

Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk

Beleidsplan

Mobiliteitsraad augustus 2014



Gemeente Begijnendijk
Kerkplein 5
3130 Begijnendijk

begijnendijk
buurten aan de rivier

Grontmij Belgium NV
Brussel, 16 juli 2014

Verantwoording

Titel : Verbreden en verdiepen
Mobiliteitsplan Begijnendijk

Subtitel : Beleidsplan

Projectnummer : 60 1672 0001

Referentienummer : Fase_3_beleidsplan

Revisie : 01

Datum : 16 juli 2014

Auteur(s) : Kim Proost, Nele Meex

E-mail adres : kim.proost@grontmij.be

Gecontroleerd door : Stijn Van Pee

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : Frank Vanbossuyt

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Grontmij Belgium NV
Arenbergstraat 13, bus 1
B-1000 Brussel
T +32 2 383 06 40
F +32 2 513 44 52
info@grontmij.be
www.grontmij.be

Inhoudsopgave

Lijst van kaarten	6
Lijst van figuren	7
Lijst van tabellen	8
1 Inleiding	9
1.1 Algemeen kader	9
1.2 Samenstelling GBC	11
1.3 Overlegmomenten	11
1.4 Participatietraject	11
INFORMATIEF DEEL	12
2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen	13
2.1 Knelpunten	13
2.1.1 Thema 1: Wegencategorisering	13
2.1.2 Thema 2: Verkeersveiligheid en snelheid	13
2.1.3 Thema 3: Zachte weggebruikers	13
2.1.4 Thema 4: Parkeren	13
2.2 Kansen	18
2.3 Doelstellingen	18
2.3.1 Thema 1: Wegencategorisering	18
2.3.2 Thema 2: Verkeersveiligheid en snelheid	18
2.3.3 Thema 3: Zachte weggebruikers	18
2.3.4 Thema 4: Parkeren	18
3 Duurzaam mobiliteitsscenario	20
4 Relatie met andere beleidsplannen	21
4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: tweede herziening	21
4.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant	21
RICHTINGGEVEND DEEL	22
5 Operationele doelstellingen	23
5.1 Thema 1: Wegencategorisering	23
5.2 Thema 2: Verkeersveiligheid en snelheid	24
5.3 Thema 3: Zachte weggebruikers	25
5.4 Thema 4: Parkeren	26
6 Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen	27
6.1 Ruimtelijke planning	27
6.1.1 Gewenste Ruimtelijke Structuur	27
6.1.2 Gewenste Lijninfrastructuur	30

6.2	Strategische ruimtelijke projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit.....	31
6.2.1	RUP Brouwerij De Sleutel Betekom	31
6.2.2	Masterplan centrum Begijnendijk.....	32
6.2.3	RUP Betekom Centrum	33
6.2.4	RUP Begijnendijk Centrum	34
6.3	Categorisering van wegen	35
7	Werkdomein B Netwerken per modus	37
7.1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	37
7.1.1	Verblijfsgebieden en zone 30 gebieden.....	37
7.1.2	Voetgangersnetwerk en netwerk trage wegen	37
7.1.3	Oversteekvoorzieningen	37
7.2	Fietsroutenetwerk	38
7.2.1	Fietsroutes	38
7.2.2	Fietsvoorzieningen	38
7.2.3	Bewegwijzering	38
7.3	Openbaar vervoernetwerk	40
7.3.1	Aanbod openbaar vervoer	40
7.3.1.1	Aanbod treinvervoer.....	40
7.3.1.2	Aanbod busvervoer.....	40
7.3.1.3	Mobiliteitsvisie 2020.....	42
7.3.2	Voorzieningen haltes en overstappunten	42
7.3.2.1	Stationsomgeving	42
7.3.2.2	Bushaltes	43
7.3.3	Doorstroming openbaar vervoer	43
7.4	(Her)inrichting van wegen	44
7.4.1	Herinrichting dorpskern Begijnendijk	44
7.4.2	Goederenvervoer	44
7.4.3	Verkeersveiligheid.....	44
7.4.4	Snelheidsregimes	45
7.4.5	Bewegwijzering	45
7.5	Parkeerbeleid	47
7.5.1	Parkeerplan Begijnendijk Centrum	47
7.5.2	Parkeerplan Betekom Centrum	48
7.5.3	Parkeerplan Stationsomgeving	49
7.5.4	Fietsparkeren	50
7.5.5	Handhaving	50
7.5.6	Parkeerroutes en bewegwijzering	50
8	Werkdomein C Ondersteunende maatregelen	52
8.1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.....	52
8.1.1	Scholen	52
8.1.2	Bedrijven	52
8.2	Tarifiering	52
8.3	Algemene Sensibilisering.....	52
8.4	Handhaving	53
8.4.1	Snelheid	53
8.4.2	Parkeren.....	53
8.4.3	Keerbewegingen op N10 ter hoogte van Waterstraat en Busschotstraat	53
8.5	Beleidsondersteuning	53
8.6	Monitoring en evaluatie	53
9	Actieplan	54
10	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen	55
10.1	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Begijnendijk (2005):	55
10.2	Bovenlokaal vrachtroutenetwerk.....	55
10.3	Mobiliteitsplannen buurgemeenten	55

BIJLAGEN	56
Bijlage 1: Toetsing van het beleidsplan.....	57
Bijlage 2: Voorstel voor organisatie en evaluatie	59
Bijlage 3: Participatietraject	61
Bijlage 4: Verslagen GBC.....	62
Bijlage 5: Adviezen RMC uitwerkingsfase.....	63

Lijst van kaarten

Kaart 1: Knelpunten thema 1 Wegencategorisering	14
Kaart 2: Knelpunten thema 2 Verkeersveiligheid en snelheid	15
Kaart 3: Knelpunten thema 3 Zachte weggebruikers	16
Kaart 4: Knelpunten thema 4 Parkeren	17
Kaart 5: Kansen	19
Kaart 6: Gewenste ruimtelijke structuur	29
Kaart 7: Gewenste wegcategorisering	36
Kaart 8: Gewenst fietsroutenetwerk	39
Kaart 9: Gewenst netwerk openbaar vervoer	41
Kaart 10: Gewenste snelheidsregimes	46
Kaart 11: Gewenste fietsenstallingen	51

Lijst van figuren

Figuur 1: Stappenplan verbreden en verdiepen	10
Figuur 2: Grafisch plan RUP Brouwerij De Sleutel.....	31
Figuur 3: Mobiliteitsschema Masterplan Begijnendijk Centrum	32
Figuur 4: Grafisch plan RUP Betekom Centrum	33
Figuur 5: Grafisch plan RUP Begijnendijk Centrum	34
Figuur 6: Mobiliteitsvisie 2020: uitsnede wensnet Vlaams-Brabant.....	42
Figuur 7: Situering parkeermaatregelen Begijnendijk Centrum	47
Figuur 8: Situering parkeermaatregelen Betekom Centrum	48
Figuur 9: Situering parkeermaatregelen Begijnendijk Station	49

Lijst van tabellen

Tabel 1: Vaste leden GBC.....	11
Tabel 2: Variabele leden GBC.....	11
Tabel 3: Adviserende leden GBC.....	11
Tabel 4: Overlegmomenten beleidsplan	11
Tabel 5: Relatietabel thema 1: Wegencategorisering	23
Tabel 6: Relatietabel thema 2: Verkeersveiligheid - snelheid	24
Tabel 7: Relatietabel thema 3: Zachte weggebruikers.....	25
Tabel 8: Relatietabel thema 4: Parkeren.....	26
Tabel 9: Toetsing thema 1: Wegencategorisering	57
Tabel 10: Toetsing thema 2: Verkeersveiligheid - snelheid	57
Tabel 11: Toetsing thema 3: Zachte weggebruikers.....	58
Tabel 12: Toetsing thema 4: Parkeren.....	58
Tabel 13: Participatiemomenten beleidsplan	61

1 Inleiding

1.1 Algemeen kader

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Begijnendijk werd conform verklaard op 24 september 2004. Door de omzendbrief MOW/2009/03 wordt het jaarlijks voortgangverslag vervangen door de evaluatie (sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd opgesteld door Grontmij en besproken tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie op 28 mei 2013. De RMC bracht op 9 juli 2013 een gunstig advies over de sneltoets. De keuze van de gemeente Begijnendijk voor spoor 2 “Verbreiding/verdieping” werd de auditor als juist gezien. Het bestaande plan voldoet qua basis nog steeds, maar behandelt niet (meer) de meest actuele thema’s.

Aangezien de GBC koos voor spoor 2: “Verbreiding/verdieping”, doorliep Grontmij de verkenningfase en uitwerkingsfase van het stappenplan “Verbreden en verdiepen”. In de verkenningfase werd een plan van aanpak opgesteld voor de verschillende onderzoeken die in het kader van het verbreden en verdiepen nodig bleken. De verkenningsnota¹ is de weergave van deze verkenningfase en werd op 18 november 2013 verstuurd naar de kwaliteitsadviseur.

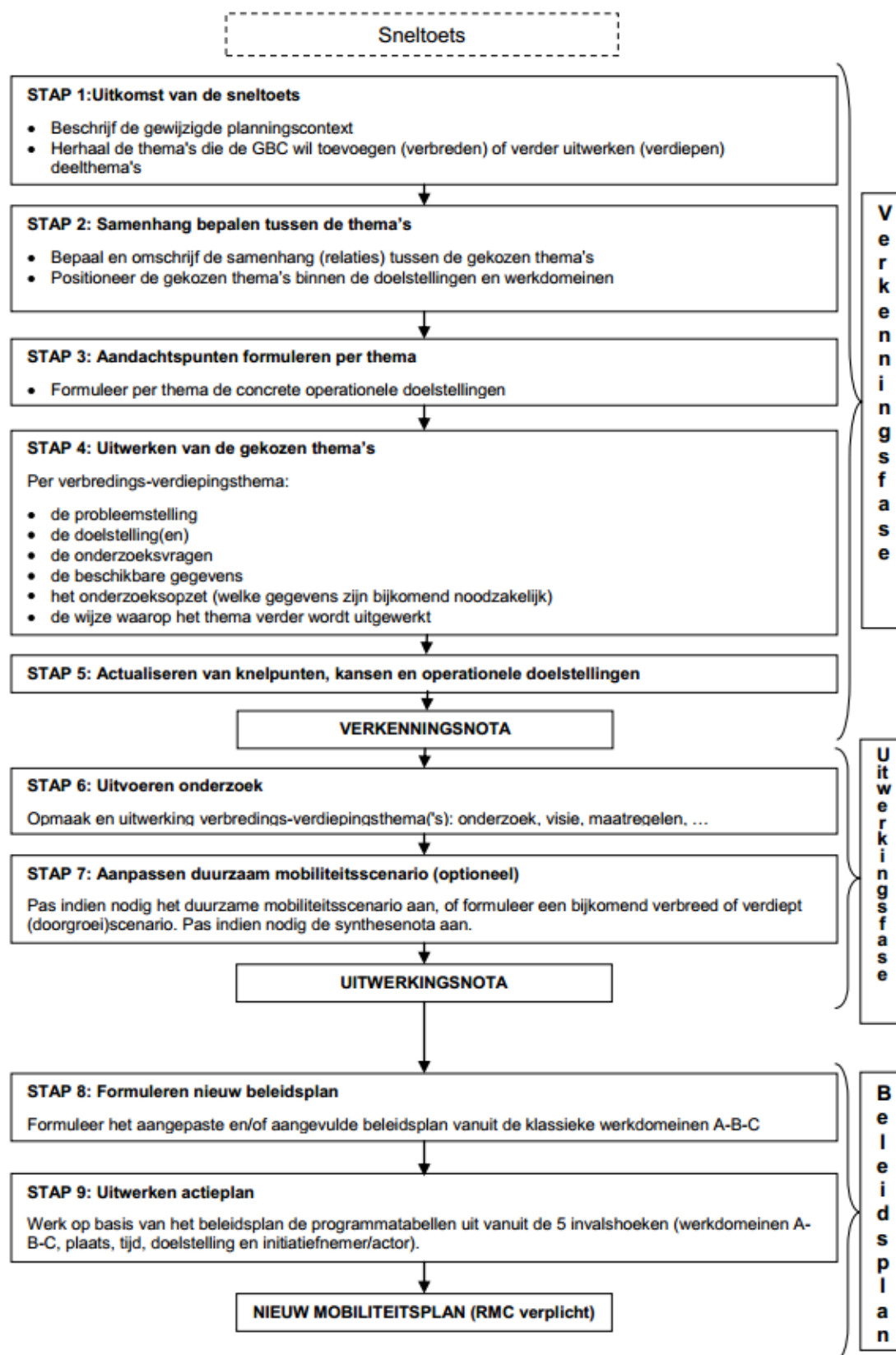
De uitwerkingsfase omvatte het uitvoeren van de onderzoeken. Het duurzaam scenario bleek nog voldoende actueel en diende niet aangepast te worden. De uitwerkingsnota² is de weergave van deze uitwerkingsfase en werd besproken op de RMC van 10 juni 2014. De verslagen van de RMC kunnen teruggevonden worden onder Bijlage 5: Adviezen RMC uitwerkingsfase op pagina 63.

