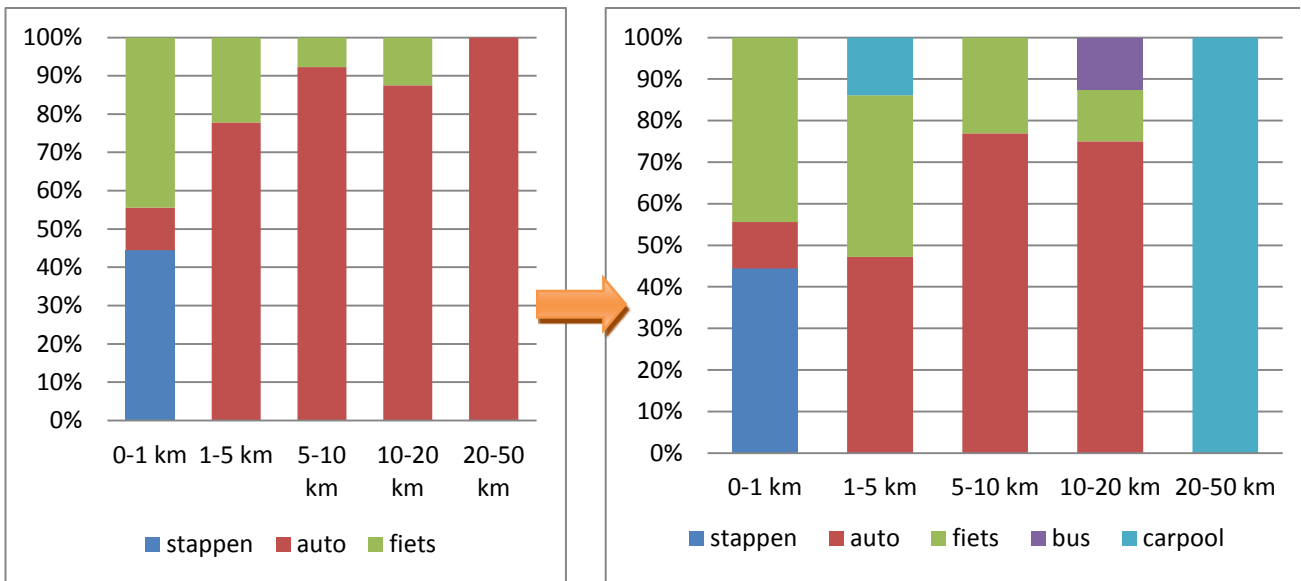
- 1 autogebruiker bereid is om zonder voorwaarden over te stappen op de bus
- 6 autogebruikers bereid zijn om te gaan carpoolen waarvan 2 zonder voorwaarden. De overigen willen de garantie hebben om thuis te geraken en willen er graag een reisvergoeding aan gekoppeld zien.
- 8 autogebruikers zijn bereid om over te stappen op de fiets zonder voorwaarden.

Mits een goede omkadering voor carpoolers zijn er 15 autogebruikers die op korte termijn willen overschakelen op bus, fiets of gedeeld autogebruik. Dit betekent dat het aantal autogebruikers op korte termijn kan dalen van 73 % naar 51%.

In Tabel 11 wordt de beoogde verandering van verplaatsingsmiddel per afstandscategorie weergegeven.

Tabel 11: beoogde verandering van verplaatsingswijze per afstandscategorie

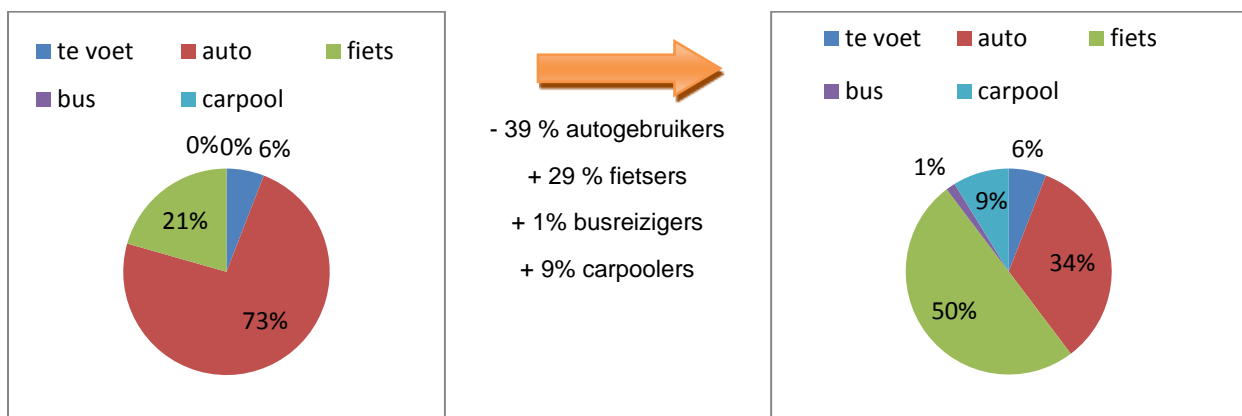
	0-1	1-5	5-10	10-20	20-50	km
stappen	4	0	0	0	0	
fiets	4	8+6	1+2	1	0	
auto	1	28-11	12-2	7-1	1-1	
bus	0	0	0	0+1	0	
carpool	0	0+5	0	0	+1	
totaal	9	36	13	8	1	



Figuur 21: Beoogde verandering van verplaatsingen per afstandscategorie

De reductie van 22 % kan gespreid worden door bijvoorbeeld elk jaar een reductie van 7% te beogen. De ambities liggen vooral op het gebied van overstap van auto naar fiets en auto naar carpool. Om personeel aan het carpoolen te krijgen is het natuurlijk wel van belang dat ze uit dezelfde regio komen waarbij de omrijbeweging minimaal is. Er kan echter ook geopteerd worden om de bereidwilligen ook te laten carpoolen met bedrijven in de omgeving.

Autogebruik voor woon-werkverkeer: van 73 % naar 34 % op 6 jaar



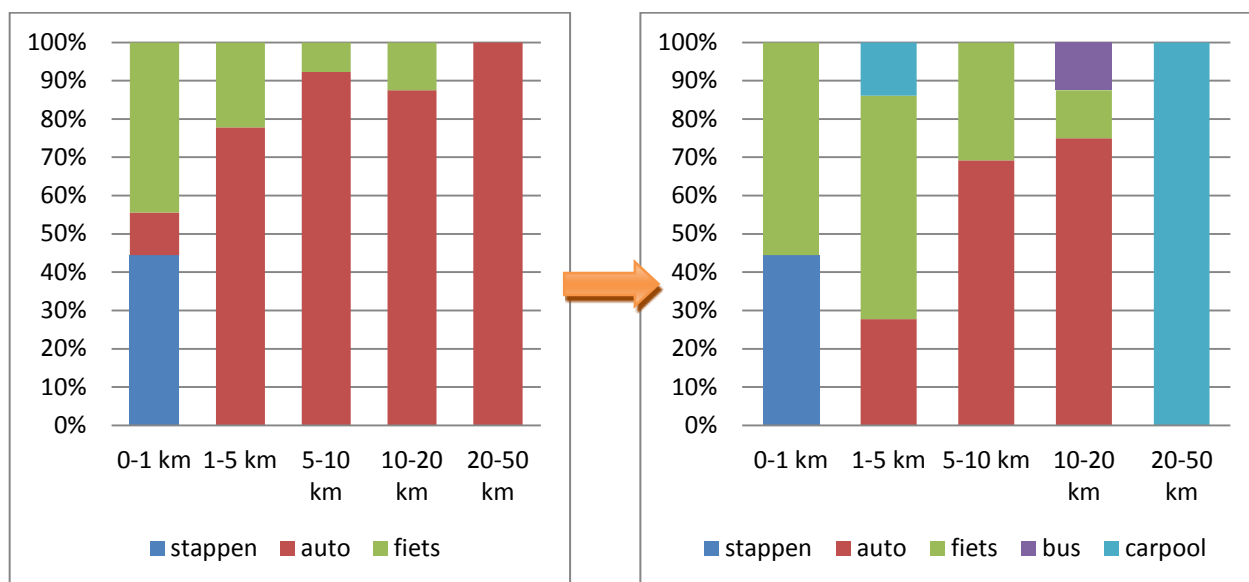
Figuur 22: Doelstellingen voor de verandering van modal shift voor Ter Dilft

9 autogebruikers gaven aan over te schakelen naar de fiets met als enige voorwaarde dat ze een manier vinden om hun activiteiten van huis naar het werk te combineren. Door deze personeelsleden mee in de doelstellingen te verwerken kan een reductie van 39 % autogebruikers worden bewerkstelligd.

In Tabel 12 wordt een voorbeeld gegeven van de beoogde verandering van verplaatsingsmiddel per woon-werkverplaatsingsafstand:

Tabel 12: beoogde verandering in verplaatsingswijze op langere termijn

	0-1	1-5	5-10	10-20	20-50	Km
stappen	4	0	0	0	0	
fiets	4+1	8+6+7	1+2+1	1	0	
auto	1-1	28-11-7	12-2-1	7-1	1-1	
bus	0	0	0	0+1	0	
carpool	0	0+5	0		+1	
totaal	9	36	13	8	1	



Figuur 23: beoogde verandering in verplaatsingswijze op langere termijn

Doelstelling dienstreisverplaatsingen

Dienstreisverplaatsingen met de auto/bedrijfswagen: van 81% naar 60 % op 3 jaar

81% van de dienstreisverplaatsingen gebeurt met de auto. Dit kan zeker verminderd worden. Er moeten meer dienstverplaatsingen met de fiets of trein gemaakt worden. Een voorbeeld van de beoogde verandering in vervoersmiddel bij dienstverplaatsingen wordt weergegeven in Tabel 13.

Tabel 13: Voorbeeld van verandering van vervoersmiddel voor dienstverplaatsingen

		vervoermiddel dienstreis								
		lopen	dienstfiets	Eigen fiets	Varia	Trein	Carpool, eigen wagen	Carpool, dienstwagen	Eigen wagen	Dienst-wagen
vervoermiddel woon - werk	lopen		1					1	1	
	fiets	1	1	3	1	1		1	1	3
	auto	1	2 + 12				2	3	11	24 - 12
		2	4-16	3	1	1	2	5	13	27-15
totaal		3 %	7% 27%	5 %	2 %	2 %	3 %	9 %	22 %	47% 26%

Het huidige gebruik van alternatieve vervoerswijzen is vooral bij personen die met de wagen naar het werk komen redelijk laag. Het is vooral in deze categorie dat er dus verbeteringsmogelijkheden zijn. Aangezien de meeste dienstreisverplaatsingen kleine afstanden zijn, wordt er vanuit gegaan dat de helft van het personeel de overstap kan maken van dienstwagen naar dienstfiets.

3.6. Maatregelen

Op korte termijn zijn er 11 autogebruikers die bereid zijn om zonder voorwaarden over te stappen op bus, carpool of fietsgebruik. Om deze autogebruikers alvast over de streep te trekken is het nuttig om een **vervoerscoördinator** aan te stellen die het personeel kan aanzetten bij deze overstap. De vervoerscoördinator kondigt de maatregelen aan via de gemeentelijke infokanalen, organiseert promotieacties en verspreidt informatie over duurzame vervoersmiddelen onder de werknemers (reisadvies, bereikbaarheidsinformatie,...). De vervoerscoördinator onderhoudt tevens de dienstfietsen en het wagenpark. Hij/zij volgt ook de realisaties van de maatregelen op en stelt op basis van de resultaten nieuwe acties voor.

Als extra promotie kan het volgende worden meegegeven:

Verplaatsingen te voet zijn aanbevolen voor afstanden tot 1 km, verplaatsingen met de fiets voor afstanden tot 5 km. Beide verplaatsingen zijn gezonder, financieel aantrekkelijker en milieuvriendelijker dan autoverplaatsingen. Bovendien is er geen of minder stallingsruimte nodig en is de leefomgeving rond het NAC aangenamer. Het stimuleren van carpoolgebruik zorgt voor een verlaging in de (auto)kosten en bevordert het sociaal contact tussen werknemers en reistijdbevestiging.

3.6.1. Maatregelen om het fietsen in woon-werkverkeer te stimuleren

De **vervoerscoördinator** zorgt voor een goede communicatie naar het personeel inzake:

- fietsvergoeding (affiche, personeelsblad, intranet).
- omkleedruimtes en douches bekend maken bij het personeel.
- Regenkleedij voorzien voor het personeel
- Communicatie, sensibilisatie over combinatieverkeer: gericht op combinaties winkelen en kinderen ophalen.
 - o Winkelen: combinaties kunnen losgekoppeld worden. Voor grote inkopen, 1x per week of per 2 weken, kan de werknemer eerst met de fiets naar huis en daarna de auto nemen naar de winkel of eventueel toch met de auto naar het werk en de rit combineren met het winkelen. Kleine boodschappen, dagelijks of bijna dagelijks, kunnen perfect met de fiets (eventueel voorzien van fietstassen).
 - o Kinderen: Alle mogelijkheden om kinderen te vervoeren bekend maken: fietsstoeltjes, fietskar, aanhangsystemen. Het voordeel is dat kinderen aan het verkeer gewend raken en zo zelf sneller op de fiets of te voet kunnen gaan.

Daarnaast wordt een fietsherstelkit voorzien. Bij de heraanleg van de parking komen er 30 extra overdekte fietsenstallingen bij.

3.6.2. Maatregelen om het fietsen in dienstverplaatsingen te stimuleren

Om het fietsgebruik in dienstreisverplaatsingen te stimuleren, worden er **afstandsgrenzen** voor dienstverplaatsingen te voet of met de fiets vastgelegd:

- Te voet: afstand maximaal 2 km (heen en terug)
- Fiets: maximaal 10 km (heen en terug)

Deze afstanden worden bekend gemaakt bij alle personeelsleden. Eventueel kan hierbij gebruik gemaakt worden van kaartjes met de afstandsgrenzen per locatie.

Volgende maatregelen kunnen daarnaast nog worden genomen:

- Dienstfiets(en) (vb. vouwfietsen) ook uitleenbaar maken als vervangfiets/pendelfiets (buiten de werkuren), met duidelijke regels (bv. mag uitgeleend worden vanaf 16 uur en moet aanwezig zijn voor 9 uur de volgende dag). De sleutel wordt opgehaald op de voorziene plaats, de naam van de uitlener wordt genoteerd evenals de voorziene duur.
- Een aanhangwagentje of bakfiets om aan een dienstfiets te hangen kan nuttig zijn voor verplaatsingen waarbij ook wat materiaal vervoerd moet worden. Dit is vooral handig bij de uitvoeringsdiensten.
- Dienstfietsen worden na de garantieperiode hersteld en onderhouden door de uitvoeringsdiensten. Er wordt iemand aangeduid die verantwoordelijk is voor het opvolgen van de staat van de dienstfietsen en voor de organisatie van het onderhoud of herstel.