In de laatste fase van het mobiliteitsplan, het beleidsplan, wordt de visievorming en de daaraan gekoppelde maatregelen uitgeschreven, conform het bestaande mobiliteitsplan volgens de verschillende bouwstenen van de drie werkdomeinen. Deze werkdomeinen omvatten de mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, de verkeersstructuur per vervoerswijze en de flankerende of ondersteunende maatregelen.

Tot slot wordt een actieprogramma A-B-C uitgeschreven. Dit is een verkorte en schematische weergave in tabelvorm van het mobiliteitsplan, volgens vijf programmatabellen.

¹ Bron: verkenningsnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2013

² Bron: uitwerkingsnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2014



Figuur 1: Stappenplan verbreden en verdiepen³

³ Stappenplan "verbreden en verdiepen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan", uitgegeven door de Vlaamse Overheid, Departement MOW, aBMV in maart 2013

1.2 Samenstelling GBC

Volgende personen maken deel uit van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC):

Naam	Dienst, functie
Herman De Coux	Schepen Mobiliteit Begijnendijk
Jurgen Ooms	Dienst Ruimte Begijnendijk
Raf Oosters	Dienstkruisingenieur AWV
Veerle Smet	Mobiliteitsbegeleider MOW
Ann Witters	De Lijn Vlaams-Brabant
Erwin Fierens	De Lijn Antwerpen

Tabel 1: Vaste leden GBC

Naam	Dienst, functie
Annelies Janssens	Provincie Vlaams-Brabant
Sabin Sheeren	NMBS Mobility

Tabel 2: Variabele leden GBC

Naam	Dienst, functie
Patrick Truyens	Lokale Politie
Herman Ooms	Mobiliteitsraad Begijnendijk
Jos van Pee	Mobiliteitsraad Begijnendijk
Louis Wauters	Fietzersbond
Nils Van Brussel	Gecoro Begijnendijk

Tabel 3: Adviserende leden GBC

1.3 Overlegmomenten

Voorafgaand aan de opmaak van deze nota vonden volgende overlegmomenten plaats. Het verslag van de GBC- vergadering kan teruggevonden worden onder Bijlage 1: Toetsing van het beleidsplan op pagina 57.

Datum	Vergadering	Locatie
14 juli 2014	Werkoverleg	Gemeentehuis Begijnendijk
13 augustus 2014	Mobiliteitsraad	Gemeentehuis Begijnendijk
15 september 2014	GBC	Gemeentehuis Begijnendijk
20 oktober 2014	Gemeenteraad	Gemeentehuis Begijnendijk
22 oktober 2014	Infovergadering bevolking	Gemeentehuis Begijnendijk
18 november 2014	RMC	Dirk Boutsgebouw, Leuven
15 december 2014	Gemeenteraad	Gemeentehuis Begijnendijk

Tabel 4: Overlegmomenten beleidsplan

1.4 Participatietraject

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt een participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. Bijlage 3: Participatietraject op pagina 61 bevat een korte omschrijving, het gemeenteraadsbesluit en de verslagen van de participatie. Het participatietraject werd goedgekeurd in de zitting van 21 oktober 2013.

INFORMATIEF DEEL

2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

2.1 Knelpunten

In de verkenningnota⁴ werden enkele algemene knelpunten beschreven bij de respectievelijke probleemstellingen bij de thema's. Vervolgens werden er ook knelpuntenkaarten opgesteld per thema. Deze kaarten gaan per thema dieper in op de probleemstellingen en situeren enkele concrete knelpunten. De kaarten worden hernomen op de pagina's 14 tot en met 17 op respectievelijk Kaart 1 tot en met Kaart 4.

2.1.1 Thema 1: Wegencategorisering

- Nieuwe ontwikkelingen in dorpskernen Begijnendijk en Betekom
- Sluipverkeer doorheen de gemeente
- Geen plan zwaar vervoer

2.1.2 Thema 2: Verkeersveiligheid en snelheid

- Onveilige kruispunten en wegvakken
- Gevoel dat er te snel gereden wordt
- Gebrekkige oversteekbaarheid
- Geen visie op handhaving
- Onveilige schoolomgevingen

2.1.3 Thema 3: Zachte weggebruikers

- Onveilige schoolomgevingen
- Geen afstemming met trage wegen
- Geen afstemming met nieuwe ontwikkelingen

2.1.4 Thema 4: Parkeren

- Parkeerdruk in de dorpskernen
- Parkeerdruk in de stationsomgeving

⁴ Bron: verkenningnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2013

Kaart 1: Knelpunten thema 1 Wegencategorisering

Kaart 2: Knelpunten thema 2 Verkeersveiligheid en snelheid

Kaart 3: Knelpunten thema 3 Zachte weggebruikers

Kaart 4: Knelpunten thema 4 Parkeren

2.2 Kansen

De kansen komen voornamelijk voort uit de verschillende projecten die op til zijn in Begijnendijk:

- Dorpskernhernieuwing Begijnendijk
- Heraanleg Kleine Steenweg
- Omleiding via Pastorijstraat
- Brownfieldproject De Sleutel
- Dorpskernhernieuwing Betekom

De verkenningnota⁵ lokaliseerde deze projecten op een kansenkaart, die hernomen wordt als Kaart 5 op pagina 19.

2.3 Doelstellingen

De verkenningnota⁶ formuleerde op basis van de verbredings- en verdiepingsmatrices en de relatietabellen een aantal algemene doelstellingen per thema.

2.3.1 Thema 1: Wegencategorisering

- Verkeersveiligheid: afstemming van de inrichting van de weg op het gebruik van de weg
- Bereikbaarheid: goede bereikbaarheid van beide dorpskernen
- Leefbaarheid: terugdringen van doorgaand zwaar vervoer en sluisverkeer

2.3.2 Thema 2: Verkeersveiligheid en snelheid

- Verkeersveiligheid: verhogen van de verkeersveiligheid
- Leefbaarheid: terugdringen van snelheid
- Toegankelijkheid: verhogen van de oversteekbaarheid

2.3.3 Thema 3: Zachte weggebruikers

- Verkeersveiligheid: verhogen van de verkeersveiligheid op netwerk zachte weggebruikers
- Bereikbaarheid: fijnmazig netwerk dat alle attractiepolen bedient
- Toegankelijkheid: verhogen van de oversteekbaarheid
- Milieu: terugdringen van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen

2.3.4 Thema 4: Parkeren

- Bereikbaarheid: bereikbare parking in dorpskernen en stationsomgeving
- Leefbaarheid: verlagen van de parkeerdruk
- Toegankelijkheid: goede toegankelijkheid via openbaar vervoer en fiets
- Milieu: promoten van fietsparkeren en duurzaam parkeergedrag

⁵ Bron: verkenningnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2013

⁶ Bron: verkenningnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2013

Kaart 5: Kansen

3 Duurzaam mobiliteitsscenario

In het scenario duurzame mobiliteit wordt gestreefd naar het veilig stellen van de regionale ontsluiting en doorstroming en tegelijkertijd het maximaal vrijwaren en verbeteren van de leefbaarheid in dorpen en woonlinten. In het scenario duurzame mobiliteit worden goede alternatieven uitgewerkt voor het autoverkeer.

De N10 (Liersesteenweg) en de ring rond Aarschot vormen de belangrijkste regionale ontsluitingsassen door en voor de gemeente. Een vlotte doorstroming is ook voor Begijnendijk van groot belang. Der Tremelosesteenweg – Aarschotsesteenweg (Aarschot-Tremelo-Keerbergen) moet op regionaal niveau een vlotte doorstroming garanderen van het openbaar vervoer en de fiets. De oost/west-gerichte (inter)lokale ontsluitingsweg Mechelbaan ontsluit het verkeer van verschillende (buur)dorpen naar de N10. Bij deze verkeersassen wordt doorgaand verkeer door de dorpskernen zoveel mogelijk vermeden. Op onvermijdelijke doortochten primeert hoe dan ook de verblijfsfunctie. Tussen de verschillende dorpen onderling (Begijnendijk, Betekom, buurdorpen) wordt een netwerk van lokale verbindings- en ontsluitingswegen vooropgesteld.

Ten behoeve van de regionale ontsluiting moeten de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente (stedelijke centra Aarschot en Heist-o/d-Berg, dorpscentra Begijnendijk en Betekom) ook gemakkelijk en veilig bereikbaar zijn met de fiets en met het openbaar vervoer. Er wordt een functioneel fietsnetwerk uitgebouwd langs wegen en fietsassen, met veilige fietspaden en oversteekpunten. Het openbaar vervoer richt zich op busverbindingen met Heist-o/d-Berg en Aarschot (stedelijke centra, stations) en tussen Begijnendijk en Betekom. Goede haltevoorzieningen en veilige fiets- en wandelroutes naar het station van Begijnendijk zijn belangrijk.

Om sluipverkeer doorheen de kernen te vermijden en de leefbaarheid van de kernen te vrijwaren, worden de kernen ingericht als verblijfsgebieden. Het openbaar domein in de dorpscentra wordt herkenbaar en kwalitatief ingericht. Bijzondere aandacht gaat naar de verblijfskwaliteit langs de verkeerswegen (N10 en Werchtersesteenweg – Aarschotsesteenweg) ter hoogte van de dorpscentra. Om de automobilititeit te beheersen, worden nieuwe ontwikkelingen inzake wonen en woonondersteunende voorzieningen maximaal gebundeld naar de kernen en wordt de ontwikkeling van verkeersaantrekkende functies tegengegaan in de woonlinten en verspreide bebouwing.

Een nieuw lokaal bedrijventerrein wordt voorzien aansluitend bij de N10, zodat er geen bijkomend vrachtverkeer wordt gecreëerd op lokale wegen.

4 Relatie met andere beleidsplannen

4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: tweede herziening

17 december 2010

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen selecteerde op grondgebied van Begijnendijk geen hoofdwegen of primaire wegen.

4.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

PRS 7 oktober 2004, addendum 6 november 2012

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant selecteerde in 2004 op het grondgebied van Begijnendijk volgende secundaire wegen:

- De N10 Liersesteenweg wordt tussen de R25 (Aarschot) en de grens met provincie Antwerpen geselecteerd als een secundaire weg type I
- De Mechelsebaan – Haachtsebaan – Tremelobaan – Veldonkstraat – Tremelosteenvweg – Scharpélaan – Aarschotsesteenweg wordt tussen de R25 (Aarschot) en de grens met Rotselaar geselecteerd als een secundaire weg type III.

Het addendum van 2012 wijzigde de route van de secundaire weg type III Mechelsebaan – Haachtsebaan – Tremelobaan – Veldonkstraat – Tremelosteenvweg – Scharpélaan – Aarschotsesteenweg naar de Mechelsebaan – Haachtsebaan – Tremelobaan – Baalsebaan - Zuidlaan – Tremelosteenvweg – Scharpélaan – Aarschotsesteenweg. Deze routewijziging van Veldonkstraat naar Baalsebaan heeft enkel gevolgen op grondgebied van de gemeente Tremelo.

RICHTINGGEVEND DEEL

5 Operationele doelstellingen

In onderstaande tabellen worden per thema de vooropgestelde taakstellingen en doelstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningnota⁷ zijn gespecificeerd. Na de uitwerking van het beleidsplan wordt getoetst of deze doelstellingen behaald zijn.