3.6.3. Maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer bij woon-werkverkeer te stimuleren

Ook hier dient ingezet te worden op communicatiemiddelen om het openbaar vervoer woon-werkverplaatsingen te stimuleren.

- Bekendmaken van de 100% terugbetaling van openbaar-vervoersabbonnementen en kaarten
- In de kijker zetten van reistijden van bepaalde trajecten
- Individueel reisadvies op aanvraag
- Tips om openbaar vervoer te combineren met andere activiteiten (aankopen bundelen, via internet (tijdsbesparing), combinaties loskoppelen, natransport en combinaties met fiets,...)

3.6.4. Maatregelen om het carpoolen te stimuleren

Om het carpoolen duidelijk te promoten is het aangeraden om zich als werkgever in te schrijven in de Vlaamse carpooldatabank. De carpooldatabank is een dienstverlening van Taxistop (www.taxistop.be), aangeboden in samenwerking met en met steun van het Vlaamse gewest en De Lijn. De inschrijvingen bij de carpoolcentrale zijn volledig gratis. Naast de toegangverlening tot alle carpoolpartners levert Taxistop ook promotiemateriaal aan, geven ze vormingsmomenten op aanvraag en informatiemomenten voor werknemers. Bovendien voorziet Taxistop ook handleiding met informatie over het voeren van een geslaagde carpool campagne in de onderneming. Bijgevolg dient er voor het promoten van carpooling geen intern systeem opgezet te worden om de verschillende carpoolkandidaten met elkaar in contact te brengen. Door met Taxistop samen te werken wordt een samenwerking met bedrijven uit de buurt mogelijk waardoor de kans op een “match” groter wordt.

Volgende maatregelen kunnen door de gemeente voorzien worden om het carpoolen nog beter te stimuleren:

- Carpoolparkeerplaatsen (2) voorzien op de parking
- Voor een thuisrit te garanderen dienen middelen gereserveerd te worden om taxi's te betalen (250 euro voorzien) of dienstreiswagen voorzien.
- Inschrijven in de Vlaamse carpoolbank van Taxistop (www.taxistop.be).

3.7. Monitoring van de resultaten.

Een tussentijdse evaluatie is nuttig na 3 jaar. Op dat moment kunnen nieuwe doelstellingen geformuleerd worden.

4. Thema: Parkeerbeleid

4.1. Inleiding

Naar aanleiding van de bouw van het NAC werd in de verkenningnota opgenomen om een inschatting te maken van de parkeercapaciteit in functie van de bundeling van de gemeentelijke diensten. Er werd in deze nota tevens geopperd om de parkeercapaciteit in een ruimer kader te onderzoeken waarbij de parkeercapaciteit en -bezetting in het centrum van Putte, Peulis en Beerzel wordt nagegaan.

Dit onderzoek richtte zich naar het aanbod van parkeerplaatsen (capaciteit) en de bezetting van de parkeerplaatsen van personenwagens in deze kernen. Op basis van dit onderzoek werd bekeken of een overaanbod of tekort aan parkeermogelijkheden aanwezig is. Naast een bezettingsonderzoek werd ook een parkeerduurmeting uitgevoerd in deze kernen waarbij de verhouding van kort- en langparkeerders en hun invloed op de restcapaciteit onder de loep werd genomen. Op basis van dit onderzoek worden een aantal concrete beleidsmaatregelen voorgesteld om het functioneren van het parkeren te verbeteren en een duurzaam parkeerbeleid te realiseren.

4.2. Onderzoek parkeercapaciteit en -bezetting

4.2.1. Parkeercapaciteit

Om de capaciteit te registreren is gewerkt met een zonering (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Per zone werden onderstaande elementen in kaart gebracht:

- Parkeerregime (vrij en blauwe zone)
- Capaciteit parkeerplaatsen voor personenwagens

Waar parkeervakken aangeduid zijn, wordt voor de bepaling van de capaciteit eenvoudig het aantal vakken geteld. Waar dit niet het geval is, wordt de afstand opgemeten en gedeeld door 6 om het aantal plaatsen te berekenen (men gaat ervan uit dat een wagen gemiddeld 6 meter ruimte in beslag neemt). Deze methodiek is slechts een benadering aangezien de reële capaciteit kan verschillen naargelang het type wagen dat er staat (break versus stadswagen) en de parkeerstijl.

Parkeerregime

	Putte centrum	Peulis	Beerzel
Vrij	194	69	188
Blauwe zone	101	12	24

In de blauwe zone kan elke dag (behalve op zon- en feestdagen) van 9u tot 18u maximaal 2u geparkeerd worden. De parkeerregimes zijn uitgezet op bijgevoegde kaarten 1 tot 3 (zie hieronder).

Er worden bewonerskaarten uitgereikt die onbeperkt parkeren in een blauwe zone toestaan. Per woning gelegen in de zone kan 1 bewonerskaart aangevraagd worden, geldig voor twee wagens. Een bewonerskaart kost 30 euro per kalenderjaar. De zones waar bewonerskaarten geldig zijn, worden op de kaart aangegeven.

In 2014 werden 82 bewonerskaarten uitgereikt: 46 voor Mechelbaan, 15 voor Lierbaan, 11 voor Hoogstraat en 10 voor Peulisstraat.



**Kaart 1: Parkeerregime
Putte centrum**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Parkeerregime
Putte centrum**

Parkeerregime

- blauwe zone
- verbod
- vrij
- parkeren met bewonerskaart

0 15 30 60 Meters





**Kaart 2: Parkeerregime
Peulis centrum**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

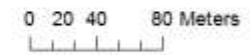
Gemeente Putte

Legende

**Parkeerregime
Peulis centrum**

Parkeerregime

- blauwe zone
- verbod
- vrij
- parkeren met bewonerskaart





Kaart 3: Parkeerregime Beerzel centrum

Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

Parkeerregime Beerzel centrum

- Parkeerregime
- blauwe zone
 - verbod
 - vrij
 - parkeren met bewonerskaart

0 10 20 40 Meters



Parkeercapaciteit

Onderstaande tabellen geven respectievelijk de capaciteit van de zones in Putte centrum, Peulis en Beerzel weer.

Straat Putte centrum	Capaciteit	Straat Peulis	Capaciteit	Straat Beerzel	Capaciteit
Lierbaan (1 en 2)	9	Mechelbaan (2, 3)	11	Hoogstraat pleintje (1B)	10
Alice Nahonstraat (4)	7	Mechelbaan (4, 5)	20	Hoogstraat (1,2,3)	14
Parking Kelvik (5)	62	Peulisstraat (6, 7, 8)	13	Hoogstraat Pleintje (4)	21
Alice Nahonstraat (6, 7)	9	Oude Putsebaan (9)	3	Beerzelplein (5)	3
Alice Nahonstraat (8)	9	pleintje (10)	34	Beerzelplein (6)	3
Alice Nahonstraat (10)	15			Beerzelplein (7)	35
kerkplein (11,12)	107			Bareelstraat (8, 11)	11
Lierbaan (13,14)	11			Rode Plein (9)	64
Spieke (15)	9			Jozef Weynsstraat (10)	12
Mechelbaan (16,17)	15			KLJ – Parochiezaal (12)	32
Mechelbaan (18)	22				
Mechelbaan (20, 21)	20				

4.2.2. Parkeerbezetting

Telling vond plaats op dinsdag 18 juni 2013 in het centrum van Putte en op dinsdag 5 november 2013 in Beerzel en Peulis. Sindsdien is het aantal parkeerplaatsen niet veranderd.

Bij recente tellingen, enkel voor het centrum van Putte, wordt nu eveneens de parking van het Gemeenteplein mee geteld.

De parkeerbezetting werd geregistreerd op een weekdag. Er werd dus niet geteld op een ogenblik met verhoogde parkeerdruk zoals bijvoorbeeld de wekelijkse markt wanneer 59 plaatsen op het kerkplein niet beschikbaar zijn. Bij een uitvaartdienst in de kerk is de parkeerdruk ook heel wat hoger. Verder zijn er verschillende jaarlijkse evenementen die het kerkplein en Alice Nahonstraat gedeeltelijk of geheel innemen: paaskermis, zomerkermis, jaarmarkt, Putse Feesten, kerstmarkt, activiteiten jeugdbeweging, ...

De registratie vond in het centrum van Putte plaats op 8 tijdstippen: 9u, 11u, 13u, 15u, 17u, 19u, 21u en 6u. In Peulis en Beerzel vond de registratie op 3 tijdstippen plaats: 9u, 15u en 21u.

Foutparkeerders werden mee geregistreerd. Door opname van de foutparkeerders in de telling kan het zijn dat de parkeerbezetting hoger ligt dan de officiële capaciteit.

De hoeveelheid geparkeerde wagens gedeeld door het aantal parkeerplaatsen geeft de **bezettingsgraad** (%) per zone over een hele weekdag. We beschouwen:

- Een bezettingsgraad tussen 0 en 50 % als een lage bezettingsgraad waarbij er een overaanbod is aan parkeerplaatsen
- Een bezettingsgraad tussen 50 en 80 % : het aantal plaatsen is goed afgestemd op de behoefte

- Een bezettingsgraad tussen 80 en 100 %: de parkeerruimte geeft een volle indruk waardoor extra zoekverkeer ontstaat
- Een bezettingsgraad van meer dan 100 % betekent overbezetting waarbij het aanbod niet voldoet aan de parkeervraag.

De bezettingsgraad wordt gevisualiseerd door een bepaalde kleur aan de zone te geven die gerelateerd is aan de bezettingsgraad. Onderstaande tabellen geven de bezettingsgraad per zone per registratiemoment weer voor de 3 locaties.

Bezettingsgraad Putte centrum (zie kaarten 4, 5, 6 en 7)

segment	straatnaam	9u	11u	13u	15u	17u	19u	21u	6u	Bezettingsgraad (gemiddeld)
1, 2	Lierbaan	89	89	78	78	89	(89)	67	67	< 90 %
3, 4	Alice Nahonstraat	86	86	71	86	57	(100)	71	57	< 90 %
5	Parking Kelvik	11	19	13	13	11	(31)	13	5	< 20 %
6, 7	Alice Nahonstraat	78	67	56	78	22	(78)	22	22	< 80 %
8	Alice Nahonstraat	67	89	56	89	67	(111)	44	11	< 80 % met 2 pieken
10	Alice Nahonstraat	100	107	87	67	60	(100)	87	20	varieert sterk
11, 12	kerkplein	75	65	72	81	55	(nb)	46	28	< 80 %
13, 14	Lierbaan	73	73	45	73	73	(nb)	82	27	< 80 %
15	Spieke	NB	22	33	44	44	(nb)	33	33	< 50 %
16, 17	Mechelbaan	53	60	60	73	33	(nb)	47	47	< 80 %
18	Mechelbaan	27	41	41	55	59	(nb)	50	55	< 60 %
20, 21	Mechelbaan	95	75	45	65	50	(nb)	80	65	< 80 %

(nb: niet beschikbaar)

De telling van 19u werd stopgezet omwille van een begrafenis die grote impact had op de bezettingsgraad.

Op de parkeersegmenten 3, 9, 10C, 19 en 20B waar niet geparkeerd mag worden maar waar er tijdens de meting wel geparkeerde wagens werden gedetecteerd worden meegeteld in de bezetting van respectievelijk segment 4, 8, 10 en 20, 21 maar niet in de capaciteitscijfers. Op segment 3 en segment 19 werden geen geparkeerde wagens gedetecteerd.

In Putte centrum werd in het noordelijkste deel van de Lierbaan (segmenten 1 en 2) en aan de randen van het kerkplein (segmenten 4, en 6 tot 10) een hoge bezetting van autoparkeerplaatsen op sommige tijdstippen van de dag waargenomen. Toch is het probleem in deze zones niet groot. De parkeerplaatsen op het nabijgelegen kerkplein hebben op de drukke momenten nog voldoende capaciteit. De hoge parkeerdruk in de Alice Nahonstraat (4) aan de rand van het kerkplein kan opgevangen worden door de parkeerplaatsen in de nabijgelegen parking Kelvik te promoten die onderbenut worden. Een duidelijke signalisatie van deze parking in de omgeving van het kerkplein en de Alice Nahonstraat is aangewezen.

Een deel van de Mechelbaan (20 en 21) dat vooral in de voormiddag een hoge parkeerdruk vertoont, kan naar de onderbenutte nabijgelegen parkeerplekken 'Spieke' (segment 15) geleid worden dat de hele dag een onderbezetting kent.