5.1 Thema 1: Wegencategorisering

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering
Schoolomgevingen	Afstemmen categorisering op veiligheid in de schoolomgeving	Taakstelling
Dorpskernen	Afstemmen categorisering op ontwikkelingsvisie dorpskernen Betekom en Begijnendijk	Taakstelling
	Dorpskernen Betekom en Begijnendijk moeten minstens ontsloten worden door een lokale weg typ 2	Doelstelling (bereikbaarheid)
Snelheid	Afstemmen snelheidsprincipes per lokale weg	Taakstelling
Verkeersveiligheid	Afstemmen veiligheidsprincipes per lokale weg	Taakstelling
Zwaar verkeer	Geen zwaar verkeer op lokale wegen type 2 en 3	Doelstelling (leefbaarheid)
Sluipverkeer	Geen doorgaand verkeer op lokale wegen type 2 en 3	Doelstelling (leefbaarheid)
Openbaar vervoer	Afstemmen routes openbaar vervoer op categorisering	Taakstelling
Bewegwijzering	Aanpassing bewegwijzering aan categorisering	Taakstelling

Tabel 5: Relatietabel thema 1: Wegencategorisering

⁷ Bron: verkenningnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2013

5.2 Thema 2: Verkeersveiligheid en snelheid

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering
Schoolomgevingen	Verhogen oversteekbaarheid en verlagen snelheid in schoolomgevingen	Doelstelling (veiligheid)
	Opmaak veiligheidsprincipes in schoolomgevingen	Taakstelling
Dorpskernen	Verhogen oversteekbaarheid en verlagen snelheid in dorpskernen	Doelstelling (veiligheid)
	Opmaak veiligheidsprincipes in dorpskernen	Taakstelling
Wegencategorisering	Afstemmen veiligheidsprincipes per wegcategorie	Taakstelling
	Opmaak snelheidsplan gekoppeld aan de categorisering	Taakstelling
Zwaar verkeer	Opmaak veiligheidsprincipes op routes zwaar verkeer	Taakstelling
Handhaving	Opmaak handhavingsplan	Taakstelling
Sensibilisering	Verhogen bewustzijn weggebruikers	Doelstelling (veiligheid)

Tabel 6: Relatietabel thema 2: Verkeersveiligheid - snelheid

5.3 Thema 3: Zachte weggebruikers

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering
Schoolomgevingen	Verhogen oversteekbaarheid en veiligheid in schoolomgevingen	Doelstelling (veiligheid)
	Veilige schoolroutes	Doelstelling (bereikbaarheid)
	Opmaak veiligheidsprincipes in schoolomgevingen	Taakstelling
Dorpskernen	Verhogen oversteekbaarheid en veiligheid in dorpskernen	Doelstelling (veiligheid)
	Bereikbaarheid van attractiepolen via routes zachte weggebruikers	Doelstelling (bereikbaarheid)
	Integratie nieuwe verbindingen in netwerk zachte weggebruikers	Taakstelling
Wegencategorisering	Opmaak veilige inrichtingsprincipes per type weg afgestemd op de zachte weggebruikers	Taakstelling
Zwaar verkeer	Afstemmen routes zwaar vervoer op netwerk zachte weggebruikers	Taakstelling
Trage Wegen	Verfijning en optimalisatie van het netwerk van zachte weggebruikers op basis van beschikbare trage wegen	Taakstelling
Openbaar vervoer	Bereikbaarheid van (belangrijke) bushaltes op netwerk zachte weggebruikers	Doelstelling (toegankelijkheid)
Bewegwijzering	Aanpassing bewegwijzering aan nieuwe routes zachte weggebruikers	Taakstelling
Sensibilisering	Terugdringen van het autogebruik	Doelstelling (milieu)

Tabel 7: Relatietabel thema 3: Zachte weggebruikers

5.4 Thema 4: Parkeren

Relatie met ander thema	Aandachtspunten	Typering
Dorpskernen	Afstemming visie dorpskern op parkeerplan	Taakstelling
	Optimale bereikbaarheid handelaars door, kortparkeren op straat	Doelstelling (bereikbaarheid)
	Verlagen parkeerdruk in de dorpskern door langparkeren op parkings	Doelstelling (verkeersleefbaarheid)
Stationsomgeving	Voldoende parkeerplaats voor bewoners van Begijnendijk	Doelstelling (bereikbaarheid)
	Terugdringen parkeerdruk Opmaak visie parkeren station	Doelstelling (leefbaarheid) Taakstelling
Wegencategorisering	Afstemmen parkeerroutes op wegcategorisering	Taakstelling
Zwaar verkeer	Weren van geparkeerde vrachtwagens van buiten gemeente	Doelstelling (verkeersleefbaarheid)
	Uitwerken beleid laden en lossen	Taakstelling
Zachte weggebruikers	Afstemming looproutes parkeerplaatsen op netwerk zacht weggebruikers	Taakstelling
Openbaar vervoer	Voorzien van (fiets)parkeerplaatsen bij belangrijke halten openbaar vervoer	Doelstelling (toegankelijkheid)
Fietsparkeren	Voorzien van voldoende fietsenstallingen bij attractiepolen	Doelstelling (toegankelijkheid)
Handhaving	Opmaak handhavingsplan	Taakstelling
Bewegwijzering	Aanpassing bewegwijzering aan gewijzigde parkeerroutes	Taakstelling

Tabel 8: Relatietabel thema 4: Parkeren

6 Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen

6.1 Ruimtelijke planning

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Begijnendijk⁸ (GRS) werd goedgekeurd in oktober 2005 en vormt de basis voor dit werkdomein.

6.1.1 Gewenste Ruimtelijke Structuur

De gewenste ruimtelijke structuur vormt het algemene kader voor het mobiliteitsplan en valt uiteen in volgende elementen:

- **Hoofddorp Begijnendijk:**
In hoofddorp Begijnendijk is wonen ruimtelijk sterk verweven met woonondersteunende voorzieningen. In de kern zullen verschillende voorzieningen (o.a. sportvelden) worden gebundeld. De gemeente zal voorzien in bijkomende woonmogelijkheden. Een duidelijk doelgroepenbeleid zal worden gevoerd. Op bepaalde plaatsen zullen de nodige bebouwingsmogelijkheden voor handel en diensten worden gecreëerd. Het verhogen van de woonkwaliteit door een verbeterde inrichting van het openbaar domein wordt voorzien. De groengebieden die in het hoofddorp omgeven worden, zo mogelijk, toegankelijk maken voor het publiek. Een verbindend wandelpad tussen de kern en de voorzieningen zal worden uitgewerkt. Langs de N10 worden eveneens mogelijkheden voorzien voor handel. In het centrum wordt de weg verkeersveilig ingericht (doortochtconcept). Ook de Haltestraat zal, rekening houdend met de zwakke weggebruiker, worden heringericht, zodat een veilige en aangename verbinding naar het station mogelijk is.
- **Woonkern Betekom**
Betekom wordt ontwikkeld als woonkern. In de deelgemeente wordt een beperkt sociaal woonbeleid gevoerd. Een voorzieningenpool wordt verder ontwikkeld en bundelt de verschillende recreatieve voorzieningen in de kern van Betekom. Om de woonkwaliteit en de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht te verhogen, wordt een herinrichting van het openbaar domein voorzien. Tevens zal het centrum cultuurhistorisch worden opgewaardeerd.
- **KMO-zone**
Een KMO- zone aansluitend bij het hoofddorp wordt ontwikkeld om lokale bedrijven die niet goed functioneren op hun huidige locatie, de mogelijkheid geven zich te herlokalisieren en waar nieuwe, lokale bedrijfjes zich kunnen vestigen. Tevens wordt bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein rekening gehouden met het mobiliteitsaspect. Een ontsluitingsweg zal worden aangelegd om de lokale wegen niet te belasten en een vrachtwagenparking om veiligheidsredenen en om de woonkwaliteit niet nadelig te beïnvloeden.

⁸ Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Begijnendijk, Arcadis Gedas, 13 oktober 2005

- **Demervallei**

In grote delen van de Demervallei staat natuur voorop. In de vallei zijn enkele belangrijke natuurgebieden gelegen die behoren tot het VEN en/of afgebakend zijn als habitatrictlijn-gebied. Landbouw is in de vallei nog een belangrijke ruimtegebruiker en verweving met landbouw is dan ook van groot belang voor het overleven van de beroepslandbouw in Begijnendijk. Bij ontwikkelingen voor de landbouw zal natuur een belangrijke toetssteen zijn. Ook landschappelijk gezien is het behoud van landbouw van belang. Het garandeert dat de vallei wordt open gehouden. Ook op toeristisch-recreatief vlak is de Demervallei van groot belang.

- **Belangrijke landbouwgebieden**

De belangrijke landbouwgebieden beslaan slechts een deel van Begijnendijk, meer bepaald het westen en het noordoosten van de gemeente. Deze gebieden worden prioritair voorbehouden voor (grondgebonden) landbouw. Uitbouw van eventuele natuurverbindingen langs de beken worden hier dan ook tot het minimum beperkt.

- **Belangrijke natuurgebieden**

In Begijnendijk vinden we enkele belangrijke natuurgebieden weer, waaronder de Putten, de Meerloopbeemden, In deze gebieden krijgt natuur een hoofdfunctie en is behoud en versterking een belangrijke beleidslijn. Afhankelijk van het belang van deze natuurgebieden kunnen ze worden opengesteld voor recreatie.

- **Rasterlandschap**

Het rasterlandschap wordt gevormd door woonlinten die open ruimtekamers afbakenen. Doorheen het noordelijke raster lopen verschillende beekvalleien. In de vallei van de Meerloop en de Rogaardenbeek staat verweving voorop. In deze valleien zijn immers recreatieve structuren (camping, visvijvers) gelegen. In de overige beekvalleien zal natuurbehoud en -versterking voorop staan. Het raster van beekvalleien is immers een natte verbinding tussen de verschillende natuurgebieden. De gebieden gelegen tussen de verschillende valleien en de woonlinten bakenen open ruimtekamers af. In deze ruimten kan zich hobbylandbouw, kleinschalige landbouw of verbrede landbouw ontwikkelen. Gezien het belang van deze open ruimtekamers voor de woonomgevingkwaliteit kunnen zich hier geen onomkeerbare functies vestigen. Voor de zuidelijke open ruimtekamers wordt eveneens een verwevingbeleid tussen landbouw, wonen en natuur vooropgesteld. Ter versterking van de verschillende groenstructuren is het gewenst om verbindingen te creëren tussen groengebieden. Dit zal gerealiseerd worden: het aanplanten van kleine landschapselementen langs beken en wegen, het ingroenen van storende bebouwing en het opleggen van een percentage streekeigen groen in de tuinen. In het raster van woonlinten wordt bijkomende bebouwing niet gestimuleerd. Bijkomende andere functies worden niet enkel afgewogen tegenover de open ruimtefuncties maar ook tegenover de woonkwaliteit. Zonevrije recreatieve voorzieningen worden zoveel mogelijk geherlokaliseerd naar de kern. Bepaalde open ruimtecorridors worden opengehouden.

- **Belangrijke lijninfrastructuren**

De belangrijkste lijninfrastructuren zijn de N10 Aarschot-Lier, de N21 Aarschot-Tremelo-Werchter, de lokale verbindingsweg tussen de 2 dorpen, nog enkele andere lokale wegen en de spoorlijn. Een gepast beleid zal gevoerd worden al naargelang de functie van de weg. Op de doortochten van secundaire wegen doorheen de dorpskernen primeert de verblijfsfunctie. Tevens is er in de gewenste structuur aandacht voor andere vervoerswijzen dan de auto. Een netwerk van veilige fietsverbindingen en openbaar vervoersassen worden uitgewerkt.

Kaart 6 op pagina 29 geeft de gewenste ruimtelijke structuur uit het GRS grafisch weer.

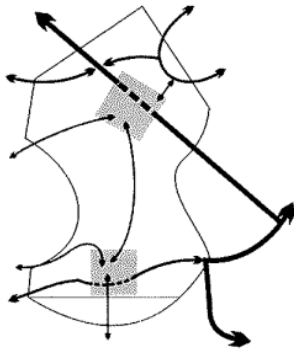
Kaart 6: Gewenste ruimtelijke structuur

6.1.2 Gewenste Lijninfrastructuur

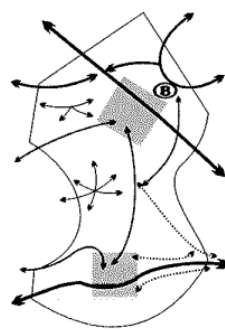
Het GRS stelt voor de lijninfrastructuur volgende doelstellingen voorop:

- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Versterken van alternatieven voor de auto
- Vrijwaren van de regionale ontsluiting

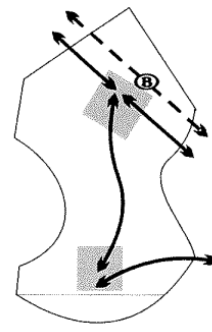
Het vertrekt daarvoor vanuit drie concepten:



Een hiërarchisch netwerk van wegen met elk een eigen functie



Een netwerk van aangename en veilige fietsverbindingen



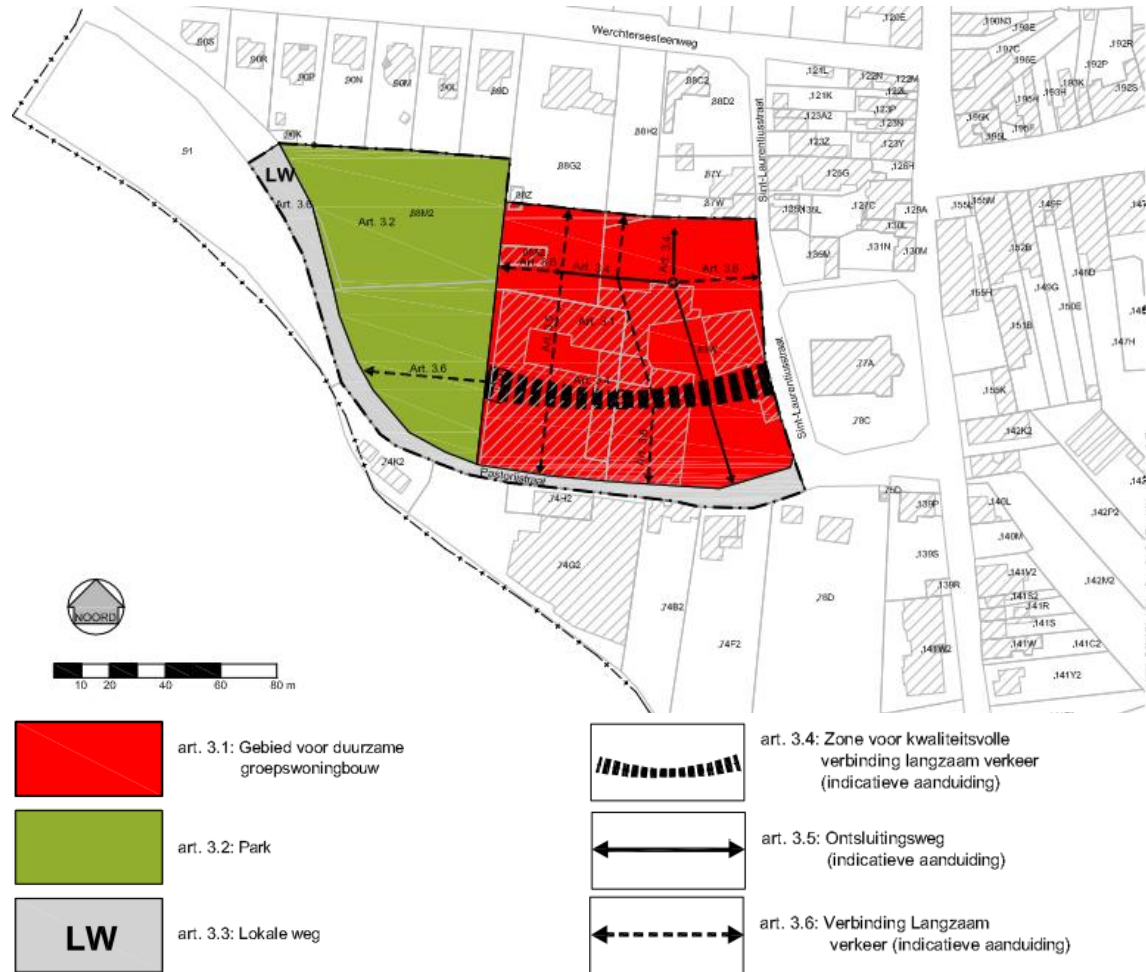
Openbaar vervoersassen tussen de eigen kernen en naar de stedelijke polen in de omgeving.

6.2 Strategische ruimtelijke projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit

6.2.1 RUP Brouwerij De Sleutel Betekom

20 augustus 2009

Het RUP De Sleutel Betekom is gesitueerd in de kern van Betekom. Het betreft een herbestemming van dit gebied naar park (groen) en duurzame woningbouw (rood). Doorheen het gebied voor duurzame woningbouw loopt tussen de kerk en het park een zone voor kwaliteitsvolle verbinding langzaam verkeer (dikke stippellijn). Dwars op deze as lopen enkele verbindingen voor langzaam verkeer (dunne stippellijn). Doorheen het gebied voor duurzame woningbouw is eveneens een ontsluitingsweg voorzien die aansluit op de Pastorijsstraat.



Figuur 2: Grafisch plan RUP Brouwerij De Sleutel

6.2.2 Masterplan centrum Begijnendijk

10 december 2010

Het Masterplan Centrum Begijnendijk geeft een algemene visie weer voor de ontwikkeling van de dorpskern van Begijnendijk.

De strategie op vlak van mobiliteit bestaat erin de huidige logica te behouden en missing links aan te vullen voor de zachte weggebruikers. Het publiek plateau wordt gekenmerkt door hetzelfde materiaalgebruik, wat het gemotoriseerd verkeer moet wijzen op de aanwezigheid van de zachte weggebruikers.

Het masterplan reorganiseert het parkeren naar de toegangen tot het publiek plateau en aan de randen. Naast het sportterrein wordt een bijkomende parking voorzien, die niet alleen gebruikt wordt voor het sportcentrum maar ook daarbuiten. Op marktdagen stelt het masterplan voor om de markt te houden op het centrale hoofdplein en parkeren te organiseren in de nabijgelegen straten.



Figuur 3: Mobiliteitsschema Masterplan Begijnendijk Centrum⁹

Met het oog op dit masterplan werden een aantal verbindingen voor zachte weggebruikers afgebakend in de netwerken van trage wegen en fietsroutes, zie Kaart 8 op pagina 39.

De nieuwe visie op de circulatie en het parkeren bij de herinrichting van Begijnendijk Centrum worden beschreven onder 7.4.1 *Herinrichting dorpskern Begijnendijk* op pagina 44. Ook het nieuwe parkeerplan voor Begijnendijk Centrum beschreven onder 7.5.1 *Parkeerplan Begijnendijk Centrum* op pagina 47 speelt hierop in.

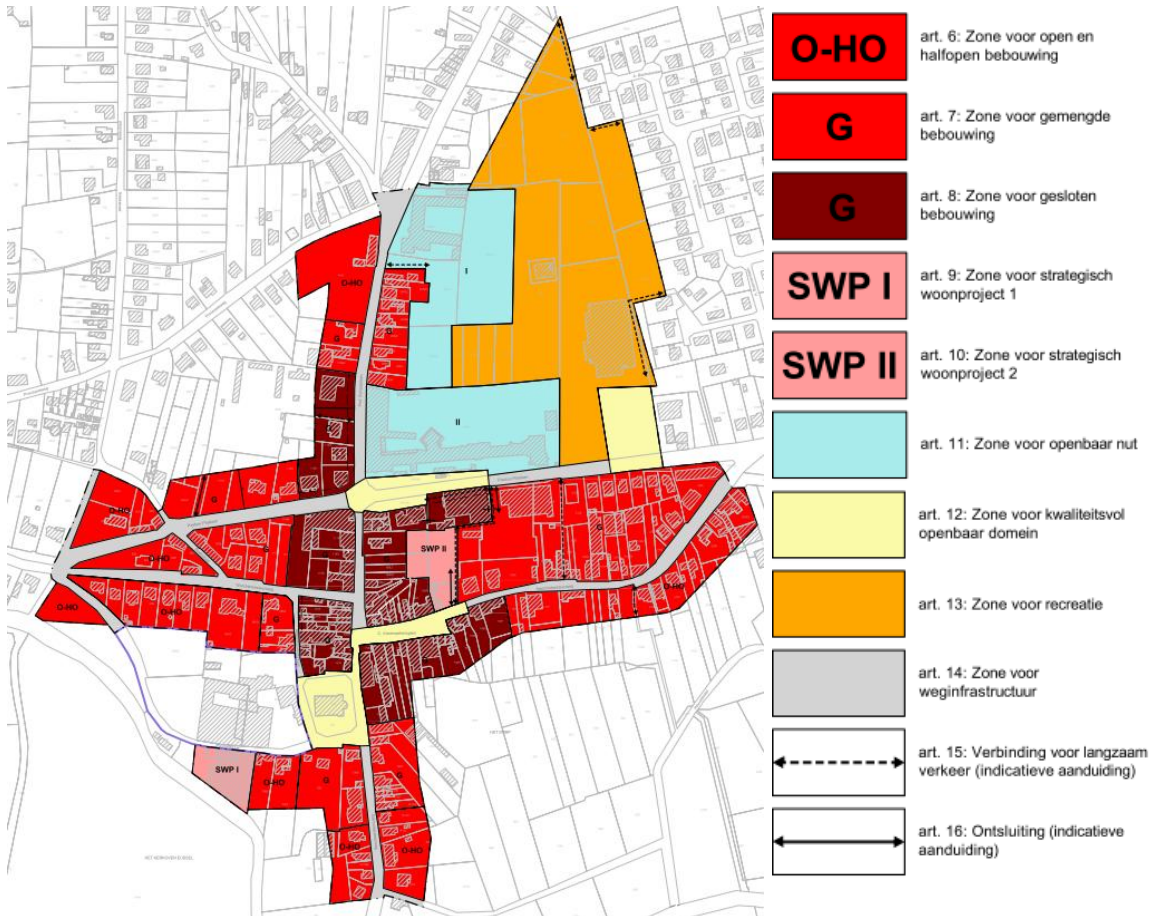
⁹ Bron: Masterplan Begijnendijk Centrum, 2010

6.2.3 RUP Betekom Centrum

November 2012

Het RUP Betekom Centrum behandelt de herbestemming van de kern van Betekom. Het merendeel van het gebied wordt ingekleurd als woongebied (rood / bordeaux / roze). De zone rondom de kerk, het plein aan de Pastoor Pitetlaan en het plein aan de Aarschotsesteenweg zijn bestemd voor kwaliteitsvol openbaar domein (geel). De schoolomgeving ligt in een zone voor openbaar nut (blauw), met erachter zone voor recreatie (oranje).

Binnen de verschillende zones worden nog strategische verbindingen voor langzaam verkeer voorzien (stippellijn). De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer gebeurt naar de omliggende straten, er worden geen nieuwe verbindingen voor gemotoriseerd verkeer getrokken (volle lijn).



Figuur 4: Grafisch plan RUP Betekom Centrum

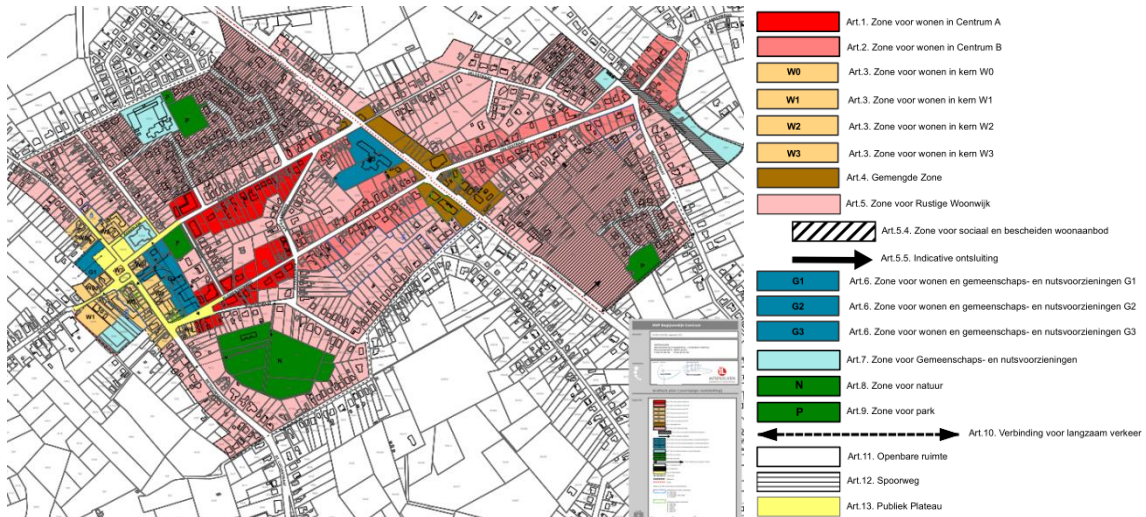
Met het oog op dit masterplan werden een aantal verbindingen voor zachte weggebruikers afgebakend in de netwerken van trage wegen en fietsroutes, zie Kaart 8 op pagina 39.

Ook het nieuwe parkeerplan voor Betekom Centrum beschreven onder 7.5.2 *Parkeerplan Betekom Centrum* op pagina 48 speelt in op het RUP Betekom Centrum.

6.2.4 RUP Begijnendijk Centrum

20 maart 2013

In het RUP Begijnendijk Centrum worden de principes uit het Masterplan centrum Begijnendijk vertaald naar de concrete herbestemming van de dorpskern van Begijnendijk. De zones in het rood zijn bestemd voor wonen. De bruine zone langsheen de N10 Liersesteenweg is een gemengde zone. Verder worden er nog zones voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (blauw) en natuur en park (groen) ingekleurd. Ook de zone van het publieke plateau, uitgewerkt in het masterplan, wordt specifiek ingekleurd in het geel. Doorheen enkele bouwblokken worden verbindingen voor langzaam verkeer aangeduid in een stippellijn. Deze verzorgen een maasverkleining of verbeterde verbinding met een strategische zone zoals een park op openbaar gebouw.