**Kaart 3: Bezettingsgraad
Putte centrum**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Putte centrum**

Parkeerregime

Bezettingsgraad cijfers:

varieert sterk

0 - 50 %

50 - 80 %

80 - 100 %

> 100 %

0 15 30 60 Meters





**Kaart 4: Bezettingsgraad
Putte centrum - 9u**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Putte centrum**

Parkeerregime

Bezettingsgraad om 9u

0 - 50 %

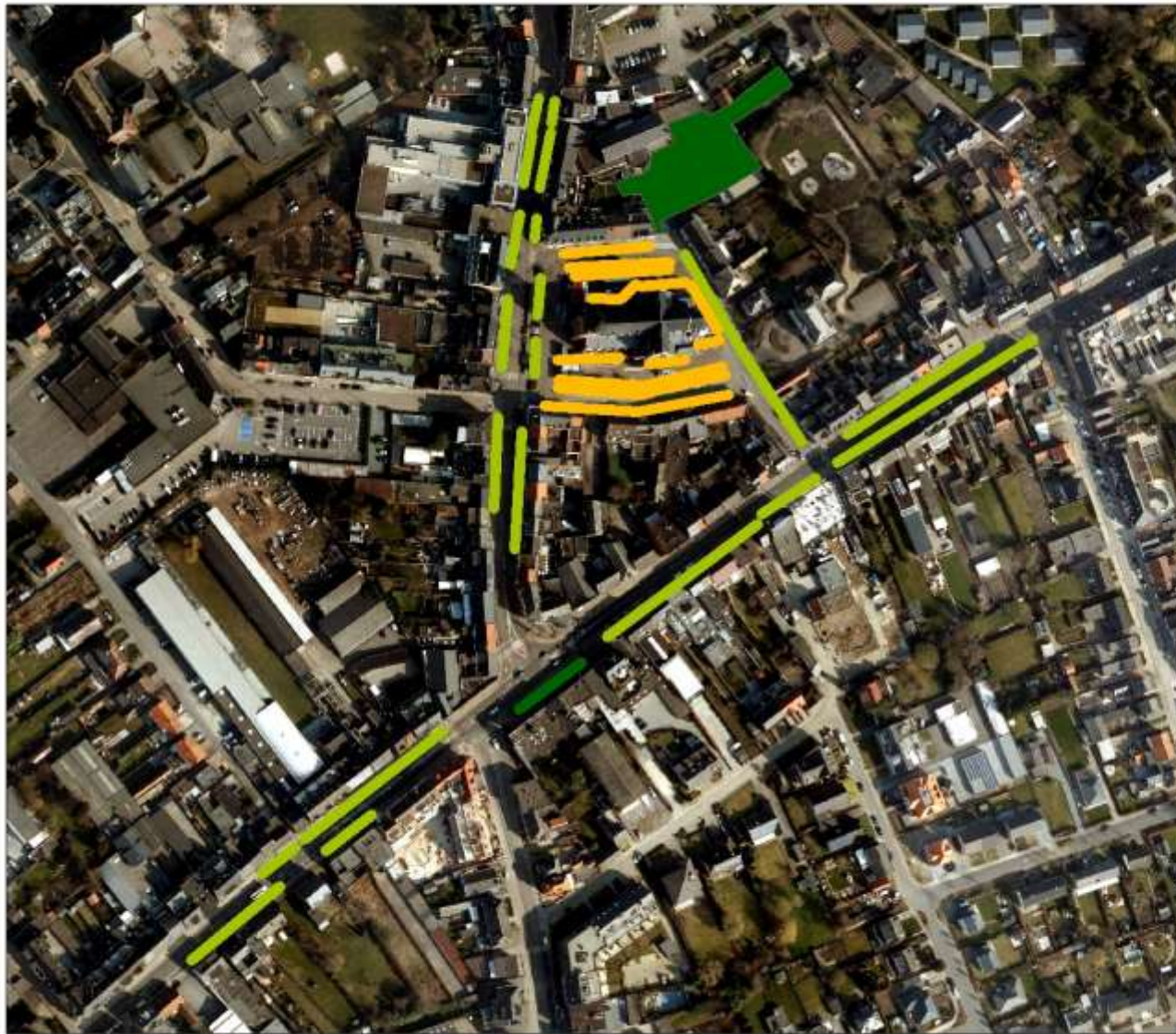
50 - 80 %

80 - 100 %

> 100 %

0 15 30 60 Meters





**Kaart 6: Bezettingsgraad
Putte centrum - 15u**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Putte centrum**

Parkeerregime

Bezettingsgraad om 15u

0 - 50 %

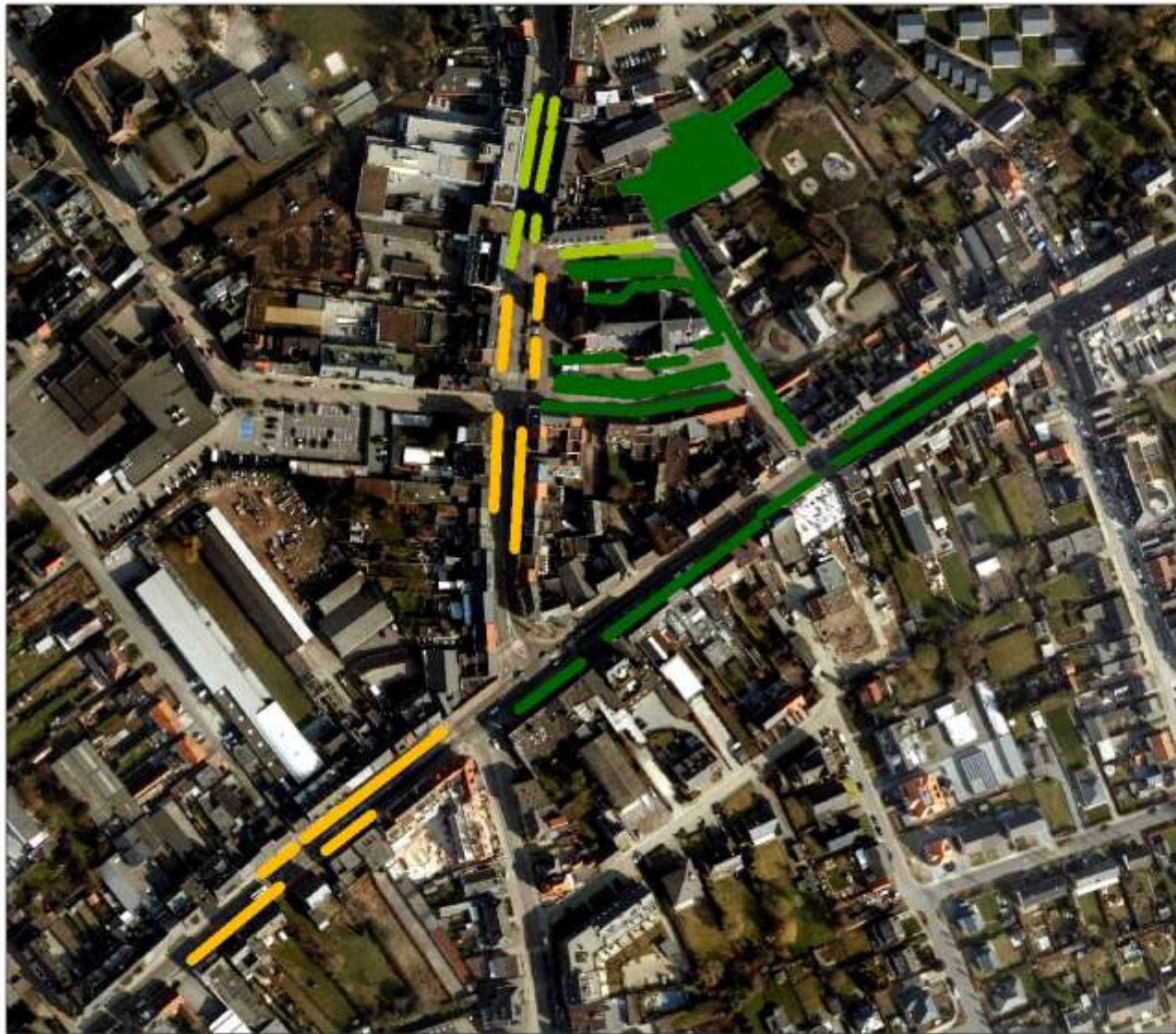
50 - 80 %

80 - 100 %

> 100%

0 15 30 60 Meters





**Kaart 7: Bezettingsgraad
Putte centrum - 21u**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Putte centrum**

Parkeerregime

Bezettingsgraad om 21u

0 - 50 %

50 - 80 %

80 - 100 %

> 100 %

0 15 30 60 Meters



Bezettingsgraad Peulis (zie kaarten 8, 9, 10 en 11)

Op de oude Mechelbaanarm (segment 1) mag op het moment van de meting in principe niet geparkeerd worden (oude rijstrookverdeling nog zichtbaar). Tijdens de meting werden er wel geparkeerde vrachtwagens gedetecteerd: die worden meegeteld in de bezetting van Mechelbaan (segment 2 en 3) maar niet in de capaciteitscijfers.

segment	straatnaam	9u	15u	21u	Bezettingsgraad (gemiddeld)
1, 2, 3	Oude Mechelbaanarm + Mechelbaan	64	136	118	< 65%
4, 5	Mechelbaan	30	50	45	< 50%
6, 7, 8	Peulisstraat	38	54	85	Varieert sterk
9	Oude Putsebaan	100	67	33	Varieert sterk
10	Pleintje (Peulisbaan + Oude Putsebaan)	56	53	53	< 60%

De overbezetting in de zone oude Mechelbaanarm en Mechelbaan in de namiddag en avond vindt zijn oorzaak in het groot aantal wagens dat zich in de Oude Mechelbaanarm parkeert (theoretisch parkeerverbod - zie hoger).

Behalve in de oude Mechelbaanarm wordt een hoge parkeerdruk waargenomen in de Oude Putsebaan in de voormiddag. Het nabijgelegen pleintje kent echter een onderbezetting van geparkeerde wagens. Een duidelijke signalisatie van het pleintje in de omgeving van de Oude Putsebaan kan de parkeerdruk drastisch verminderen.



**Kaart 8: Bezettingsgraad
Peulis centrum**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte


Legende

**Bezettingsgraad
Peulis**

Parkeerregime

Bezettingsgraad_cijfers

-  varieert sterk
-  1 - 50 %
-  50 - 80 %
-  80 - 100 %
-  > 100 %

0 20 40 80 Meters






**Kaart 9: Bezettingsgraad
Peulis centrum - 9u**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Peulis**

**Parkeerregime
9u**

-  0 - 50 %
-  50 - 80 %
-  80 - 100 %
-  > 100 %

0 20 40 80 Meters





**Kaart 10: Bezettingsgraad
Peulis centrum - 15u**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Peulis**

**Parkeerregime
15u**

-  0 - 50 %
-  50 - 80 %
-  80 - 100 %
-  > 100 %

0 20 40 80 Meters





**Kaart 11: Bezettingsgraad
Peulis centrum - 21u**

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan


Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Peulis**

**Parkeerregime
F21u**

-  0 - 50 %
-  50 - 80 %
-  80 - 100 %
-  > 100 %

0 20 40 80 Meters




Bezettingsgraad Beerzel (zie kaarten 12, 13, 14 en 15)

Op de Hoogstraat waar niet geparkeerd mag worden (segment 1A) maar er tijdens de meting wel geparkeerde wagens werden gedetecteerd, worden meegeteld in de bezetting van Hoogstraat (segmenten 2 en 3) maar niet in de capaciteitscijfers.

segment	straatnaam	9u	15u	21u	Bezettingsgraad (gemiddeld)
1B	Hoogstraat Pleintje	90	50	110	Varieert sterk
1A, 2, 3	Hoogstraat	36	43	50	< 50%
4	Hoogstraat (Pleintje)	71	71	48	< 70%
5	Beerzelplein	100	100	100	100 %
6	Beerzelplein	67	100	33	Varieert sterk
7	Beerzelplein	74	83	74	< 85%
8 + 11	Bareelstraat	73	27	45	Varieert sterk
9	Rode Plein	25	27	30	< 35%
10	Jozef Weynsstraat	0	8	8	< 10%
12	KLJ - parochiezaal	0	22	9	< 30%

De hoge parkeerdruk op het pleintje in de Hoogstraat (segment 1B) in de ochtend en avond kan verminderd worden door de nabijgelegen parkeerplaatsen op de Hoogstraat meer te benutten. Ook de parkeerplaatsen aan de randen van het Beerzelplein (segmenten 5 en 6) kennen een hoge parkeerbezetting. Deze parkeerdruk kan opgevangen worden door de parkeerplekken te benutten op het pleintje in de Hoogstraat (segment 4) en deze op het Beerzelplein (segment 7).



Kaart 12: Bezettingsgraad
Beerzel centrum

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Beerzel centrum**

Parkeerregime

Bezettingsgraad cijfers:

- █ varieert sterk
- █ 0 - 50 %
- █ 50 - 80 %
- █ 80 - 100 %
- █ > 100 %

0 10 20 40 Meters





Kaart 13: Bezettingsgraad
Beerzel centrum - 9u

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Beerzel centrum**

Parkeerregime

Bezettingsgraad om 9u

- 0 - 50 %
- 50 - 80 %
- 80 - 100 %
- > 100 %

0 10 20 40 Meters





Kaart 14: Bezettingsgraad
Beerzel centrum - 15u

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Beerzel centrum**

Parkeerregime
Bezettingsgraad om 15u

-  0 - 50 %
-  50 - 80 %
-  80 - 100 %
-  > 100 %

0 10 20 40 Meters





Kaart 15: Bezettingsgraad
Beerzel centrum - 21u

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan

Gemeente Putte

Legende

**Bezettingsgraad
Beerzel centrum**

Parkeerregime

Bezettingsgraad om 21u

- 0 - 50 %
- 50 - 80 %
- 80 - 100 %
- > 100 %

0 10 20 40 Meters



4.2.3. Conclusie en oplossingen parkeercapaciteit en -bezetting

Er kan niet echt gesproken worden van een parkeerprobleem maar van een zekere parkeerdruk op bepaalde locaties en bepaalde ogenblikken.

Doordat er in de onmiddellijke omgeving wel vrije parkeerplaatsen zijn, dient de parkeerdruk ook eerder beschouwd te worden als de aanwezigheid van een aantal lokale knelpunten dan als een werkelijk probleem. Voor deze lokale knelpunten worden dan ook een aantal maatregelen voorgesteld die maximaal moeten leiden tot een optimalisatie van de parkeerstructuur.

Hierbij is, wegens het aantal beschikbare plaatsen, niet de bedoeling vrije ruimte op te offeren om parkeerplaatsen te creëren. Het is daarentegen wel het doel om gebruikmakend van de bestaande parkeerplaatsen naar een maximaal rendement van deze bestaande parkeerplaatsen te gaan.

Bij de herinrichting van het centrum zullen alle parkeerplaatsen rond de kerk worden hertekend. Mogelijks sneuvelen hierdoor een aantal plaatsen, nu zijn er ook overal parkeervakken getekend, soms zelfs over borduren. De hertekening moet echter wel leiden tot een beter in- en uitrijden en een betere doorstroming zodat de beschikbare plaatsen beter worden benut.

Probleem	Maatregel
<u>Putte</u>	
Overbezetting deel Lierbaan (1A, 1B en 2) en randen kerkplein	Signalisatie naar kerkplein en parking Kelvik
Overbezetting deel Mechelbaan	Signalisatie naar parkeerplaatsen Spieke
Ondergebruik van deel van de plaatsen	Herintekening van de parkeervakken rond de kerk en optimaliseren doorstroming
<u>Peulis</u>	
Overbezetting Oude Putsebaan	Signalisatie naar parkeren op het Pleintje
Geparkeerde wagens in Oude Mechelbaanarm	Parkeerverbod opheffen
<u>Beerzel</u>	
Overbezetting randen Beerzelplein	Signalisatie naar Pleintje Hoogstraat en Beerzelplein

Enkel tijdens de wekelijkse markt in Putte centrum wanneer op zone 12 C, 12 E en 10 A niet geparkeerd kan worden en tijdens begrafenissen is er eigenlijk sprake van een capaciteitsprobleem.