Figuur 5: Grafisch plan RUP Begijnendijk Centrum

6.3 Categorisering van wegen

De categorisering van de wegen gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voor de hoofd- en primaire wegen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (PRS) voor de secundaire wegen en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Begijnendijk (GRS) voor de lokale wegen.

- Hoofdwegen:
verbinden op internationaal niveau
- Primaire wegen:
verbinden en verzamelen op Vlaams niveau
- Secundaire wegen
verzamelen en verbinden op bovenlokaal en lokaal niveau. Ze ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen. Ze staan daarnaast ook op lokaal niveau in voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langsheen de weg (toegang geven).
 - Type I: verbinden op bovenlokaal niveau
 - Type II: verzamelen en ontsluiten op provinciaal niveau naar het hoofd- of primaire wegennet
 - Type III: verbinden van het autoverkeer is ondergeschikt aan een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets, vaak erftoegangsfunctie voor activiteiten langs de weg
- Lokale wegen
toegang geven is de belangrijkste functie van lokale wegen. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan voor op de afwikkelingssnelheid van het verkeer.
 - Type I: (inter)lokale ontsluitingswegen
Verzamelen het verkeer uit de aanpalende dorpen en de gemeentelijke kernen naar de Liersesteenweg en de ring rond Aarschot.
 - Type II: lokale verzamel- en verbindingswegen
Verzamelen het verkeer in het woonlintenraaster naar de kernen en het hogere wegennet en vormen een verbinding tussen de verschillende kernen in de gemeente en de buurgemeenten.
 - Type III: overige lokale wegen
Ontsluiten van woningen en landbouwgronden en aanvullend een verbindingsweg voor het fietsverkeer en lokaal autoverkeer.

De gemeente wenst in de toekomst de huidige discrepanties met de wegencategorisering van de buurgemeenten (en buurprovincies) te bespreken. Onder hoofdstuk *10 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen* op pagina 55, wordt een overzicht gegeven van de suggesties naar de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten met een afwijkende categorisering of een mobiliteitsplan in opmaak. De gemeente zal overleg voeren met de gemeenten waar er discrepanties zijn omtrent een gezamenlijke visie.

Kaart 7 op pagina 36 schetst de gewenste categorisering van de wegen in Begijnendijk. Deze categorisering is conform het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (PRS), het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Begijnendijk (GRS) van 2005 en het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) van 2004. In vergelijking met het GRS (2005) en het GMP (2004), werden alle lokale wegen type IIa en IIb gegroepeerd als lokale wegen type II.

Kaart 7: Gewenste wegencategorisering

7 Werkdomein B Netwerken per modus

7.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

7.1.1 Verblijfsgebieden en zone 30 gebieden

De zone 30- gebieden worden beschouwd als de verblijfsgebieden. Dit zijn de gebieden waarop de verblijfsfunctie voorrang krijgt op de verkeersfunctie. De nadruk ligt hier voornamelijk op de belevingswaarde voor de zachte weggebruikers. De belevingswaarde van de ruimte dient te worden verhoogd door een aantrekkelijke inrichting, het verhogen van de veiligheid en een goede verlichting. De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt. De verblijfsgebieden stemmen dus overeen met de zones 30 en kunnen afgeleid worden uit het gewenst snelheidsplan op *Kaart 10* op pagina 46.

De schoolomgevingen vormen strategische gebieden om een verblijfsgebied te installeren. In het kader van de verkeersveiligheid worden onder *7.4.3 Verkeersveiligheid* op pagina 44 maatregelen voorgesteld die de veiligheid en leefbaarheid moet verhogen door een reorganisatie van de schoolomgeving.

Daarnaast gelden ook de dorpskernen en enkele woonwijken als verblijfszone. In het kader van de dorpskernherinrichtingen wordt extra aandacht besteed aan de verbindingen, de verkeersveiligheid en de belevingswaarde voor zachte weggebruikers.

7.1.2 Voetgangersnetwerk en netwerk trage wegen

Het volledige wegennet maakt deel uit van het voetgangersnetwerk. De wijze waarop de voetgangersinfrastructuur is ingepast in het netwerk verschilt afhankelijk van het type weg. Dit is afhankelijk van de functie die het betreffende netwerkdeel vervult voor het fiets- en autoverkeer.

Voor voetgangers (en fietsers) wordt het wegennet verder aangevuld door de Trage Wegen. De gemeente beschikt over een inventaris van Trage Wegen en stelde een prioriteitenlijst op met prioritair open te stellen Trage Wegen. De prioritair open te stellen Trage Wegen worden weergegeven op *Kaart 8* op pagina 39.

Het vademecum voetgangersvoorzieningen is een leidraad bij een aantrekkelijke, verkeersveilige en comfortabele inrichting van niet alleen de verblijfsgebieden, maar alle (trage) wegen binnen de gemeente.

7.1.3 Oversteekvoorzieningen

In het kader van de verkeersveiligheid worden onder *7.4.3 Verkeersveiligheid* op pagina 44 maatregelen voorgesteld zoals aanleg van oversteekvoorzieningen en de herinrichting van kruispunten in het algemeen.

7.2 Fietsroutenetwerk

7.2.1 Fietsroutes

Het fietsnetwerk vertrekt van het bovenlokaal fietsroutenetwerk zoals bepaald door de provincie. Dit bovenlokaal netwerk met zowel functionele als recreatieve fietsroutes wordt aangevuld door lokale fietsroutes. Zij verbinden verder op lokaal niveau de verschillende woonkernen en attractiepolen met elkaar.

Op die manier komt men tot een volwaardig en continu netwerk van hoogwaardige fietsvoorzieningen zodat er een optimale bereikbaarheid bekomen wordt van de verschillende scholen en andere attractiepolen. De openbaar vervoerknooppunten worden mee in het fietsnetwerk gebracht.

Trage wegen die daartoe voldoende uitgerust zijn, kunnen het fietsnetwerk verder aanvullen. Zij kunnen ingeschakeld worden als missing link of als veiliger alternatief voor een drukke weg of voor recreatieve doeleinden.

Het fietsroutenetwerk wordt weergegeven op Kaart 8 op pagina 39.

7.2.2 Fietsvoorzieningen

De fietsvoorzieningen dienen in de eerste plaats steeds veilig te zijn, rekening houdend met de specifieke verkeerskundige en ruimtelijke context. De fietsvoorzieningen moeten comfortabel zijn. Waar haalbaar, worden zoveel als mogelijk de richtlijnen van het Fietsvademecum¹⁰ nagestreefd (gewenste minimale breedtes, conflictpresentaties bij kruispunten, oversteekbewegingen en conflicten beperken).

In het kader van de verkeersveiligheid worden onder 7.4.3 *Verkeersveiligheid* op pagina 44 maatregelen voorgesteld zoals de inrichting van fietsstraten of de aanleg of verbetering van fietsvoorzieningen. Projecten op fietsroutes en/of gelegen langs onveilige punten en/of samenvallen met vrachtroutes dienen hierbij de prioriteit te krijgen.

7.2.3 Bewegwijzering

De verschillende attractiepolen voor fietsers bevinden zich langsheen of in de onmiddellijke omgeving van een bovenlokale functionele of recreatieve fietsroute. Enkel De Post in de Kerkstraat ligt verder van een bovenlokale route, maar deze hoeft op zich niet bewegwijzerd te worden.

De attractiepolen worden dan ook aangeduid telkens vanaf deze bovenlokale recreatieve of functionele fietsroute via de betreffende aansluitende (trage) weg.

¹⁰ Vademecum Fietsvoorzieningen, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, maart 2014

Kaart 8: Gewenst fietsroutenetwerk

7.3 Openbaar vervoernetwerk

7.3.1 Aanbod openbaar vervoer

7.3.1.1 Aanbod treinvervoer

Het station van Begijnendijk is gelegen op de lijn tussen Antwerpen-Centraal en Leuven. Het station wordt bediend door

- de stoptrein (L) tussen Antwerpen-Centraal en Leuven elk uur
- de piekurtrein (P) tussen Antwerpen-Noorderdokken en Aarschot tijdens de spitsuren

7.3.1.2 Aanbod busvervoer

De kern van Begijnendijk wordt ontsloten via de volgende lijnen:

- Lijn 160 Aarschot – Heist-op-den-Berg
- Lijn 161 Aarschot – Booischot – Heist-op-den-Berg

De kern van Betekom wordt ontsloten via de volgende lijnen:

- Lijn 530 Mechelen – Keerbergen – Tremelo – Aarschot
- Lijn 532 Mechelen – Keerbergen – Tremelo – Werchter – Aarschot

Tenslotte maakt Begijnendijk deel uit van de belbusgebieden

- 709 Begijnendijk (kern van Begijnendijk en Betekom)
- 944 Herselt – Westerlo – Hulshout (enkel kern van Begijnendijk)

Een belangrijk knelpunt is het ontbreken van vast noordzuid- verbinding tussen de kern van Betekom, de kern van Begijnendijk en het station van Begijnendijk. Onderzoek is nodig naar de route en frequentie van deze lokale busverbinding.

Daarnaast is er ook nood aan een optimalisering van de bediening richting Bonheiden, voornamelijk met het oog op de verbinding met het Imelda-ziekenhuis.

Het wensnet voor het openbaar vervoer binnen Begijnendijk wordt weergegeven op Kaart 9 op pagina 41.

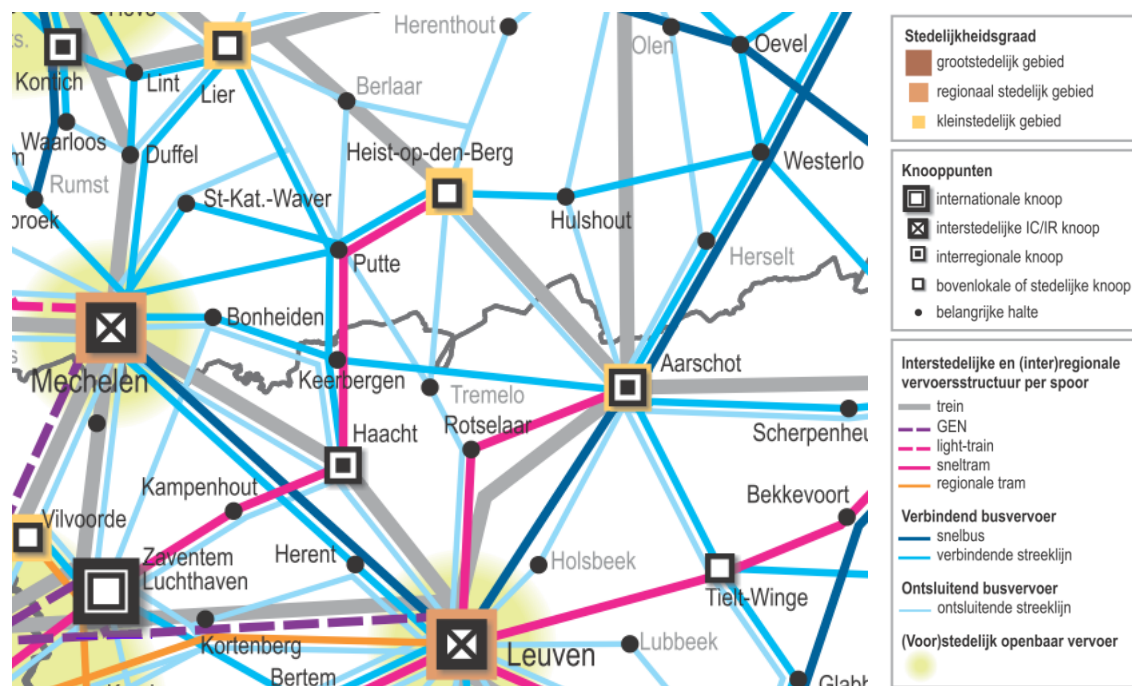
Kaart 9: Gewenst netwerk openbaar vervoer

7.3.1.3 Mobiliteitsvisie 2020

De toekomstvisie van De Lijn wordt geformuleerd in de Mobiliteitsvisie 2020 en weergegeven op Figuur 6 op pagina 42. Voor de betrokken regio betekent dit

- een ontsluitende streeklijn tussen Aarschot – Heist-op-den-Berg – Berlaar – Lier
- een verbindende streeklijn Aarschot – Keerbergen – Bonheiden – Mechelen

Dit wensnet is echter een open voorstel dat een lange termijnvisie weergeeft en nog verder uitgewerkt dient te worden met alle betrokken partijen. Vooral nog lijken deze lijnen samen te vallen met de twee secundaire wegen doorheen Begijnendijk.



Figuur 6: Mobiliteitsvisie 2020: uitsnede wensnet Vlaams-Brabant¹¹

7.3.2 Voorzieningen haltes en overstappunten

7.3.2.1 Stationsomgeving

De faciliteiten in het station van Begijnendijk zijn beperkt met een laag perron voor reizigers met beperkte mobiliteit, een automaat voor vervoersbewijzen, en een gratis parking voor wagens en fietsen.