4.3. Onderzoek parkeerduurmeting

Het parkeerduuronderzoek werd uitgevoerd in 3 kernen van Putte en werd tijdens dezelfde momenten uitgevoerd als de parkeerbezetting. Om de 2 uur (tussen 9u en 12u) en om 6 uur 's morgens werd dezelfde route in het centrum van Putte afgewandeld en per parkeerplaats werd de nummerplaat van de geparkeerde wagen genoteerd. Voor de kernen van Peulis en Beerzel vond de parkeerduurmeting om de 6 uur (9u, 15u en 21u) plaats. De bezettingsgraad, de invloed van langparkeerders op de capaciteit en de restcapaciteit werd voor elke zone berekend.

Naast de bezettingsgraad werd ook **de invloed van langparkeerders op de capaciteit** berekend:

- (a) het aantal wagens vermenigvuldigen met het aantal uur dat ze geparkeerd staan
- (b) de totale capaciteit van de zone bekomt men door het aantal parkeerplaatsen te vermenigvuldigen met 21 voor Putte en 12 voor Beerzel en Peulis (aantal uur waarbinnen het onderzoek is uitgevoerd: tussen 9 u en 6 u en 9 u en 21 u).

Door (a) te delen door (b) en dit percentage uit te zetten ten opzichte van de parkeerduur wordt een idee gegeven van de invloed van langparkeerders op de capaciteit. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat voor de registratie in Putte een voertuig dat 1 maal geregistreerd werd er gemiddeld 1 uur stond, een voertuig dat 2 maal geregistreerd werd er gemiddeld 2 uur stond, een voertuig dat 3 maal geregistreerd werd er gemiddeld 4 uur stond, enz. Voor de registratie in Beerzel en Peulis wordt ervan uitgegaan dat een voertuig dat 1 maal geregistreerd werd er gemiddeld 1 uur stond, een voertuig dat 2 maal geregistreerd stond er gemiddeld 6 uur stond, een voertuig dat 3 maal geregistreerd stond er gemiddeld 12 uur stond.

Dagcapaciteiten

Straat Putte centrum	Dagcapaciteit	Straat Peulis	Dagcapaciteit	Straat Beerzel	Dagcapaciteit
Lierbaan (1 en 2)	189	Mechelbaan (2,3)	132	Hoogstraat Pleintje (1B)	120
Alice Nahonstraat (4)	147	Mechelbaan (4,5)	240	Hoogstraat (1,2,3)	168
Parking Kelvik (5)	1.302	Peulisstraat (6,7,8)	156	Hoogstraat Pleintje (4)	252
Alice Nahonstraat (6, 7)	189	Oude Putsebaan (9)	36	Beerzelplein (5)	36
Alice Nahonstraat (8)	189	Pleintje (10)	132	Beerzelplein (6)	36
Alice Nahonstraat (10)	315			Beerzelplein (7)	420
kerkplein (11, 12)	2.247			Bareelstraat (8,11)	132
Lierbaan (13, 14)	231			Rode Plein (9)	768
Spieke (15)	189			Jozef Weynsstraat (10)	144
Mechelbaan (16, 17)	315			KLJ – Parochiezaal (12)	384
Mechelbaan (18)	462				
Mechelbaan (20, 21)	420				

De **restcapaciteit** wordt berekend door:

- (1) de totale dagcapaciteit van de zone = aantal parkeerplaatsen x 21 uur (periode van meting te Putte) of x 12 uur (periode van meting te Peulis en Beerzel)
- (2) de som van het aantal wagens dat Z uur parkeert x Z uur

Door het verschil van (1) en (2) te delen door de totale dagcapaciteit wordt de restcapaciteit bekomen of kent men m.a.w. het percentage dat onbenut blijft.

Invloed langparkeerders Putte centrum

segment	straatnaam	1	2	3	4	6	8	9	10	11	12	13	14	15	17	21
1A, B, 2	Lierbaan	12	4	/	/	/	8	/	5	/	/	7	/	/	/	11
4	Alice Nahonstraat	10	5	/	/	4	5	/	/	7	/	18	/	/	/	/
5	Parking Kelvik	2	2	/	0,3	/	/	/	1	1	/	1	/	/	/	2
6, 7	Alice Nahonstraat	9	4	/	4	3	/	/	/	6	/	/	/	/	/	/
8	Alice Nahonstraat	14	5	/	6	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
10A,B	Alice Nahonstraat	19	6	/	1	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	7
11A tot 12E	kerkplein	6	2	/	1	4	7	3	2	/	/	1	/	/	1,5	6
13, 14A,B	Lierbaan	12	1	/	3,5	/	3,5	/	/	/	/	6	/	/	/	9
15	Spieke	8	1	/	/	/	/	5	/	/	/	/	/	/	/	/
16, 17	Mechelbaan	7	4	/	1	2	/	14	/	/	/	4	/	/	/	/
18A, B	Mechelbaan	7	1	/	1	3	/	10	/	/	/	6	/	3	/	5
20A 21A,B	Mechelbaan	10	2	/	3	/	/	6	/	/	/	/	/	4	/	20

De foutparkeerders op segmenten 3, 9, 10C, 19 en 20B werden niet meegeteld bij de berekeningen van de invloed van langparkeerders en restcapaciteit.

Restcapaciteit Putte centrum

segment	straatnaam	Restcapaciteit (%)
1, 2	Lierbaan	52 %
4	Alice Nahonstraat	50 %
5	Parking Kelvik	92 %
6, 7	Alice Nahonstraat	74 %
8	Alice Nahonstraat	74 %
10	Alice Nahonstraat	67 %
11, 12	kerkplein	66 %
13, 14	Lierbaan	66 %
15	Spieke	86 %
16, 17	Mechelbaan	67 %
18	Mechelbaan	66 %
20, 21	Mechelbaan	55 %

In de Alice Nahonstraat (segmenten 3 en 4) aan de rand van het kerkplein is er een zekere invloed van langparkeerders op de inname van de capaciteit. De restcapaciteit ligt net op de 50 %. Toch blijft de parkeerbezetting op de meeste tijdstippen onder de 90 %. Bovendien is er nog voldoende parkeercapaciteit op de nabijgelegen onderbezette parking Kelvik.

Op verschillende segmenten langs de Mechelbaan waar blauwe zone aanwezig is, wordt tevens een invloed van langparkeerders teruggevonden op de inname van de capaciteit. De restcapaciteit op deze segmenten ligt tussen 55 en 67 % en de bezetting blijven op bijna alle tijdstippen onder de 90 %.

Invloed langparkeerders Peulis

Omdat het aantal foutparkeerders op segment 1 aanzienlijk is, werd de berekening van de invloed van langparkeerders en de restcapaciteit een keer met en zonder het aantal foutparkeerders bij de Mechelbaan (2 en 3) geteld. Hierbij werd telkens enkel de capaciteit van 2 en 3 genomen.

segment	straatnaam	1	6	12
1, 2, 3	Oude Mechelbaanarm + Mechelbaan	17 (met 1) 8 (zonder 1)	23 (met 1) 18 (zonder 1)	18 (met 1) / (zonder 1)
4, 5	Mechelbaan	8	5	5
6, 7, 8	Peulisstraat	12	8	/
9	Oude Putsebaan	6	33	/
10	pleintje (Peulisbaan en Oude Putsebaan)	4	12	21

Restcapaciteit Peulis

segment	straatnaam	Restcapaciteit (%)
1, 2, 3	oude Mechelbaanarm + Mechelbaan	42 % (met segment 1) 74 % (zonder segment 1)
4, 5	Mechelbaan	83 %
6, 7, 8	Peulisstraat	80 %
9	Oude Putsebaan	61 %
10	pleintje (Peulisbaan en Oude Putsebaan)	64 %

Op de Mechelbaan (2 en 3), de Oude Putsebaan en het pleintje worden redelijk wat langparkeerders gedetecteerd. De restcapaciteit blijft echter overal boven de 60 % waardoor er zich geen grote problemen stellen. Indien wordt verondersteld dat alle foutief geparkeerde wagens uit de oude Mechelbaanarm in segmenten 2 en 3 moeten parkeren dan is de invloed van langparkeerders wel aanzienlijk op de (rest)capaciteit en zou er op verschillende tijdstippen te weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Invloed langparkeerders Beerzel

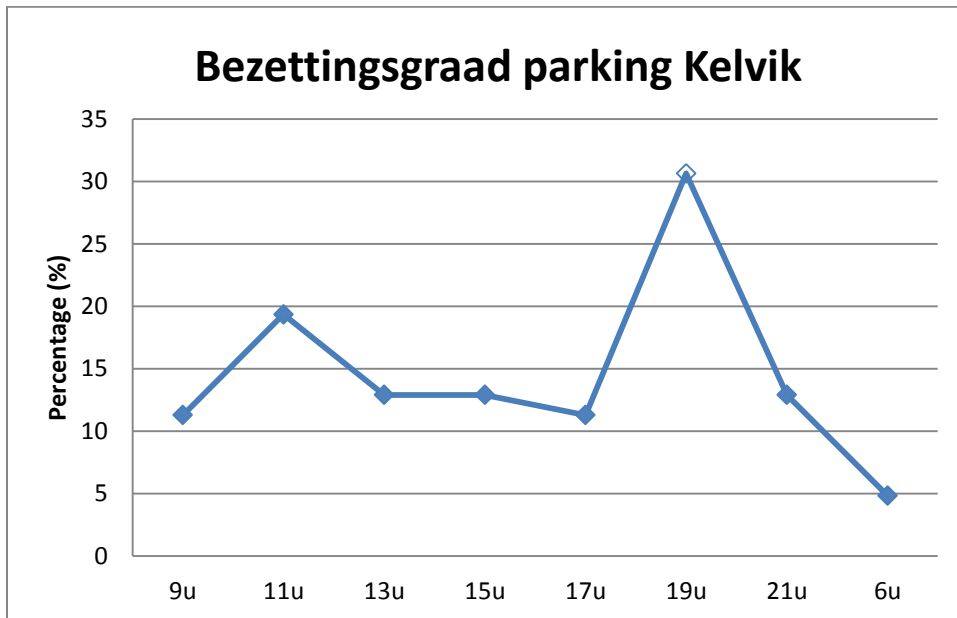
segment	straatnaam	1	6	12
1B	Hoogstraat Pleintje	16	/	<u>20</u>
1A, 2, 3	Hoogstraat	8	4	/
4	Hoogstraat (Pleintje)	8	10	<u>19</u>
5	Beerzelplein	25	/	/
6	Beerzelplein	8	/	<u>33</u>
7	Beerzelplein	13	9	<u>14</u>
8, 11	Bareelstraat	6	/	6
9	Rode Plein	3	5	11
10	Jozef Weynsstraat	1	/	/
12	KLJ - parochiezaal	3	/	/

Restcapaciteit Beerzel

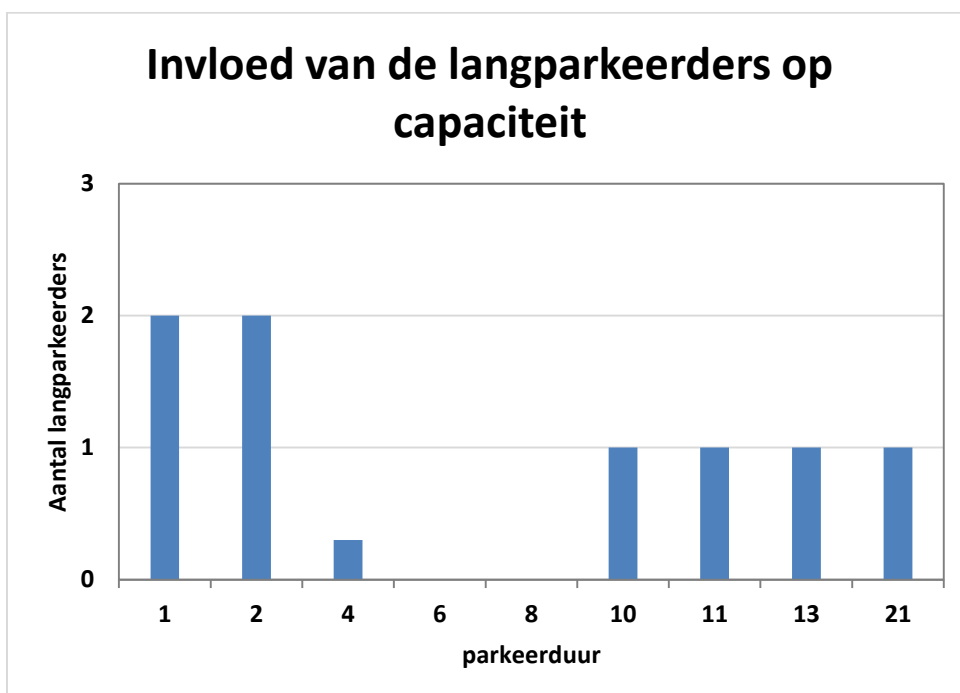
segment	straatnaam	Restcapaciteit (%)
1B	Hoogstraat Pleintje	64 %
1A, 2, 3	Hoogstraat	88 %
4	Hoogstraat (Pleintje)	63 %
5	Beerzelplein	75 %
6	Beerzelplein	58 %
7	Beerzelplein	64 %
8, 11	Bareelstraat	88 %
9	Rode Plein	82 %
10	Jozef Weynsstraat	99 %
12	KLJ - parochiezaal	97 %

Op de pleintjes in Hoogstraat (segmenten 1 en 4) en op het Beerzelplein (segmenten 6 en 7) worden een groot aantal langparkeerders waargenomen. De restcapaciteit kent echter geen problemen.

Als voorbeeld van de werkwijze wordt hier de parkeerduur in de parking Kelvik te Putte grafisch besproken. In dit segment is er een totale capaciteit van 62 parkeerplaatsen wat op dagbasis een capaciteit van 1.302 (= 62 parkeerplaatsen * 21 uur) parkeerplaatsen oplevert. Op een weekdag schommelt de bezettingsgraad tussen de 10 en 20% met een uitschieter naar 30% om 19u, wegens een uitvaartdienst (Figuur 24).



Figuur 24: Bezettingsgraad op een weekdag te Putte Parking Kelvik (piek om 19 uur vanwege uitvaartdienst in kerk)



Figuur 25: Invloed van de langparkeerders op de capaciteit te Putte Parking Kelvik

In dit segment zijn het vooral de kort- en de langparkeerders die de parkeerplaatsen innemen en een invloed hebben op de capaciteit. De langparkeerders hebben geen belangrijke invloed op de inname van de restcapaciteit. De restcapaciteit bedraagt meer dan 90%.

4.3.1. Conclusie en oplossingen parkeerduur blauwe zone

De blauwe zone heeft 2 belangrijke doelstellingen:

- De overloop tegengaan van langparkeerders uit zones waar een hoge parkeervraag naar langparkeren bestaat
- Voldoende tijdelijke parkeercapaciteit voorzien in zones waar lang parkeren minder wenselijk is

Enkele grote attractiepolen kennen een vrije hoge parkeervraag en toch is de overloop naar de woonbuurten schijnbaar relatief beperkt. Deze beperkte overloop heeft meer dan vermoedelijk te maken met de positieve invloed van de blauwe zone. In heel de blauwe zone geldt dezelfde standaardregeling.

Een sterkere afstemming van de blauwe zone op het voorkomen van potentiële knelpunten kan het parkeerbeleid optimaliseren. In bepaalde zones is er een zeker aandeel voertuigen dat relatief lang parkeert waardoor ze een duidelijke invloed hebben op de capaciteit vooral in zones die een relatieve hoge bezetting kennen. Voor deze probleemzones worden oplossingen gezocht.

Probleem	Straten	Maatregel
Parkeerduur van 2u in blauwe zone te lang	Centrum	Mogelijkheden kiss en ride invoeren voor bepaalde zones en evalueren
Overlast door langparkeerders	Peulis pleintje	Uitbreiden blauwe zone

4.3.2. Flankerende maatregelen oplossingen blauwe zone: signalisatie, sensibilisatie en handhaving

Beschikbaarheid van parkeerplaatsen op zich is niet voldoende. Een degelijke signalisatie is dan ook van belang. De aanduiding van een parking is bij voorkeur een onderdeel van de globale signalisatiestructuur van de gemeente.

Om maximaal te renderen dient de promotie van parking te worden ondersteund door een campagne die uit een veelheid van acties bestaat waaronder vermelding in de gemeentelijke infofolder, op de gemeentelijke website, in een brochure die via de lokale middenstand wordt verspreid. Een plan met de locaties waar de signalisatie moet komen zal in de derde fase van het mobiliteitsplan worden opgesteld.

Een parkeerbeleid kan pas goed functioneren als de vooropgestelde principes nageleefd worden. Daarom is controle op parkeergedrag waarbij bekeken wordt of de parkeerduur wordt nageleefd en controle op fout parkeren onontbeerlijk.

Flankerende maatregel	Detail
Signalisatie naar randparkings	Voor wagens
Promocampagne signalisatie	Info in gemeentelijk infoblad, gemeentelijke website, via lokale middenstand
Handhaving	Controle op parkeergedrag en fout parkeren
Promoten van duurzaam verplaatsingsgedrag	Promotiecampagne om voor korte afstanden, winkelen in de buurt de fiets te gebruiken of zelfs te voet te komen

Bijlage 4

Verslag PAC goedkeuring uitwerkingsnota

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

**PROCES-VERBAAL
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 15
OKTOBER 2015 TE ANTWERPEN**



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Agendapunt: Putte: Mobiliteitsplan - Uitwerkingsnota

RMC-voorzitter: Frank Leys

GBC-voorzitter: Peter De Vooght (peterdevooght@putte.be)

Kwaliteitsadviseur: mevr. Hannelore Deblaere

GRB GBC	Goedkeuring HR
GRB: 25/04/2013	ok

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
RMC: 29/10/2003 BS: niet	RMC: 28/08/2008 Spoor: 2	Verkenningnota PAC: 25/02/2010

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 03/09/2015. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 06 november 2015 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Erwin Bogaerts	Gemeente Putte - mobiliteitsdienst	A
Nikka Curinckx	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Roger Corbreun	VVM De Lijn	V
Karen De Cleyne		V
Lieven Desmidt	Agentschap Wegen en Verkeer	A
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Staf Aerts	Provincie Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Leen Seynaeve	Studiebureau: IGEMO	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen.

e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit.

Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Mobiliteit en
Openbare Werken

Gemeente, Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota

Sneltoets	Advies kwaliteitsadviseur	Verkenningnota	Advies kwaliteitsadviseur
2008	Gunstig	15 oktober 2009	gunstig

Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 15 oktober 2015 te Antwerpen.

1. Algemene omschrijving plan

In het dossier is geen volledige weergave opgenomen van het procesverloop. Gegevens van de sneltoets ontbreken in het planproces. In het beleidsplan moet hier toch wat meer aandacht naar gaan.

De thema's die in de verkenningnota werden voorgesteld nog eens opgesomd :

- ◆ Lokale routes en parkeerplaatsen zwaar vervoer
- ◆ Bedrijfsvervoersplan van het NAC
- ◆ Parkeerbeleid en parkeerplan

2. Bespreking in de RMC vergadering ¹

Op de RMC wordt een toelichting gegeven bij de lange duur van het planproces door de gemeente. Alle actoren zijn het erover eens dat het huidige plan best zo snel mogelijk afgewerkt wordt. Daarna kunnen dan in een nieuw traject nieuwe, actuele thema's aan bod gebracht worden. Waar nodig kan dit gebeuren op het bovenlokaal initiatief (Masterplan regio Mechelen) dat opgestart zal worden.

¹ Niet van toepassing bij een schriftelijk advies.

3. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

Het dossier dat voor ligt voldoet aan de regelgeving ter zake.

b) Proces / regelgeving

De GBC voor de opmaak van de uitwerkingsnota vond plaats op 3 september 2015. AWV was aanwezig via volmacht. De eindbeslissing van de GBC hield een consensus in.

De gemeente opteert voor een openbaar onderzoek waarbij het mobiliteitsplan ter inzage gelegd wordt voor de bevolking als 'participatietraject'. Het is jammer dat de gemeente niet opteert voor een participatietraject waarbij de bevolking in een vroeger stadium haar inbreng kan doen. Dit aspect wordt nog eens besproken in een volgende GBC.

c) Inhoud

Thema : Lokale routes en parkeerplaatsen zwaar vervoer

Het thema werd goed uitgewerkt.

Waarom werden enkel met de zuidelijke buurgemeenten Bonheiden en Keerbergen een gezamenlijk netwerk opgebouwd ? Dit is niet duidelijk uit de inleiding van het hoofdstuk. Dit wordt duidelijker in de toelichting van de bestaande routes in 2.3.3..

Op de RMC wordt dit verder toegelicht : de kans bood zich aan om met deze twee gemeenten het thema vrachtroutes samen te bestuderen, hier werd dan ook gebruik van gemaakt. Het is zeker de doelstelling om dit ook met andere buurgemeenten samen te bestuderen.

(Pg 11 & 13 :)Het uitgangspunt van het onderzoek is blijkbaar dat wegen die in het huidige mobiliteitsplan niet aangeduid zijn als vrachtroute niet verder worden onderzocht in kader van de uitwerking van dit thema. Het gaat dan bvb om de Hoogstraat. Redenen kunnen zijn : Wat is dan het doel van voorliggend onderzoek ? Dan zijn de vrachtroutes toch bekend. Is het doel om na te gaan of er nog andere wegen in aanmerkingen komen als lokale vrachtroute ? Is het doel om het bestaande lokale vrachtroutenetwerk in te perken ? Is het doel om aan te tonen waarom deze routes ook al vroeger werden naar voor geschoven ?... Waarom werd bvb niet geopteerd om alle lokale wegen type I te onderzoeken op de verschillende aspecten die opgesomd staan in 2.2.4 ?

Op de RMC wordt aangegeven dat er zeker in het onderzoek samen met de buurgemeenten wel vertrokken is van een tabula rasa. Hierbij werden twee nieuwe wegen aangeduid als vrachtroute.

Het zal belangrijk zijn om de verkeersveiligheidsmaatregelen die in dit onderdeel worden beschreven als nodig ook meegenomen worden in de andere werkdomeinen en de actietabel van het beleidsplan. Het gaat dan vooral over de verkeersveiligheidsmaatregelen en de maatregelen specifiek voor fietspaden en fietsoversteken.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 7 & 13 : de lijst met te onderzoeken aspecten is anders geformuleerd in de inleiding dan in hoofdstuk 2.2.4. Meer specifiek valt het aspect 'wegbreedte' weg. Reden ? (lokaal onderzoek)
- ◆ Pg 30, 2.2.5 : Zonder duiding is deze tabel weinig zinvol : wat is de betekenis van '+' en '+/-' ? wat is de bedoeling van de tabel ?... Dit zijn waarschijnlijk scores, maar er is geen enkel aspect voor geen enkele weg die een negatieve beoordeling krijgt.

Thema : Bedrijfsvervoersplan van het NAC

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

Het onderzoek voor dit thema gebeurde grondig en uitgebreid. Niet enkel een analyse van de huidige verplaatsingen komt aan bod. Er werd ook onderzocht wat de hinderpalen zijn om te kiezen voor meer duurzame woon-werkverplaatsingen.

Zijn alle geformuleerde doelstellingen op korte termijn haalbaar voor de gemeente ? Is het aanstellen van een vervoerscoördinator haalbaar op korte of langere termijn ? Dit zijn elementen die in het beleidsplan kunnen uitgeklaard worden.

Thema : parkeerbeleid en parkeerplan

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

4. Aanbevelingen

De in de uitwerkingsnota uitgewerkte thema's zijn grondig uitgewerkt. Nu moet nog de stap gezet worden naar de effectieve beleidskeuzes. Het beleidsscenario dient duidelijk en volledig uitgewerkt te worden.

Het planproces om tot deze uitwerkingsnota te komen heeft al heel wat tijd in beslag genomen. De stap naar de opmaak van een effectief beleidsplan kan nu niet zo groot meer zijn. Daarom de vraag aan de GBC om nu snel die stap te zetten.

Er wordt aangedrongen om het beleidsplan aan te pakken volgens het nieuwe mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)), nl. werken met een informatief en een richtinggevend gedeelte en de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden.

5. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

15 oktober 2015

Voor advies,

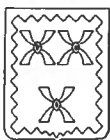


de kwaliteitsadviseur,

Hannelore Deblaere

Bijlage 5

Gemeenteraadsbeslissing participatietraject



Provincie ANTWERPEN
Arrondissement MECHELEN
GEMEENTE PUTTE

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD.

Zitting van: 19 mei 2016

Aanwezig: Janssens J., Voorzitter;
Gysbrechts P., Burgemeester;
De Cuyper J. - Timmermans W. - Uytterhoeven A. - De Bie I. - De Vooght P. -
Rousseau R., Schepenen;
Vekemans A. - Jaspers M. - De Veuster C. - Van Asbroeck G. - Dyck-Van de Vliet
J. - Van Looy R. - Fransen M. - Fransen H. - Vercammen N. - Van Heugten S. -
Weyns C. - Rombauts Y. - Schoovaerts D. - De Witte J.-C. - De Wachter I.,
Raadsleden;
en Verbist L., Gemeentesecretaris.

Verontschuldigd: Casteels J. - Lambrechts B., Raadsleden.

Afwezig: -

011

Goedkeuring van het te volgen participatietraject in het kader van de verbreding en verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Raadslid Suzanne van Heugten vervoegt opnieuw de zitting bij aanvang van de behandeling van onderhavig agendapunt.

Raadslid Greta Van Asbroeck verlaat de zitting tijdens de behandeling van onderhavig agendapunt.

De gemeenteraad, in openbare zitting vergaderd.

Gelet op het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009, waarbij er een participatietraject wordt opgelegd bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan;

Gelet dat het gemeentelijke mobiliteitsplan van de gemeente Putte conform werd verklaard op 29 november 2003;

Gelet op de sneltoets van het mobiliteitsplan op 9 juni 2007 met het doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijke mobiliteitsbeleid;

Gelet op de beslissing van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 9 juni 2007 waarbij er voorgesteld wordt om over te gaan tot spoor 2, zijnde het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan met als doel het mobiliteitsplan meer inhoud en diepgang te geven zonder daarvoor te hoeven overgaan tot de opmaak van een volledig nieuw mobiliteitsplan;

Gelet op de goedkeuring van de sneltoets door de Provinciale Auditcommissie op 28 augustus 2008.

Gelet op de goedkeuring van de verkenningnota door de Provinciale Auditcommissie op 25 februari 2010;

Gelet op het gunstige advies van de uitwerkingsnota door de Regionale Mobiliteitscommissie op 15 oktober 2015;

Gelet op het Gemeentedecreet en de andere decretale, wettelijke en reglementaire schikkingen ter zake.

Overwegende dat de gemeente vrij kan beslissen over de invulling van het participatietraject;

Overwegende dat door de lange looptijd van dit proces naar een nieuw beleidsplan en het niet meer mogelijk is de bevolking in een vroeger stadium haar inbreng te laten doen, een ruim participatietraject nog weinig zin heeft;

Overwegende dat indien er geen specifiek participatietraject werd gevolgd, er een openbaar onderzoek dient te worden gevoerd.

Schepen De Vooght schetst de historiek van het dossier. Er is geopteerd om het huidige mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen. Dat nieuwe plan is onderworpen aan de participatie. Aangezien er ongeveer 90% van het huidige plan blijft bestaan en er dus maar een 10% wordt gewijzigd, is er voor geopteerd om een klassiek openbaar onderzoek te houden.