Op vlak van parkeren voor gemotoriseerd en fietsverkeer worden maatregelen en een visie uitgewerkt onder 7.5.3 *Parkeerplan Station* op pagina 49. Belangrijkste punten hierbij zijn de aanleg van een extra parking ten noorden van de spoorweg en een uitbreiding van de fietsparkeermogelijkheden.

Het station wordt enkel bediend door een belbus. Een bijkomende lokale buslijn die de kernen van Begijnendijk en Betekom aandoet, zou de bereikbaarheid van het stations voor openbaar vervoersgebruikers sterk verhogen.

¹¹ Bron: De Lijn, 2009.

7.3.2.2 Bushaltes

Algemeen dient gesteld te worden dat in beide kernen minstens een volwaardig uitgeruste bushalte voorzien moet worden met schuilhuisje en ruimte voor fietsparkeren:

- In de kern van Begijnendijk is de halte aan de Kerk aangeduid als hoofdhalte.
- In de kern van Betekom is er geen halte specifiek aangeduid als hoofdhalte. Het ligt echter voor de hand om ter hoogte van het kruispunt Pastoor Pitetlaan x Prof. Scharpélaan en ter hoogte van het kruispunt Raystraat x Tremelosesteenweg een bushalte hoogwaardiger uit te rusten gezien de centrale ligging en de nabijheid bij twee scholen

7.3.3 Doorstroming openbaar vervoer

Om de stiptheid en betrouwbaarheid van het busvervoer over de weg te garanderen dient vermeden te worden dat de bussen hinder ondervinden van filevorming en oponthoud wegens geparkeerde wagens. Het is een dagelijks probleem dat de bussen binnen de kernen van Begijnendijk en Betekom tijdens de spits doorstromingsproblemen ondervinden in de centrumstraten.

Met het oog op de herinrichting van de dorpskernen van Begijnendijk en Betekom wordt verwacht dat de verkeersafwikkeling vlotter en veiliger verloopt.

7.4 (Her)inrichting van wegen

7.4.1 Herinrichting dorpskern Begijnendijk

Drie belangrijke doelstellingen met betrekking tot de Betekomsesteenweg (tussen Kleinesteenweg en Baalsesteenweg) zijn moeilijk met elkaar te verzoenen gezien de beperkte ruimte:

- Voorzien van parkeerplaatsen voor de handelszaken
- Gebruik van de straat als centrumstraat/doortocht
- Voorzien van kwalitatieve en aantrekkelijke voorziening voor fietsers en voetgangers

Gezien er in de onmiddellijke nabijheid van de handelszaken nog voldoende parkeercapaciteit voorhanden is, wordt voorgesteld om te opteren voor dubbelrichtingsverkeer en aangepaste voorzieningen voor fietsers en voetgangers, en slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen te behouden op straat voor kortparkeren.

Kortparkeren kan dichtbij de handelszaken ter hoogte van Pleintje, langparkeren kan op het Dorpsplein of op de nieuw aan te leggen randparking. Het schrappen van het langsparkeren op straat geeft meer ruimte en zichtbaarheid aan de zachte weggebruikers en is bevorderlijk voor de ruimtelijke beleving van de straat. Eventueel kan er nog een laad- en loszone voorzien worden.

Voor een beschrijving van de specifieke maatregelen in het kader van parkeren in de dorpskern van Begijnendijk wordt verwezen naar 7.5.1 *Parkeerplan Begijnendijk Centrum* op pagina 47.

7.4.2 Goederenvervoer

Binnen de gemeente Begijnendijk kunnen volgende attractiepolen voor zwaar vervoer aangeduid worden, met hun specifieke behoeften:

- Handelszaken en bedrijvigheid langsheen de N10 Liersesteenweg:
Deze zijn gelegen langsheen een secundaire weg en worden idealiter ook langs hier ontsloten.
- Handelszaken in de kern van Begijnendijk: zone voor leveringen op Betekomsesteenweg
Deze zijn gelegen langsheen een lokale weg type II en worden idealiter ook langs hier ontsloten, en aansluitend naar de N10 afgewikkeld.
Een tonnenmaatbeperking in de Kerkstraat dringt zich op.
- Handelszaken in de kern van Betekom: zone voor leveringen op Gelroodsesteenweg
Deze zijn gelegen langsheen een lokale weg type II en worden idealiter ook langs hier ontsloten, en aansluitend naar de Aarschotsesteenweg – Pastoor Pitetlaan – Prof Scharpélaan – Tremelosesteenweg afgewikkeld.

Doorgaand zwaar vervoer is in principe enkel gewenst op de secundaire wegen en lokale wegen type I. Plaatselijke leveranciers voor de dorpskernen kunnen de winkels bereiken via lokale wegen type II. Doorgaand vrachtverkeer op lokale wegen type II zoals de Betekomsesteenweg, Baalsesteenweg, Gelroodsesteenweg, Moorsemsestraat en Busschotstraat is hier ongewenst.

Bij de opmaak van dit beleidsplan maakt de Vlaamse Overheid een bovenlokaal vrachtrouten netwerk op. Er wordt aanbevolen enkel de wegen met minimum een categorisering als lokale weg type I op te nemen in het vrachtrouten netwerk.

7.4.3 Verkeersveiligheid

Op basis van het onderzoek naar de onveilige punten en wegvakken die gedetecteerd werden door de bevolking en de mobiliteitsraad, en daarnaast op basis van een aantal onveilige fietsroutes die samenvallen met vrachtroutes, werden de onveilige punten binnen de gemeente gedetecteerd.

De verkeersveiligheid op deze knelpunten wordt aangepakt door maatregelen op maat. Deze kunnen bestaan uit:

- Snelheidsremmende maatregelen
- Handhaving van foutparkeren
- Reorganisatie van schoolomgevingen
- Aanleggen van oversteekvoorzieningen
- Inrichten van fietsstraten
- Herinrichting van kruispunten
- Aanleg of verbetering van fietsvoorzieningen

Aangezien het onhaalbaar is om alle punten tegelijkertijd aan te pakken, wordt er een prioriteitenlijst opgesteld met acties die eerst dienen uitgevoerd te worden, wegens de erg onveilige verkeerssituatie en de ligging op belangrijke fietsroutes.

7.4.4 *Snelheidsregimes*

In het kader van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid wordt ervoor geopteerd om de 70-50-30 regeling te volgen, waarbij:

- 70 km/u: Op de lokale wegen type II of hoger, buiten de bebouwde kom of zone 30
- 50 km/u: Op de lokale wegen type III binnen en buiten de bebouwde kommen
- 30 km/u: in de centra, schoolomgevingen en enkele woonwijken

Kaart 10 op pagina 46 geeft het gewenste snelheidsplan voor de gemeente Begijnendijk.

7.4.5 *Bewegwijzering*

In principe dient enkel de kern van Begijnendijk, Betekom en het station bewegwijzerd te worden. De routes lopen conform de categorisering langsheen de weg met hoogste categorie.

Kaart 10: Gewenste snelheidsregimes

7.5 Parkeerbeleid

7.5.1 Parkeerplan Begijnendijk Centrum

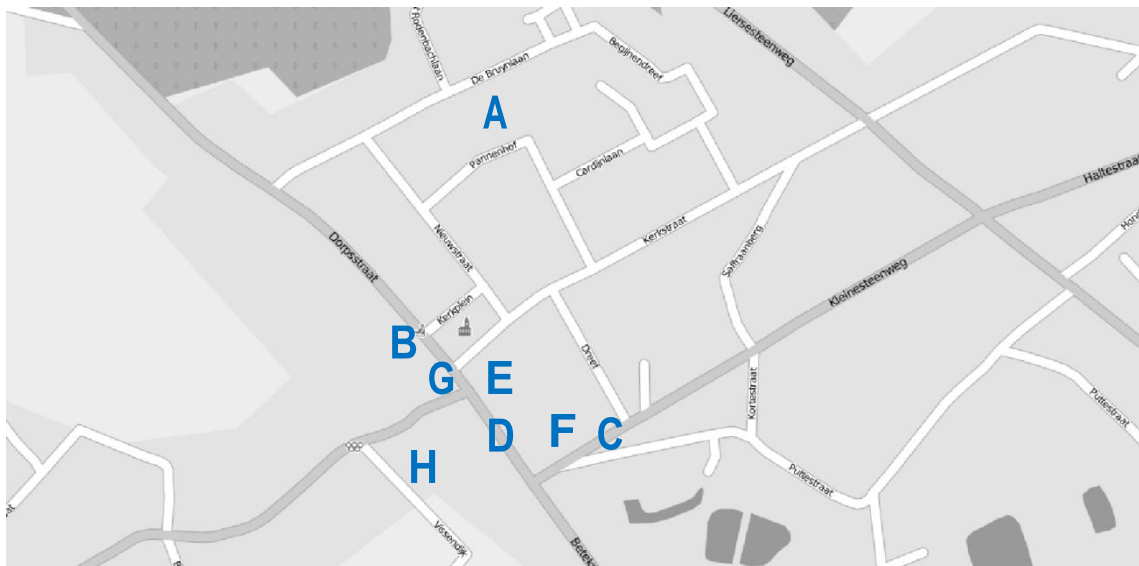
In het kader van de herinrichting van de dorpskern werd er een visie uitgewerkt voor de circulatie en het parkeren op de Betekomsesteenweg. Deze wordt beschreven onder 7.4.1 *Herinrichting dorpskern Begijnendijk* op pagina 44.

Volgende zaken worden voorgesteld voor de kern van Begijnendijk op korte termijn:

- Uitbouw van Kiss&Ride ter hoogte van schoolomgeving De Puzzel en handhaving van foutparkeren vlak voor en na de schooluren (A)
- Hoogwaardige bushalte met overdekte fietsenstalling, ruime schuilhuisje en zebrapad (B)
- Verbod op straatparkeren in de Kleinesteenweg tot voorbij kruispunt met de Dreef (C)
- Verbod op straatparkeren in de Betekomsesteenweg tussen Baalsesteenweg en Kleinesteenweg (D) enkel voorzien van enkele parkeerplaatsen kortparkeren, zone voor leveringen en parkeerplaats voor PBM
- Zone voor kortparkeren op voorste stuk voor 't Pleintje (E)
- Zone voor kortparkeren op een deel van het voorste stuk voor de bib en muziekschool (F)
- Zone voor langparkeren op Dorpsplein en Kerkplein (G)

Na de vernieuwing van de dorpskern van Begijnendijk kunnen op lange termijn volgende zaken relevant zijn:

- Mogelijke ontwikkeling op Dorpsplein met winkels, woningen en ondergrondse parking (G):
 - Duurzaam aanbod aan ondergrondse parkings voor bewoners en winkels, streven naar gecombineerd gebruik van deze parkeerplaatsen (door bewoners / winkels). De gemeente zal een parkeernorm hanteren bij de ontwikkeling van winkels en woningen.
 - Voorzien van gratis alternatief op wandelafstand van Dorpsplein – Betekomsesteenweg (mogelijks achter de GB - H).



Figuur 7: Situering parkeermaatregelen Begijnendijk Centrum

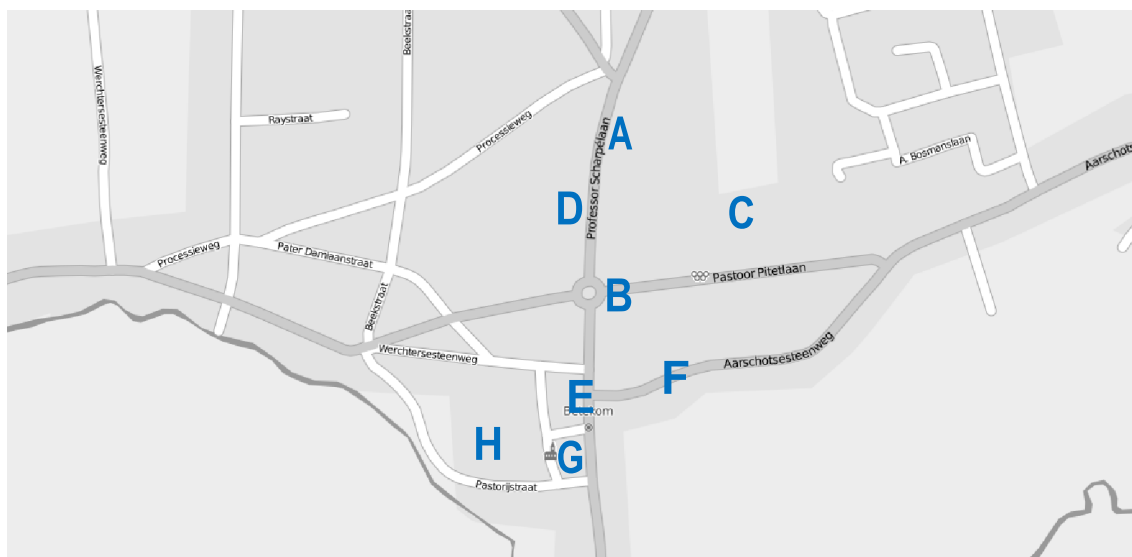
7.5.2 Parkeerplan Betekom Centrum

Volgende zaken worden voorgesteld voor de kern van Betekom op korte termijn:

- Uitbouw van Kiss&Ride ter hoogte van schoolomgeving De Klimroos, veiligheid op de parking verhogen en handhaving van foutparkeren vlak voor en na de schooluren. Er is een trage weg aanwezig tussen de parking van de sporthal en de school, de parking ter hoogte van de sporthal dient gepromoot te worden bij leerkrachten en ouders. (A)
- Hoogwaardige bushalte met overdekte fietsenstalling, ruimer schuilhuisje en zebrapad (B)
- Herschikking van parkeerplaatsen en Kiss& Ride ter hoogte van het sportcentrum (C) na de herinrichting van de rotonde (B)
- Sensibilisatie van leerkrachten voor duurzamere modal split¹² en indien toch met auto parkeren ter hoogte van de sporthal (C), zone buurthuis (D) of parking De Klimroos (A)
- Zone voor kortparkeren ter hoogte van kruispunt Vissenaekensplein x Gelroodsesteenweg en zone voor leveringen (E)
- Bij herinrichting van de dorpskern zal het aantal parkeerplaatsen niet veranderen (F)
- Sensibilisatie via kerkfabriek of uitvaartbedrijven met overzicht van beschikbare parkings in de kern van Betekom tijdens kerkdiensten met aanvullend handhaving foutparkeren. (G)

Na de vernieuwing van de dorpskern van Betekom kunnen op lange termijn volgende zaken relevant zijn:

- Mogelijke ontwikkeling van zone aan de Pastorijstraat (H):
 - Duurzaam aanbod aan ondergrondse parkings voor bewoners. De gemeente zal een parkeernorm opleggen van 1,5pp per wooneenheid.



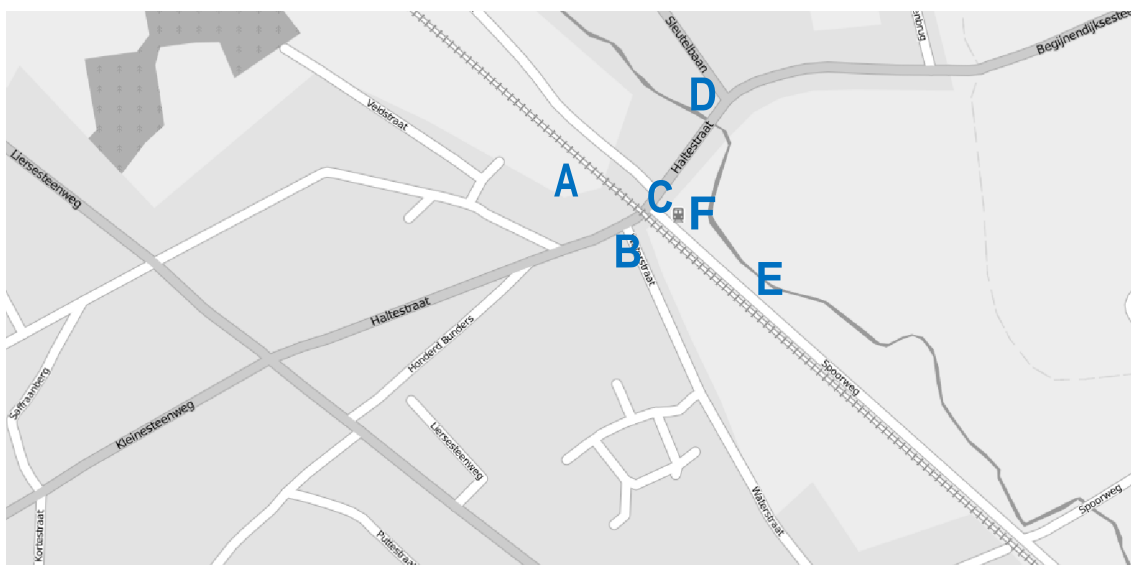
Figuur 8: Situering parkeermaatregelen Betekom Centrum

¹² Modal split duidt op de keuze van vervoerswijze. Dit is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerswijzen.

7.5.3 Parkeerplan Stationsomgeving

Volgende zaken worden voorgesteld voor de stationsomgeving:

- Sensibilisatie en controles op foutparkeren ter hoogte van „officiële” parking (A)
- Parkeerverbod op hoek Waterstraat x Haltestraat (B)
- Parkeerverbod op Haltestraat (C)
- Herinrichting hoek Haltestraat x Sleutelbaan x Plankenbrug met één toegang parking of geen parking (D)
- Aanleg van volwaardige extra stationsparking (van maximaal 100 parkeerplaatsen) met een veilige looproute naar de perrons (E)
- Een bijkomende fietsenstalling aan de noordzijde van het station. (F)
- Bewegwijzering stationsparkings: bestaande parking ten zuiden van spoorweg bewegwijzeren voor verkeer komende uit zone ten zuiden van de spoorweg en nieuwe parking ten noorden van spoorweg bewegwijzeren voor verkeer komende uit het noorden.



Figuur 9: Situering parkeermaatregelen Begijnendijk Station

7.5.4 *Fietsparkeren*

Kaart 11 op pagina 51 geeft een overzicht van de gewenste fietsenstallingen. Nagenoeg alle attractiepolen zijn reeds voorzien van een fietsenstalling.

Zoals besproken onder 7.3.2 Voorzieningen haltes en overstappunten op pagina 42, dienen het station en de belangrijkste openbaar vervoershalt in de kernen van Begijnendijk en Betekom ook uitgerust te worden met een voldoende ruime overdekte fietsenstalling.

De gemeente zal in september nog enkele waarnemingen uitvoeren van het fietsparkeren teneinde in het beleidsplan te staven dat de verschillende fietsenstallingen uitgebreid dienen te worden.

7.5.5 *Handhaving*

Voor handhaving van het parkeren wordt verwezen naar 8.4.2 *Parkeren* op pagina 53.

7.5.6 *Parkeerroutes en bewegwijzering*

Vooralsnog dienen er geen specifieke parkeerroutes aangeduid te worden in de kernen van Betekom en Begijnendijk. De parkings dienen bewegwijzerd te worden via de meest nabije lokale wegen type I en II.

De twee stationsparkings worden best als volgt bewegwijzerd: bestaande parking ten zuiden van spoorweg bewegwijzeren voor verkeer komende uit zone ten zuiden van de spoorweg en nieuwe parking ten noorden van spoorweg bewegwijzeren voor verkeer komende uit het noorden.

Kaart 11: Gewenste fietsenstallingen

8 **Werkdomein C Ondersteunende maatregelen**

8.1 **Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen**

8.1.1 *Scholen*

- Aanmoedigen van scholen om een schoolvervoersplan op te stellen. Dit moet resulteren in een duurzamere modal split van zowel leerlingen als leerkrachten.

8.1.2 *Bedrijven*

- Aanmoedigen van bedrijven om een bedrijfsvervoerplan op te stellen (routes bedrijfsgebonden vrachtverkeer, organisatorische en financiële maatregelen m.b.t. het vervoer van de werknemers)

8.2 **Tarifiering**

Vooralsnog is er geen nood aan een tarifiering voor parkeren.

8.3 **Algemene Sensibilisering**

- Sensibilisatie via kerkfabriek of uitvaartbedrijven met overzicht van beschikbare parkings in de kern van Betekom tijdens kerkdiensten met aanvullend handhaving foutparkeren. (G)
- Sensibilisatie van leerkrachten voor duurzamere modal split¹³ en indien toch met auto parkeren ter hoogte van de sporthal (C), zone buurthuis (D) of parking De Klimroos (A)
- Sensibilisatie van leerlingen en hun ouders tot een veilige attitude in de schoolomgeving. Hierbij moeten richtlijnen gecommuniceerd worden rond waar parkeren, waar afzetten, welke schoolroutes, enz. De Puzzel en SJIB om kinderen af te zetten aan de parking Sporthal. Kinderen kunnen vervolgens De Puzzel bereiken via de trage weg.

¹³ Modal split duidt op de keuze van vervoerswijze. Dit is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerswijzen.

8.4 Handhaving

8.4.1 Snelheid

Het betreft de aanbeveling om de controle op snelheidsovertredingen als routinetaak op te nemen in het takenpakket van de politie.

In het kader van monitoring en evaluatie geeft de gemeente op regelmatige basis in samenspraak met de mobiliteitsraad een prioriteitenlijst van straten waar best controles gehouden worden, indien de ruimte dat daar toelaat. De gemeente zal hiervoor steeds een schriftelijke vraag richten aan de politie. De prioriteitenlijst bestaat uit die locaties waarop uit snelheidsmetingen, uitgevoerd door de gemeente, blijkt dat er een onaangepaste snelheid heerst.

8.4.2 Parkeren

Uit overleg met de politie (op de GBC) blijkt dat de controle op foutparkeerders (zijnde het overschrijden van de toegelaten parkeerduur) niet meer tot het takenpakket van de politie behoort.

Om het regime van kortparkeren te handhaven wordt een onderzoek gevoerd naar het aanstellen van een externe firma of gemeentelijke ambtenaar die de controles uitvoert. De keuze tussen een externe firma of een gemeentelijke ambtenaar zal afhangen van de kostprijs. Vaak is een intensieve controle in de eerste weken en een steekproefsgewijze controle nadien voldoende om op lange termijn het regime te handhaven.

Specifiek aandacht op foutparkeren op volgende huidige knelpunten:

- Bij De Puzzel
- Bij De Klimroos
- In Betekom tijdens uitvaarten
- Bij het station

8.4.3 Keerbewegingen op N10 ter hoogte van Waterstraat en Busschotstraat

In het kader van de verkeersveiligheid zal de politie regelmatig controles uitvoeren aan het kruispunt van de N10 met de Waterstraat en Busschotstraat om te vermijden dat rondom dit punt gekeerd wordt.

8.5 Beleidsondersteuning

De mobiliteitsraad zal betrokken worden bij mobiliteitsprojecten en infrastructurele projecten die een impact hebben op de mobiliteit.

8.6 Monitoring en evaluatie

Zoals beschreven onder 8.4.1 Snelheid op pagina 53 dient op regelmatige basis een prioriteitenlijst opgemaakt te worden waarbij wordt opgelijst op welke wegvakken snelheidscontroles gewenst zijn. De resultaten (aantal overtredingen) worden nadien teruggekoppeld.

9 Actieplan

Dit hoofdstuk bevat een oplistings van de acties die in het kader van dit mobiliteitsplan de komende tien jaar genomen zullen worden.

Deze acties kunnen hernomen worden in 5 tabellen met telkens een andere indeling:

- Actieprogramma A-B-C
 - Uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C
- Werkprogramma per locatie.
 - Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren?
 - Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- Investeringsprogramma KT, MLT, LT.
 - Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen?
 - Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.
 - Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen?
 - Te gebruiken door de beleidsmakers.
- Takenprogramma per initiatiefnemer.
 - Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken?
 - Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling.
 - De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

Door de acties vanuit vijf diverse invalshoeken te rubriceren verkrijgt men vijf programmatabellen, die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en doel.

De gemeente beschikt over een Excel- versie van het actieplan, waardoor de acties gemakkelijk geordend kunnen worden per invalshoek. Op deze manier kan de actietabel ook verder blijven fungeren als een levend werkdocument dat de te nemen acties op vlak van mobiliteit bevat en kan aangevuld worden indien er nieuwe acties nodig zouden zijn.

10 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen

10.1 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Begijnendijk (2005):

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Begijnendijk dateert van 2005. Er wordt gevraagd met onderstaande suggesties rekening te houden.

- Fietsroutenetwerk: *(zie Kaart 8 op pagina 39)*
 - Er worden enkele wijzigingen en aanvullingen in het lokaal fietsroutenetwerk voorgesteld.
 - De trage wegen zouden ook best toegevoegd worden.
- Wegencategorisering: *(zie Kaart 7 op pagina 36)*
 - Er wordt bij voorkeur geen onderscheid meer gemaakt tussen de verschillende lokale wegen type II.

10.2 Bovenlokaal vrachtroutenetwerk

Bij de opmaak van dit beleidsplan maakt de Vlaamse Overheid een bovenlokaal vrachtroutenetwerk op. Er wordt aanbevolen enkel de wegen met minimum een categorisering als lokale weg type I op te nemen in het vrachtroutenetwerk.