Gemeenteraadslid Chris De Veuster verwijst naar de historiek van het dossier. Uit de inleiding van dit agendapunt blijkt dat het dossier al even stof ligt te vergaren. Dat is niet serieus, er zijn momenten genoeg geweest waarop het dossier hier op de gemeenteraad had kunnen besproken worden. Zo onder meer bij de bespreking van het dossier van het vrachtrouten netwerk, welk dossier hier nog op de gemeenteraad van december werd besproken. Op dat moment heeft raadslid Hilde Fransen de vraag gesteld of dat werd besproken met de vrachtvervoerders. Bijkomend verwijst raadslid naar het feit dat onze gemeente sinds enkele maanden over een raadscommissie omtrent mobiliteit beschikt. Raadslid stelt weeral vast dat er weeral geen moeite werd genomen om de commissie samen te roepen en dit dossier even te bespreken. Zij kan dat niet begrijpen. Inspraak en participatie zijn in dit dossier dan een holle slogan volgens raadslid. Wat het plan zelf betreft merkt raadslid op dat er toch wat onnauwkeurigheden in zitten. Eigenlijk is de beleidsvorming, de visie zoals die hier nu voorligt gebaseerd op gedateerde gegevens. Bijvoorbeeld wat betreft het vrachtrouten netwerk, op pagina 20 spreekt men over een kruispunt aan de Heistssteenweg- Mechelbaan –Kegelstraat, daar is geen kruispunt. Op pagina 16 wordt daar gesproken over de geplande afsluiting van de Hulzen en plaatsing van verkeerslichten, dat is al meer dan een jaar een feit. Er wordt verwezen naar de heraanleg van de Lierbaan, raadslid heeft ook de indruk dat dat dossier reeds lang aansleept. Wat betreft de vrachtroute via de Tinststraat, daar wordt als knelpunt de aansluiting met de Leuvensebaan aangehaald. Dat is ook een feit, daar staan vaak files van aan de lichten tot aan het rondpunt met de Vaatjesstraat. Als maatregel wordt daar een verhoogd fietspad voorgesteld, doch geen echte oplossing voor wat betreft de moeizame doorstroming. De parking van de vrachtwagens aan Klein Boom, dat is ook een oud verhaal, dat gaat ook al van in 2004 mee, raadslid hoopt dat daar eindelijk werk van gemaakt wordt, er is al een aanzet gegeven door het verbod op parkeren van vrachtwagens in Beerzel en Grasheide. In het thema van het bedrijfsvervoerplan, daar wordt in de inleiding vermeld dat de heraanleg van het kerkplein naar een langere termijn wordt verschoven, terwijl wij hier toch al in het lang en het breed hebben kunnen over lezen in de pers. Daar wordt ook verwezen naar de aanleg van de parking achter het gemeentehuis en bijkomende fietsstallingen daar, ook dat is ook al lang gerealiseerd. Dan het thema rond het parkeerbeleid, daar heeft men zich gebaseerd op de situatie van 2013. Met andere woorden, heel dat document, of toch het grootste stuk ervan is uitgewerkt op basis van tellingen en cijfergegevens die 3 jaar oud zijn en eigenlijk niet meer conform met de actuele situatie, op dat moment was zelfs de parking achter het nieuwe gemeentehuis nog niet aangelegd... Raadslid vraagt zich af hoe je daarop je beleid kan afstemmen. Ook wat betreft het onderzoeken naar parkeerbezetting en capaciteit, bijvoorbeeld de nieuw blauwe zone in Peulis, dat staat nog niet opgenomen, dat staat nog vermeld als vrij te parkeren. Ook wat betreft de parkeerbezetting, op pagina 72 wordt verwezen naar tellingen van 18 juli 2013 voor wat betreft Putte, 5 november voor Beerzel en Peulis, daar staat wel vermeld dat bij recentere tellingen de parking achter het gemeentehuis zou opgenomen zijn, doch die cijfers werden niet opgenomen in het document. M.a.w. de parking achter het gemeentehuis werd hier niet opgenomen, evenzo met de parking aan de parochiezaal, die parking wordt dagdagelijks veelvuldig gebruikt onder meer door de ouders. Raadslid heeft de extrapolatie gemaakt voor wat betreft de parking achter het gemeentehuis, dan kom je voor die parking aan een dagcapaciteit van 1470, voor de parochiezaal 1050, daarmee is in deze berekening geen rekening gehouden. Er is wel rekening gehouden met de parking aan de Toekomst en dat zou gaan over een dagcapaciteit van 1302, bijgevolg compenseert de parking van hier achter het gemeentehuis ruimschoots die van aan de Toekomst. Verder is de bezettingscapaciteit van de parking aan de Kelvik bijzonder laag, tussen de 10 en de 20%, raadslid heeft dat ook zelf kunnen vaststellen, bijvoorbeeld gisterennamiddag heeft ze er zich geparkeerd, daar stonden toen 5 auto's inclusief de hare en het kerkplein stond nog half leeg, en dat voor een woensdagnamiddag. Men heeft steeds verwezen naar die parking voor het opvangen van de piekmomenten, wel tijdens de Putse Feesten, carnaval en de koers is die parking zelfs niet bereikbaar, dus dat is een beetje een absurde redenering. Men heeft ook alleen de bezetting geteld tijdens de weekdays en niet tijdens de weekends, nochtans is de zaterdag toch een belangrijke dag gezien dat dat echt een winkeldag is. Op zaterdag gaat dat toch een ander beeld geven, aangezien er dan een aantal langparkeerders weg zijn uit het centrum. Heel wat plaatsen worden immers ingenomen door mensen die hier werken, en hier werkt wel wat volk. Er wordt ook gesteld dat gemiddeld genomen de restcapaciteit van de parkeerruimte hier in Putte centrum 50% is, zelfs met een

ongebruikte parking aan de Toekomst en de extra parkeerplaatsen achter het gemeentehuis. Vandaar dat vanuit de CD&V-fractie de stelling wordt ingenomen dat er geen enkele reden is om die parking aan de Kelvik verder te blijven huren en daaraan belastingsgeld te betalen, de reden waarom dat nu toch gedaan is, is voor hen niet echt in het algemeen belang. Verder herinnert raadslid zich de discussies met de schepen van mobiliteit waaruit toen ook bleek dat die zelf daar de zin niet van in zag. Blijkbaar is die visie nog gewijzigd. Eigenlijk kunnen we stellen dat wat betreft de parkeerdruk er eigenlijk geen probleem is, er is enkel een subjectief gevoel. Op drukke momenten kan die extra parkeerdruk opgevangen worden voor een groot deel op het plein hier achter het gemeentehuis. Trouwens als men slaagt in zijn ambitieuze doelstelling om het gebruik van de auto door het personeel met de helft terug te dringen op 6 jaar tijd, van 73% naar 37%, dan komen er hier achter heel wat parkeerplaatsen in de week vrij. Wat betreft de parkeerdruk in Beerzel, daar verwijst men vooral naar de Hoogstraat en het pleintje, als mogelijke oplossing wordt daar niet gegeven om de auto's te leiden naar het Rode Plein waar ook een lagere bezetting is en dus heel wat restcapaciteit is, en dat is toch maar op 20 meter stappen van het centrum. Die oplossing zou volgens raadslid toch wel zinvol zijn. Wat betreft Grasheide, ofwel is dat vergeten in de studie, ofwel is daar alles peis en vree.

Schepen De Vooght stelt dat dat ook zo is, alles is daar peis en vree.

Raadslid De Veuster gaat verder en stelt dat ze geen visie vindt omtrent de scheiding tussen de lang en de kort parkeerders en daarrond een specifiek beleid te vormen. De algemene conclusie wat betreft de parkeerconclusies zijn die redelijk irrelevant gezien de gedateerde cijfers. Het document is nu al zo lang blijven liggen, men komt daarmee naar de gemeenteraad, eigenlijk is het beschamend dat men zo'n gedateerd document nog naar de gemeenteraad komt, met die oude metingen en cijfers... Dat men daar ook nog is ons standpunt in vraagt. Zij stelt dat dat toch beter had kunnen voorbereid geweest zijn.

Schepen De Vooght antwoordt dat de vertegenwoordiger vanuit de CD&V-fractie toch voor gestemd heeft op dit plan in de gemeentelijke begeleidingscommissie, tot spijt van wie het benijdt. Een doorn in het oog van raadslid De Veuster is blijkbaar het parkeerbeleid. De schepen roept het raadslid ook op dat als men een vertegenwoordiger stuurt naar een gemeentelijke begeleidingscommissie om die mens dan op voorhand te informeren zodat die mens kan stemmen in de lijn van wat u nu vertelt.

Raadslid De Veuster stelt dat dat gaat over een vergadering in september.

Schepen De Vooght herhaalt dat raadslid voornamelijk een probleem heeft omtrent het parkeerbeleid. Hij vraagt aan raadslid wat ze juist bedoelde met kort en lang parkeren op elkaar af te stemmen in de kern van Putte.

Raadslid De Veuster stelt dat men dat zou kunnen doen...

Schepen De Vooght antwoordt dat dat al gebeurde voor Putte centrum, met name het kerkplein voor langparkeren voor bewoners en de rand van de Alice Nahonstraat, strook Lierbaan en strook Mechelbaan voorzien voor kort parkeren. De schepen stelt nogmaals de vraag aan raadslid De Veuster waar dan het probleem is...

Raadslid De Veuster antwoordt dat er geen probleem is.

Schepen De Vooght herhaalt dat raadslid daarnet in haar betoog het huidige beleid verweet om het lang en kort parkeren niet op elkaar af te stemmen. Hij vraagt aan raadslid op welke wijze dat dan moet gebeuren. De tijd van gratuite kritiek is nu wel al even voorbij. Kort en lang parkeren, blijkbaar heeft raadslid een probleem met kort en lang parkeren. De schepen vraagt aan raadslid om hem duidelijk te maken waar net dat probleem ligt en de schepen zal dan trachten daar een oplossing voor te geven, als de oplossing tenminste te rechtvaardigen valt.

Raadslid De Veuster antwoordt dat er wordt gesteld dat er een probleem is omtrent de parkeerdruk en dat er wordt een bijkomende parking moet worden bij gehoord. Raadslid stelt dat als men de lang en de kort parkeerders beter van elkaar zou scheiden, je zou bijvoorbeeld de mensen die in Putte werken naar de parking hier achter kunnen sturen zodat er meer plaats vrijkomt op het kerkplein. Trouwens de blauwe zone die werd ingesteld, die staat nog geen eens opgenomen in het beleidsplan.

Schepen De Vooght herhaalt dat het is afgestemd : overal waar er handelszaken liggen is in kort parkeren voorzien. Op het kerkplein is er lang parkeren voorzien, ook voor de toenemende bewoners in de kern. Er zijn daar geen klachten over. Verder hebben wij de blauwe zone rondom de Alice Nahonstraat verder uitgebreid voor de handelaars.

Raadslid De Veuster herhaalt dat dat er niet instaat.

Schepen De Vooght antwoordt dat het er niet toe doet. Inhoudelijk krijgt u uw probleem omtrent het kort en lang parkeren toch niet goed uitgelegd. Verder wat betreft het probleem dat raadslid heeft met de parkeerdruk. In Putte vindt raadslid de parkeerdruk te laag op het kerkplein, in Beerzel vindt raadslid de

parkeerdruk te laag op het Rode Plein. In uw verkiezingsprogramma stond zeer duidelijk in vermeld dat het Rode Plein moest behouden blijven als parking en in Putte bent u er dan op tegen dat er geld wordt uitgegeven voor het bijkomend huren van de parking aan de Kelvik. Geld uitgeven is daar relatief natuurlijk. Het Rode Plein is van de gemeente, dat is geld van de gemeente dat we niet kunnen ten gelde maken voor de gemeente, dat ligt daar maar... Raadslid stelt dat nu hier, dat wordt ook zo gezegd in hun programma.

Raadslid De Veuster antwoordt dat voor wat betreft de parkeerdruk dat er een probleem is in het centrum van Beerzel, daar kan je een aantal voorstellen doen, onder andere het Rode Plein.

Schepen De Vooght stelt dat hier in Putte centrum, toch een belangrijk handelscentrum, raadslid hem verwijst dat daar een parking wordt bij gehuurd om die druk in de kern op te vangen. Hij verwijst opnieuw naar het programma van de CD&V daarin stond onder meer een parking achter het Lijsternest. Schepen antwoordt dat raadslid hem is moet uitleggen hoe dat te bewerkstelligen : 1) dat is daar landbouwgebied en 2) hoe moeten we dat gaan betalen ? Dat staat wel letterlijk zo in uw programma. Bijkomend wenst de schepen te benadrukken dat de gemeente hier vooruitziend : wij houden rekening met evenementen, wij houden rekening met de heraanleg van het kerkplein –dat komt trouwens ook in het programma van CD&V naar voor- vergroening plein, versterken pleinfunctie : hoe ga je dat doen zonder parkeerplaatsen op te offeren ? Wij gaan dat doen, het kerkplein en ook een stuk Lierbaan herinrichten en tegelijk een stuk vergroenen, wij houden daar al rekening mee en zorgen ervoor dat de bestaande overeenkomst met de eigenaar kan verlengd worden. Wij houden ook rekening met de verdichting van de kern, de appartementtering, dat is ook wenselijk, dat is goed voor de handelaars en de leefbaarheid van de kern. Wij houden dus rekening met de toekomst. Verder moet raadslid toch ook toegeven dat er al problemen zijn : we hebben wekelijks een markt, we hebben kermissen, tal van evenementen die het kerkplein bezetten en dan is de parking van de Kelvik wél bereikbaar. Raadslid stelde daarstraks dat de parking tijdens evenementen niet bereikbaar is, dat is niet zo voor tal van evenementen.

Raadslid De Veuster antwoordt dat zij enkel heeft voorgelezen wat in het document staat...

Schepen De Vooght stelt dat raadslid daarnet het parkeerbeleid dat hier wordt voorgesteld door de meerderheid op de schop heeft gezet. Ongeacht wat er in het document staat, gaan wij hier nu op reageren. Ons parkeerbeleid is gezond, zowel het kort als het lang parkeren. De nodige capaciteiten zijn voorzien. Als raadslid nu zegt dat er in Putte centrum te veel parking is en dat we daar te veel geld aangeven, dan moet ze ook toegeven dat in Beerzel het Rode Plein beter kan verkocht worden en appartementen op gezet kunnen worden. Dat is dezelfde redenering want ook daar is de bezetting met momenten bijzonder laag. Dan wat betreft de rest van het betoog van raadslid. Wat betreft de Tinstraat, daar zijn we aan het werken. Daar werd een firma opgezet om de verkeerslichten beter af te stemmen op doorstroming. Voor de rest, de opmerkingen van raadslid De Veuster zijn talrijk, en de schepen concludeert daaruit dat zij het niet goed vindt, in tegenstelling tot de stemming van uw vertegenwoordiger.

Raadslid Yannick Rombauts antwoordt dat de conclusie is dat het document niet goed is.

Schepen De Vooght antwoordt dat hij niet verantwoordelijk kan gesteld worden voor daden gebeurd tussen 2009 en 2013. Alle documenten lagen ter beschikking. Het plan van in 2004 blijft voor een 90% overeind, dat was een goed plan, dat verklaart ook waarom er geopteerd werd om niet nog is opnieuw de volledige toer van Putte te doen om een paar kleinere aanpassingen, zijnde rond de thema's parkeren in de kern van Putte en het vrachtroutenetwerk – ook hier nauwelijks wijzigingen op het voorgaande- om terug al die kosten te doen, om al die tijd daarin te steken om die participatie zo uitgebreid te doen. Het is volgens de schepen belangrijker om een goedgekeurd plan te hebben dan geen plan. Het is een goed plan, en uiteraard 6 en 7 jaar is lang, dat had sneller gekund, de schepen had ook gewenst dat dat sneller kan, doch om de gegevens en metingen die voorlagen, de kosten die ook al in de vorige legislatuur werden gedaan, om dan opnieuw die metingen te laten uitvoeren. We kunnen dat toch moeilijk allemaal over boord gooien en zeggen dat we met een propere lei moeten beginnen, voor iets dat je eigenlijk al 6-7 jaar moest hebben ! Dat gaat niet, daarvoor zijn die aanpassingen toch te beperkt.

Schepen Timmermans richt zich tot raadslid De Veuster en stelt dat hij het wel straf vindt dat op moment dat zij haar grieven hier daarnet deed, dat zij op dat moment niet bloosde !

Raadslid De Veuster antwoordt dat schepen Timmermans toch ook niet bloost.

Schepen Timmermans herhaalt dat hij het wel straf vindt. Op de vorige gemeenteraad hebben jullie 7 vragen gesteld, wij moesten het indertijd doen met 3 vragen en die moesten dan nog 5 dagen op voorhand ingediend worden. Raadslid De Veuster heeft nochtans altijd beweerd dat zij de vrouw was van de inspraak....5 dagen op voorhand moesten wij onze vragen doorsturen naar de secretaris en dan nog 3

vraagjes. Jullie stellen hier altijd 6 à 7 vragen per gemeenteraad. Toen hadden wij ook geen inspraak, dus als zij hier nu spreekt over inspraak zou ze beter zwijgen...

Raadslid De Veuster stelt dat dat was onder het beleid van het vorige college, daar zat zij niet alleen in, alles behalve, daar zaten wij met 7 in.

Schepen Timmermans komt tussen en zegt dat ze weer aan het afgeven is op haar medewerkers, zij had daar wel de leiding in !

Raadslid De Veuster stelt dat het hier gaat over de inspraak van de gemeenteraadsleden en de bevolking en er is hier een commissie mobiliteit.

Schepen Timmermans stelt dat er ten tijde van het burgemeesterschap van raadslid De Veuster er geen commissies waren en ook geen inspraak !!! Wij hebben de commissies opgericht en jullie krijgen nu zeggenschap ! Raadslid moet zwijgen als het over inspraak gaat.

Raadslid De Veuster stelt dat de commissies alleen maar werden opgericht om dat in de gazet te kunnen zetten, er wordt niks mee gedaan. Schijnparticipatie !!!

Schepen De Vooght komt tussen door te stellen dat de commissie zal worden bijeengeroepen, misschien nog wel sneller dan raadslid zal kunnen vermoeden.

Schepen Timmermans stelt dat het gemakkelijk is om negatief te zijn zoals raadslid De Veuster. Negatief zijn en geen oplossingen te bieden ! Dat is gemakkelijk !

Schepen De Vooght wenst de discussie af te ronden. Het klopt dat hier gewerkt wordt met niet zo recente gegevens, doch we moeten het kind met het badwater niet weggooien. Het is volgens de schepen belangrijk dat er een aangepast en goedgekeurd mobiliteitsplan komt. Dat zijn geen wereldschokkende zaken die hier aangepast worden, met name het onderzoek van de parkeerdruk destijds naar aanleiding van de oprichting van het NAC en een vrachtroutenetwerk. De schepen benadrukt dat het belangrijk is om als gemeente een goedgekeurd plan te hebben. Van een aantal tekortkomingen, zoals de recentere cijfers, het had actuelere gekund dat klopt, doch dan hadden we al het gedane werk overboord moeten gooien, opnieuw kosten doen en daar werk in steken, termijnen verlengen, een uitgebreide participatie zoals destijds bij de opmaak in 2004, dat is een werk van lange duur en een zeer intensief proces, over alle deelgemeenten, dat gaat maanden en maanden duren en waarom, om die paar kleine aanpassingen. De schepen stelt dat hij ten allen tijde bereid is om te discussiëren over de parkeerdruk in het centrum, over het kort en lang parkeren, het huren van de parking... Hij wil die discussies niet uit de weg gaan. Laat ons dit dossier nu administratief afhandelen en dat goedkeuren zodat we opnieuw een mobiliteitsplan hebben. Al de andere discussies met graagte maar op de juiste moment en de juiste plaats. De commissie die werd opgericht, zal bijeen worden geroepen. De commissie is trouwens nog maar een maand opgericht. Er kan toch niet verwacht worden dat een proces dat al 6-7 jaar loopt, dat we daarvoor ineens een commissie gaan voor bijeen roepen.

De voorzitter roept op om deze discussie af te ronden.

Burgemeester Gysbrechts wenst nog eens kort in te gaan op deze commissie. Die is effectief maar net opgericht en er is al in juni een datum voorzien voor wanneer die de eerste keer zou bijeen komen. Er wordt hier nu stevig ingegaan op die commissie, er wordt hier zelfs gesteld dat die enkel worden opgericht om daar mee in de gazet te komen.... Onder burgemeester De Veuster was er maar 1 commissie en die commissie is onder haar maar 1 keer samen geroepen. De nieuwe commissie bestaat maar net en krijgt hier nu al verwijten dat het een commissie om niks is. Dat is niet correct.

Raadslid Marc Jaspers wenst ook nog kort in te gaan op het mobiliteitsplan dat hier nu voorligt. Als Groen-Fractie vinden wij het niet onnozel om over zo'n thema na 2 legislaturen toch eens goed na te denken. Er wordt hier gezegd dat het plan voor 90% hetzelfde is gebleven, nu de mobiliteit in Putte is niet voor 90% hetzelfde gebleven. Alle discussies die we hier de voorbije maanden hebben gehad, geven weer dat er zich wel degelijk problemen stellen omtrent de mobiliteit in Putte. Voor hem mocht het dus meer zijn dan enkel een verbreding en verdieping-wat dat ook mogen betekenen. Wat de parking betreft : er wordt hier gezegd dat er ook toekomst gericht gekeken wordt. Doch voor raadslid gaat het verder dan wat blauw inkleuren en bepalen waar er kort en lang mag geparkeerd worden. Het gaat hem ook over hoeveel parkeerplaatsen er nog zullen ingenomen worden door de inbreiding van de kern. Dat is duidelijk dat dat het beleid is. Maar dan moet er ook tegen de ontwikkelaars gezegd worden dat zij meer parkeerplaatsen zelf moeten gaan voorzien. Op dit moment keurt het bestuur bouwaanvragen goed in dossiers waarbij de stedenbouwkundige ambtenaar van de provincie het zelf betwijfeld of die mensen daar überhaupt zullen kunnen gaan parkeren. Dus jullie creëren zelf een deel van het probleem daarmee. Wie heeft er tegenwoordig ook nog maar 1 wagen... Inbreiding van de kern is goed, doch dan moet daar toch ook het parkeerbeleid op afgestemd worden. Het is niet alleen maar voldoende door de blauwe zone

in te kleuren, het moet meer zijn dan dat. Het moet doorgetrokken worden in het vergunningenbeleid, anders is het dweilen met de kraan open.

Schepen De Vooght stelt dat raadslid hier pleit voor meer parking in de kern.

Raadslid Jaspers antwoordt dat hij pleit voor meer parkeergelegenheden bij de bouwaanvragen.

Schepen De Vooght antwoordt dat er nu al wordt geëist dat er 1 parkeerplaats per woongegelegenheid is. Hij stelt dat raadslid de eerste is vanuit Groen die voor meer parking pleit...

Raadslid Jaspers antwoordt dat er dan moet gevraagd worden voor 1,5 per woongegelegenheid. Verleg dat probleem naar de bouwheren en promotoren. Wij zeggen dat het moet gebeuren bij de bouwaanvragen, wij pleiten daarom niet voor meer parking! Het is niet aan de maatschappij om die parkings te voorzien voor die mensen die daar gaan verkavelen of appartementen gaan zetten.

Schepen De Vooght repliceert dat het probleem zich minder stelt in verkavelingen doch meer in appartementen. Doch moet er vastgesteld worden dat het merendeel van de bewoners ouderen zijn en alleenstaanden. Dat is ook de reden waarom wij in de kern gaan voor die verdichting, hier is alles bij elkaar geconcentreerd. Die mensen komen bij wijze van spreke met een fiets toe. De schepen heeft persoonlijk nog niet gemerkt dat er klachten zijn van mensen die niet toekomen met 1 parkeerplaats per woongegelegenheid.

Raadslid Jaspers vraagt of we dan is kunnen gaan kijken naar de bewoners van de appartementen rond het Rode Plein.

Schepen De Vooght antwoordt dat er daar volgens raadslid De Veuster een zeer lage parkeerdruk is, dus dan is daar ook geen probleem...

Raadslid De Veuster antwoordt dat dat duidelijk in het plan staat.

Schepen De Vooght stelt dat raadslid daarnet toch heeft gezegd dat ze dit zelf zo heeft vastgesteld.

Schepen Timmermans gaat in op hetgeen raadslid Jaspers hier stelt over het aantal parkeerplaatsen per woongegelegenheid. Hij heeft recent een studie gelezen en daarbij werden gemeenten aangehaald waar men verplicht 1,3; 1,5 of zelfs 1,8 plaatsen per woongegelegenheid moest voorzien. Wat stelt men daar vast dat de mensen evengoed maar 1 garage of parkeerplaats bijkopen en de rest blijft daar leegstaan. Als je in die grote parkeergarages gaat kijken staat er daar soms meer dan 1/3de van die garages gewoon leeg...dat is het probleem. Het is ook al moeilijk genoeg voor jonge mensen, die mensen moeten al scharen om dat al bijeen te krijgen voor 1 appartement en 1 autostaanplaats. Als je dan de projectontwikkelaars verplicht om meer dan 1 per woongegelegenheid te voorzien, waarvan dan een deel niet verkocht raakt, dan maak je het op termijn feitelijk nog duurder voor die mensen want die gaan dat willen doorrekenen die kosten die zij extra moeten maken...Het schiet op termijn zijn doel dus voorbij.

Raadslid Jaspers stelt dat het toch niet kan dat die last dan op de maatschappij wordt afgewend. Dat de gemeenschap parking moet bijmaken omdat er appartementen worden bijgebouwd...Dat zou toch op kosten van die projectontwikkelaars moeten kunnen....

Schepen Timmermans stelt dat er een duidelijk tekort is aan betaalbare woningen. Er staan veel mensen op de wachtlijst voor sociale woningen. Appartementen is voor veel mensen het enige dat nog betaalbaar is financieel gezien, zelf bouwen is voor veel mensen niet meer weggelegd. Bijkomend zouden we blij moeten zijn dat veel van de oude gebouwen in een centrum worden afgebroken, zodat de centra er ook stilaan wat deftig er beginnen uit te zien. Als al die projectontwikkelaars morgen hiermee stoppen, dan betekend dat dat er veel betaalbare huisvesting verloren gaat. Ofwel moeten we het zelf doen en zelf gaan bouwen, maar wij hebben dat geld niet...

Schepen De Vooght komt nog is terug op de inbreiding. Een goed voorbeeld is bijvoorbeeld het RUP Alice Nahon waarbij de norm werd gezet op 1,5 parkeergelegenheid per woongegelegenheid. Daar is daar wel degelijk naar gekeken en werd dat zo opgelegd. Waarom doen we dat hier in het centrum niet, een deel zou eigenlijk onbebouwbaar worden.

De voorzitter vat samen dat de commissie omtrent mobiliteit dus kortelings toch zou bijeen geroepen worden.

Burgemeester Gysbrechts sluit af door te stellen dat hier zo gesteld wordt dat er precies met dat document niets gaat gedaan worden. Hij leest voor uit artikel 1 en stelt dat er een openbaar onderzoek zal georganiseerd worden, in dat openbaar onderzoek kunnen opmerkingen door iedereen ingediend worden. Dan worden die zaken gebundeld en kunnen die eventueel opgenomen worden in het plan. Het precies dat er niets gaat gebeuren met dit document, dat we nu alle deuren toe doen en dat er geen opmerkingen mogen komen. Het is zo dat er geen specifieke regels omtrent de participatie van het mobiliteitsplan bestaan, daarom is de regel dan dat het wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dat is hetgeen we hier vandaag over stemmen.

BESLUIT: met 14 stemmen voor (Gysbrechts P. - Timmermans W. - Vekemans A. - Uytterhoeven A. - Fransen H. - Vercammen N. - De Bie I. - Van Heugten S. - Schoovaerts D. - De Witte J.C./De Cuyper J. - Weyns K.- Rousseau B.- De Vooght P.) en 8 stemmen tegen (Janssens R. - De Veuster C. - Dyck-Van de Vliet J. - Van Looy R. - Fransen M. - Rombauts Y. - De Wachter I./Jaspers M.)

Art.1.: in het kader van de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan zal voor de opmaak van het te herziene mobiliteitsplan een openbaar onderzoek georganiseerd worden door het college van burgemeester en schepenen.

Art.2.: deze beslissing voor verdere afhandeling over te maken aan het college van burgemeester en schepenen (mobiliteitsdienst = dossierbeheerder).

Namens de gemeenteraad,

i.o.
de Gemeentesecretaris,
(get.) L. VERBIST

de Voorzitter,
(get.) J. JANSSENS

Voor eensluidend uittreksel,

i.o.
de Gemeentesecretaris,

L. VERBIST



de Voorzitter,

J. JANSSENS

Bijlage 6

Verlag GBC bespreking beleidsplan



Gemeentelijke Begeleidingscommissie Putte

Verslag van de vergadering van 21 juni 2016

Aanwezigheidslijst

Vaste leden

		Aanwezig	Aanwezig via volmacht
Peter De Vooght	Schepen ruimtelijke ordening, stedenbouw en mobiliteit	X	
Nikka Curinckx	Mobiliteitscoördinator, Beleid, Departement MOW	X	
Gust Verheyen	De Lijn Antwerpen, mobiliteitsontwikkelaar	X	
Lieven Desmidt	Vlaamse overheid, Wegen en Verkeer Antwerpen		X

Variabele leden

		Aanwezig	Verontschuldigd
Staf Aerts	Dienst Mobiliteit provincie Antwerpen	X	

Adviserende leden

		Aanwezig	Verontschuldigd
Werner Timmermans	Schepen openbare werken		X
Erwin Bogaerts	Mobiliteitsdienst, gemeente Putte	X	
Josepha Van de Vliet	Gemeenteraadslid CD&V	X	
Jean-Claude De Witte	Gemeenteraadslid Open VLD		
Harold Van der Veken	Gemeenteraadslid GROEN!		X
Eve Soetewey	Dienst Openbare Werken, gemeente Putte		X
Gert Van Segbroeck	Dienst Stedenbouw en RO, gemeente Putte		X
Jo Martens	Milieudienst, gemeente Putte		X
Joke Eeckhout	Duurzaamheid, gemeente Putte		X
Tim Jacobs	Brandweer, postoverste		



Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden aanwezig zijn of bij volmacht vertegenwoordigd zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen.