10.3 Mobiliteitsplannen buurgemeenten

Volgende buurgemeenten hebben voor de grensoverschrijdende wegen een afwijkende categorisering dan deze voorgesteld in voorliggend mobiliteitsplan van Begijnendijk:

- Heist-op-den-Berg:
 - N10 Liersesteenweg, suggestie als primaire weg *(in plaats van secundaire weg type I in Begijnendijk)*
 - Mechelbaan als lokale weg type II *(in plaats van lokale weg type I in Begijnendijk)*
- Rotselaar:
 - Werchtersesteenweg als lokale weg type II *(in plaats van lokale weg type I in Begijnendijk)*

Volgende buurgemeenten hebben een mobiliteitsplan in opmaak of herziening. Er wordt gevraagd rekening te houden met de categorisering van de grensoverschrijdende wegen:

- Herselt, in herziening
 - N10 Liersesteenweg als secundaire weg type I
 - Plankenbrug als lokale weg type II
 - Overige wegen als lokale weg type III
- Tremelo, in opmaak, zullen zich baseren op huidige toestand GRS:
 - Werchtersesteenweg als lokale weg type I
 - Tremelosesteenweg als secundaire weg type III
 - Baalsesteenweg als lokale weg type II
 - Overige wegen als lokale weg type III

BIJLAGEN

Bijlage 1: Toetsing van het beleidsplan

Bij de uitwerking van het beleidsplan moet getoetst worden in welke mate de operationele doelstellingen behaald zijn. Hieronder worden de operationele doelstellingen zoals opgelijst onder 5 Operationele doelstellingen op pagina 23 herhaald.

De derde kolom verduidelijkt of de doelstelling al dan niet is gehaald.

• Thema 1: Wegencategorisering

Taakstelling (T) / Doelstelling (D)	Type (T of D)	Behaald?
Afstemmen categorisering op veiligheid in de schoolomgeving	T	Ja
Afstemmen categorisering op ontwikkelingsvisie dorpskernen Betekom en Begijnendijk	T	Ja
Dorpskernen Betekom en Begijnendijk moeten minstens ontsloten worden door een lokale weg typ 2	D (bereikbaarheid)	Ja
Afstemmen snelheidsprincipes per lokale weg	T	Ja
Afstemmen veiligheidsprincipes per lokale weg	T	Nee ¹⁴
Geen zwaar verkeer op lokale wegen type 2 en 3	D (leefbaarheid)	Ja
Geen doorgaand verkeer op lokale wegen type 2 en 3	D (leefbaarheid)	Ja
Afstemmen routes openbaar vervoer op categorisering	T	Ja
Aanpassing bewegwijzering aan categorisering	T	Ja

Tabel 9: Toetsing thema 1: Wegencategorisering

• Thema 2: Verkeersveiligheid en snelheid

Taakstelling (T) / Doelstelling (D)	Type (T of D)	Behaald?
Verhogen oversteekbaarheid en verlagen snelheid in schoolomgevingen	D (veiligheid)	Ja
Opmaak veiligheidsprincipes in schoolomgevingen	T	Nee ¹⁵
Verhogen oversteekbaarheid en verlagen snelheid in dorpskernen	D (veiligheid)	Ja
Opmaak veiligheidsprincipes in dorpskernen	T	Nee ¹⁶
Afstemmen veiligheidsprincipes per wegcategorie	T	Nee ¹⁷
Opmaak snelheidsplan gekoppeld aan de categorisering	T	Ja
Opmaak veiligheidsprincipes op routes zwaar verkeer	T	Nee
Opmaak handhavingsplan	T	Nee ¹⁸
Verhogen bewustzijn weggebruikers	D (veiligheid)	Ja

Tabel 10: Toetsing thema 2: Verkeersveiligheid - snelheid

¹⁴ Het bleek niet nodig om per type lokale weg andere principes te hanteren

¹⁵ Er werd een aanpak op maat voorgesteld na grondige analyse van de knelpunten

¹⁶ Er werd een aanpak op maat voorgesteld na grondige analyse van de knelpunten

¹⁷ Het bleek niet nodig om per type lokale weg andere principes te hanteren

¹⁸ Het bleek niet nodig om per type lokale weg andere principes te hanteren

• Thema 3: Zachte weggebruikers

Taakstelling (T) / Doelstelling (D)	Type (T of D)	Behaald?
Verhogen oversteekbaarheid en veiligheid in schoolomgevingen	D (veiligheid)	Ja
Veilige schoolroutes	D (bereikbaarheid)	Ja
Verhogen oversteekbaarheid en veiligheid in dorpskernen	D (veiligheid)	Ja
Bereikbaarheid van attractiepolen via routes zachte weggebruikers	D (bereikbaarheid)	Ja
Opmaak veiligheidsprincipes in schoolomgevingen	T	Nee ¹⁹
Integratie nieuwe verbindingen in netwerk zachte weggebruikers	T	Ja
Opmaak veilige inrichtingsprincipes per type weg afgestemd op de zachte weggebruikers	T	Nee ²⁰
Afstemmen routes zwaar vervoer op netwerk zachte weggebruikers	T	Ja
Verfijning en optimalisatie van het netwerk van zachte weggebruikers op basis van beschikbare trage wegen	T	Ja
Bereikbaarheid van (belangrijke) bushaltes op netwerk zachte weggebruikers	D (toegankelijkheid)	Ja
Aanpassing bewegwijzering aan nieuwe routes zachte weggebruikers	T	Ja
Terugdringen van het autogebruik	D (milieu)	Ja

Tabel 11: Toetsing thema 3: Zachte weggebruikers

• Thema 4: Parkeren

Taakstelling (T) / Doelstelling (D)	Type (T of D)	Behaald?
Afstemming visie dorpskern op parkeerplan	T	Ja
Optimale bereikbaarheid handelaars door kortparkeren op straat	D (bereikbaarheid)	Ja
Verlagen parkeerdruk in de dorpskern door langparkeren op parkings	D (leefbaarheid)	Ja
Voldoende parkeerplaats voor bewoners van Begijnendijk	D (bereikbaarheid)	Ja
Terugdringen parkeerdruk station	D (leefbaarheid)	Ja
Opmaak visie parkeren station	T	Ja
Afstemmen parkeerroutes op wegcategorisering	T	Ja
Weren van geparkeerde vrachtwagens van buiten gemeente	D (leefbaarheid)	Nee ²¹
Uitwerken beleid laden en lossen	T	Ja
Afstemming looproutes parkeerplaatsen op netwerk zachte weggebruikers	T	Ja
Voorzien van (fiets)parkeerplaatsen bij belangrijke haltes openbaar vervoer	D (toegankelijkheid)	Ja
Voorzien van voldoende fietsenstallingen bij attractiepolen	D (toegankelijkheid)	Ja
Opmaak handhavingsplan	T	Ja
Aanpassing bewegwijzering aan gewijzigde parkeerroutes	T	Ja

Tabel 12: Toetsing thema 4: Parkeren

¹⁹ Er werd een aanpak op maat voorgesteld na grondige analyse van de knelpunten

²⁰ Het bleek niet nodig om per type lokale weg andere principes te hanteren

²¹ Er stellen zich momenteel geen noemenswaardige problemen

Bijlage 2: Voorstel voor organisatie en evaluatie

De evaluatie van het mobiliteitsplan heeft inzonderheid betrekking op het duurzame karakter van het opgestelde mobiliteitsplan, en op het behalen van de in het mobiliteitsplan vooropgestelde doelen en acties.

Het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij Decreet van 10-02-2012, bepaalt dat het gemeentelijk mobiliteitsplan op elk moment, maar ten minste om de 6 jaar, kan worden geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Het bestaande plan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt. De sneltoets is de enige tool die kan worden aangewend voor de decretaal verplichte evaluatie van het mobiliteitsplan.

Jaarlijkse evaluatie door de mobiliteitsraad

Op jaarlijkse basis worden de vorderingen van het mobiliteitsplan besproken en geëvalueerd door de mobiliteitsraad.

Door, in de lijn van het participatietraject, de GBC uit te breiden met een vertegenwoordiger uit de mobiliteitsraad, kan zeer kort op de bal gespeeld worden bij de concrete acties die volgen uit het mobiliteitsplan.

Globale evaluatie via de sneltoets

Een plancycclus van maximaal 6 jaar maakt het mogelijk de planperiode af te stemmen op de gemeentelijke legislatuurperiode. Een lokaal bestuur voert dan het best zo spoedig mogelijk bij de aanvang van een nieuwe legislatuur de sneltoets uit. Zo weet het bestuur of het gemeentelijk mobiliteitsplan moet worden bijgestuurd of kan worden bevestigd.

Maar gemeentelijke mobiliteitsplannen kunnen ook op andere momenten vatbaar zijn voor een gehele of gedeeltelijke herziening, bijvoorbeeld:

- bij de aanvang van een nieuwe legislatuur
- wanneer de planningscontext grondig wijzigt, bijvoorbeeld door:
 - de inwerkingtreding van een gemeentelijk planningsdocument in een ander beleidsdomein dat interfereert met mobiliteit, zoals een Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS), een Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP), enz.
 - een nieuw bovenlokaal planningsinstrument, zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen
- de komst van een grootschalig, strategisch project

De sneltoets gebeurt door de GBC en wordt voorbereid door de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar, meer concreet aan de hand van twee vragen :

- Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het beleidsplan ? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan ?
- Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt ? Welke ?

Als conclusie zijn er drie te volgen sporen mogelijk :

- Spoor 1: Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan
- Spoor 2 : Verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- Spoor 3 : Bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De lokale besturen leggen de sneltoets en haar uitkomst samen met de GBC- verslagen voor advies voor aan de RMC.

De RMC zal later ook het resultaat van de integratie van de fasen, met name het ontwerp van mobiliteitsplan doorlichten. Het ontwerp van mobiliteitsplan wordt samen met het resultaat van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie voorgelegd. Het bestaande plan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Evaluatie van projecten

Bij de opmaak van elk project van grotere omvang dient een studie te worden gemaakt van de situatie “vooraf”. Die studie dient dan te worden herhaald achteraf zodat ook een projectevaluatie na realisatie mogelijk is. De studie kan bestaan uit tellingen, enquêtes, ongevallen, enz.

De integratie van deze grotere projecten in moduledossiers en/of fietsfonds- dossiers houdt ook het betrekken van de GBC en RMC in. Dit zorgt voor een externe kwaliteitscontrole van het project en een goede inbedding in het mobiliteitsplan.

Projecten van grotere omvang worden best ook teruggekoppeld met de bevolking.

Bijlage 3: Participatietraject

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt een participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. De volgende pagina's bevatten een korte omschrijving, het gemeenteraadsbesluit en de verslagen van de participatie. Het participatietraject werd goedgekeurd in de zitting van 21 oktober 2013.

In de verkenningfase werden op basis van de workshop mobiliteit met de bevolking per thema kaarten opgesteld met een overzicht van de voornaamste aandachtspunten. Deze werden opgenomen in de verkenningnota²² en dienden als basis bij het onderzoek in de uitwerkingsfase.

In de uitwerkingsfase werden de resultaten van de diverse onderzoeken voorgelegd aan de mobiliteitsraad en via een workshop aan de bevolking. De diverse opmerkingen en suggesties vanuit de bevolking dienden mee als basis bij de uitwerking van de visie. De mobiliteitsraad werkte actief mee aan de opbouw van de uitwerkingsnota²³ en het uitzetten van de verschillende netwerken op kaart.

In het beleidsplan werkte de mobiliteitsraad actief mee bij de opbouw van het beleidsplan. Aan het einde van deze fase volgt een infovergadering met de bevolking om te informeren wat de voornaamste visies en acties zijn die volgen het mobiliteitsplan. Om het draagvlak te vergroten wordt ook teruggekoppeld naar de opmerkingen en suggesties die vanuit de bevolking werden geformuleerd in de verkenningfase en uitwerkingsfase.

Datum	Fase	Formule	
24 september 2013	Verkenningfase	Workshop bevolking & mobiliteitsraad	algemeen kader + inventarisatie knelpunten
22 januari 2014	Uitwerkingsfase	Workshop mobiliteitsraad	resultaten onderzoeken + input visie mbt thema's
29 januari 2014	Uitwerkingsfase	Workshop bevolking	resultaten onderzoeken + input visie mbt thema's
13 augustus 2014	Beleidsplan	Workshop mobiliteitsraad	informeren over beleidsplan + acties actietabel
22 oktober 2014	Beleidsplan	Workshop bevolking	informeren over beleidsplan + acties actietabel

Tabel 13: Participatiemomenten beleidsplan

²² Bron: verkenningnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2013

²³ Bron: uitwerkingsnota verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Begijnendijk, Grontmij, 2014

Bijlage 4: Verslagen GBC

Bijlage 5: Adviezen RMC uitwerkingsfase