Agenda

1. Mobiliteitsplan Putte



Inleiding

Vanuit de verkenningsnota werden volgende thema's naar voren geschoven voor verder onderzoek:

- Lokale route en parkeerplaatsen zwaar vervoer
- Analyse bereikbaarheid en woon- werkverplaatsingen personeel van het Nieuwe Administratief Centrum (NAC)
- Parkeerbeleid en parkeerplan

De resultaten van de onderzoeken zijn verwerkt in het nieuwe mobiliteitsplan.

Tijdens de GBC wordt het mobiliteitsplan kort overlopen met focus op de uit te voeren acties.

Na de bespreking wordt het vervolgtraject vastgelegd.

Bespreking

- Pg 19 openbaar vervoer en overstapvoorzieningen – actualisatie basismobiliteit en netmanagement OV:
 - o De Lijn merkt op dat Putte opgenomen is in de regionale proeftuin basisbereikbaarheid. In dit proefproject wordt basismobiliteit geheroriënteerd naar basisbereikbaarheid. In afwachting van de resultaten van dit proefproject wordt er niet verder ingezet op de actualisatie van de basismobiliteit. *Deze aanvulling wordt toegevoegd aan de tabel.*
- Categorisering van wegen:
 - o De categorisering van de wegen maakte geen deel van de te onderzoeken thema's en is bijgevolg niet gewijzigd.
 - o De Lijn stelt voor om de categorisering van de N15 te veranderen van type II naar III om de functie als openbaarvervoeras te benadrukken. Deze categorisering zou beter passen bij de dagelijkse realiteit.
 - o De GBC stelt aan de gemeente voor om in het mobiliteitsplan het onderzoek naar de concrete gevolgen van deze wijziging op te nemen. Op basis van de resultaten van dit onderzoek kan dan eventueel een vraag worden gericht aan de provincie die de categorisering van de secundaire wegen vastlegt.
- Pg 34: fijnmazig fietsroutenetwerk
 - o PROV: met de opkomst van de elektrische fiets kan de fiets ook voor langere afstanden dan 5 km het meest aangewezen vervoermiddel zijn. *Deze verruiming wordt mee in de tekst opgenomen*
- Pg 35: bovenlokale fietsroutes
 - o PROV: de dragers van het functioneel fietsroutenetwerk zijn de fietsostrades. Die zijn er echter niet in Putte. De formulering is dan ook wat verwarrend. *De zin zal worden aangepast.*
 - o PROV: om het lijstje te verduidelijken is het aangewezen om alle straten te vermelden bij de opsomming. *Wordt aangepast.*



Conclusie en afspraken

Het mobiliteitsplan mag ter openbaar onderzoek worden voorgelegd.

De opmerkingen geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek worden nadien nog ter info doorgestuurd naar de leden van de GBC.

Na sluiting van het openbaar onderzoek wordt het mobiliteitsplan ter voorlopige vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad eind augustus.

Op de RMC van 20 oktober 2016 kan het mobiliteitsplan dan ook daar voorlopig worden vastgesteld.

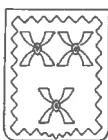
Bijlagen

- Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

Verslag opgemaakt door Leen Seynaeve - IGEMO

Bijlage 7

Verlag openbaar onderzoek



Provincie ANTWERPEN
Arrondissement MECHELEN
GEMEENTE PUTTE

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van: 17 oktober 2016

Aanwezig: Gysbrechts P., Burgemeester-Voorzitter;
~~De Cuyper J.~~ – Timmermans W. – Uytterhoeven A. – De Bie I. – De Vooght P. –
Rousseau R., Schepenen;
en ~~Verbist~~ Louis Verreth Martine, Gemeentesecretaris wnd..

030 Sluiting openbaar onderzoek mobiliteitsplan gemeente Putte.

HET COLLEGE,

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij decreet van 10 februari 2012.

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 19 mei 2016 betreffende goedkeuring van het te volgen participatietraject in het kader van de verbreding en verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 25 augustus 2016 betreffende voorlopige vaststelling van het ontwerp van herzien gemeentelijk mobiliteitsplan, in het kader van de verbreding en verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan

Gelet op het openbaar onderzoek dat liep van 6 september tot 7 oktober 2016.

Gelet op het Gemeentedecreet en de andere decretale, wettelijke en reglementaire schikkingen ter zake.

BESLUIT:

Art.1.: Vast te stellen dat er bij het openbaar onderzoek over het gedeeltelijk herziene mobiliteitsplan van de gemeente Putte, gehouden van 6 september 2016 tot 7 oktober 2016, geen opmerkingen of bezwaren zijn bezorgd aan het College van Burgemeester en Schepenen.

Art.2.: Deze beslissing voor verder gevolg over te maken aan Wonen en Leefomgeving - Mobiliteitsdienst (= dossierbeheerder).

Namens het College van Burgemeester en Schepenen,

I.o.,
De Gemeentesecretaris wnd.,
(get.) M. VERRETH

de Burgemeester,
(get.) P. GYSBRECHTS

Voor eensluidend uittreksel,

I.o.,
De Gemeentesecretaris.

L. VERBIST



de Burgemeester,

P. GYSBRECHTS

Bijlage 8

Verlag RMC goedkeuring beleidsplan

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van
bespreking in de vergadering van
17 november 2016 te Antwerpen

Agendapunt: Putte: Beleidsplan (spoor 2)

RMC-voorzitter: Kathleen Huet

GBC-voorzitter: Peter De Vooght (peter.devooght@putte.be; erwin.bogaerts@putte.be)

Kwaliteitsadviseur: mevr. Hannelore Deblaere

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 25/04/2013	ok

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Fase
PAC: 29/10/2003 BS: nvt	PAC: 28/08/2008 Spoor: 2	RMC: 17/11/2016 Fase: mobiliteitsplan (2 ^e generatie)

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 21/06/2016. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Een beleidsplan wordt steeds ter bespreking aan de RMC voorgelegd. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 9/12/2016 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Erwin Bogaerts: mobiliteitsdienst	Initiatiefnemer: gemeente Putte	A
Kathleen Huet	Departement MOW – afdeling Beleid	A
Roger Corbreun	VVM De Lijn	A
Lieven Desmidt	Agentschap Wegen en Verkeer	A
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Staf Aerts	Provincie Antwerpen	V

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Leen Seynaeve	Studiebureau : Igemo	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen

e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Putte, Mobiliteitsplan – Beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 17/11/16 te Antwerpen.

1. Algemene omschrijving van het beleidsplan

Het beleidsplan wordt 1 jaar na de uitwerkingsnota voorgelegd aan de RMC. De sneltoets dateert van 2008. Het planproces heeft dus een aanzienlijke tijd in beslag genomen.

De GBC vond plaats op 21 juni 2016. AWV was aanwezig via volmacht, RWO, LNE waren niet aanwezig. De eindbeslissing van de GBC was in consensus.

2. Toetsing van het beleidsplan

a) Dossiersamenstelling/vorm

Het document wordt eerder slordig, weinig gestructureerd opgebouwd. Dit is zeker het geval in het informatief deel. Hier worden een aantal elementen na mekaar gezet in de tekst. Er ontbreekt tussen de verschillende delen van de nota tekst die linken legt tussen de verschillende onderdelen of tekst die duiding geeft bij het waarom van een bepaald deel.

Toch zijn een aantal delen, zoals de knelpunten en kansen of de motivatie van het duurzaam scenario, inhoudelijk wel goed uitgewerkt.

In het richtinggevend deel is de nummering en indeling in hoofdstukken ook slordig gebeurd, bvb pg 26 een nummering die start vanaf 5. Of nog op pg 29 waarop slaat de tussentitel 'Algemene bepalingen' ?

b) Proces/regelgeving

Omwille van het lange planproces opteert het College van Burgemeester en Schepenen er voor om een openbaar onderzoek te organiseren zoals voorzien in het decreet. Dit werd vastgelegd in een Gemeenteraadsbeslissing op 19 mei 2016. Deze beslissing werd toegevoegd aan het dossier voor RMC en moet nog opgenomen worden in de bijlagen van voorliggend beleidsplan dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraad voor definitieve vaststelling.

Het openbaar onderzoek vond plaats van 6 september 2016 tot 7 oktober 2016, er werden geen opmerkingen of bezwaren geformuleerd. Het verslag van dit openbaar onderzoek werd op het college voorgelegd.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- ◆ Pg7 – 8 : De titel van hoofdstuk 3.3 wordt best als volgt aangepast : ‘Samenvattend overzicht van het planproces’. Planningscontext en planproces zijn niet te verwarren.

c) Inhoud

Informatief deel

Volgens het decreet moet het informatief deel bestaan uit volgende onderdelen :

- een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande, lokale mobiliteitstoestand
- een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;
- een omschrijving, analyse en evaluatie van de relatie met onder meer het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen, en de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3;
- een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit op het lokale vlak te bereiken.

Door de opname van de verkenningsnota en de uitwerkingsnota in bijlage aan het beleidsplan kan gesteld worden dat heel wat van deze onderdelen opgenomen zijn in het beleidsplan. Het zou zinvol zijn om dit beter te duiden in het informatief deel.

Het beleidsscenario wordt grondig en goed beschreven.

Op pg 11 worden de doelstellingen beschreven. Deze zijn zeer kort en zijn in heel veel gevallen ook eerder actiepunten en geen doelstellingen. De tekst geeft niet echt aan waartoe deze doelstellingen dienen. Er wordt ook geen relatie gelegd met de vereisten van de richtlijnen / decreet rond de

formulering van doelstellingen. In principe moeten er zowel strategische als operationele doelstellingen geformuleerd worden. Deze vertrekken meestal vanuit de 5 doelstellingen geformuleerd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Vanaf pg 15 worden wel operationele doelstellingen uitgewerkt maar ook hier ontbreekt een toelichting bij de tabel over het doel van de tabel. Dit maakt het absoluut niet duidelijk hoe deze tabel moet geïnterpreteerd worden.

Op de RMC wordt aangegeven dat de doelstellingen wel degelijk werden overgenomen uit de verkenningsnota (opgenomen in bijlage bij dit beleidsplan). Ze zijn echter wel geactualiseerd waar nodig en weggelaten als het probleem ondertussen werd aangepakt. Dit was nodig omdat er al heel wat tijd is verlopen tussen de opmaak van de verkenningsnota en de opmaak van het beleidsplan.

Er wordt afgesproken om een inleiding te beschrijven zowel op pg 11 als op pg 15 die de nodige linken legt met de verkenningsnota.

Richtinggevend deel : uitwerking werkdomeinen + doelstellingen

De operationele doelstellingen zijn opgenomen in het informatief deel, dit is in principe niet correct, deze horen thuis in het richtinggevend deel.

Het is ook nodig om nog een hoofdstukje op te nemen die aan geeft welke andere gemeentelijke beleidsplannen en beleidsdocumenten bijgestuurd moeten worden op basis van dit nieuwe beleidsplan.

De uitwerking in werkdomeinen is goed opgebouwd.

Het is goed dat bij de selectie van lokale wegen ook telkens wordt aangegeven vanuit welke functie gekozen wordt voor een bepaalde selectie. Het netwerk lokale wegen I is vrij dicht, dit wordt ook bevestigd in de tekst. Het is aangewezen om dit in kader van een volgend beleidsplan toch eens grondiger te onderzoeken.

Het is goed dat er aandacht is voor 'conflicten' met visies van buurgemeenten en dat er geduid wordt hoe dit verder aangepakt wordt.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- ◆ Figuur 7 : verduidelijken in de legende wat de betekenis is van P1, P2,..., H1

- ◆ Voor vrachtverkeer wordt als flankerend beleid een tonnagebeperking voorgesteld. Op de kaart is duidelijk waar deze zones komen. Het zou goed zijn als in de tekst ook wat meer uitleg komt bij het waarom en hoe van de voorgestelde locaties, dit kan in algemene zin.
- ◆ In het hoofdstuk 7 kan best ook verwezen worden naar het instrument sneltoets als middel om het volledige beleidsplan te evalueren.

Richtinggevend deel : actieplan en evaluatie

Het actieprogramma (in bijlage) wordt op zich volledig uitgewerkt. Het actieprogramma vanuit de invalshoek ‘werkdomeinen ABC’ wordt opgenomen in bijlage van het beleidsplan

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Er worden geen punten aangebracht die in tegenstelling zijn met voorliggend beleidsplan.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De nota bevat alle noodzakelijke onderdelen. Een participatietraject werd doorlopen.

Het nieuwe beleidsplan volgens spoor 2 van de gemeente Putte wordt conform alle vormvereisten opgebouwd en gunstig verklaard. Er wordt wel gevraagd om de aanpassingen zoals afgesproken op de RMC nog door te voeren in het beleidsplan vooraleer het wordt voorgelegd aan de gemeenteraad wordt definitieve goedkeuring. Het is nodig om de opbouw van de tekst grondig onder de loep te nemen zodat de leesbaarheid van het document aanzienlijk verbeterd. Bij de doelstellingen moet de link met voorgaande fases duidelijk worden. Tenslotte moet de gemeenteraadsbeslissing rond het participatietraject nog worden opgenomen in de bijlagen.

Het beleidsplan van de gemeente Putte dient steeds samen met dit kwaliteitsadvies gelezen worden.

De richtlijnen van het mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)) betreffende agendering op de gemeenteraad en publicatie in het staatsblad dienen gevolgd te worden.

De definitieve versie van het beleidsplan, na goedkeuring door de gemeenteraad, moet worden overgemaakt aan de leden van de GBC.


5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**. Er wordt wel gevraagd om de aanpassingen zoals afgesproken op de RMC nog door te voeren in het beleidsplan vooraleer het wordt voorgelegd aan de gemeenteraad wordt definitieve goedkeuring.

Dit advies dient bij het beleidsplan te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

22 november 2016

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Hannelore Deblaere

