
Mobiliteitsplan Opwijk

BELEIDSPLAN

oktober 2013

gemeente **Opwijk**
Bruisend landelijk!

Gemeente Opwijk

Ringlaan 20 – 1745 Opwijk

tel. 052/36.51.11 – fax 052/36.51.03

d+aCONSULT.
ruimte voor ideeën



colofon

Mobiliteitsplan Opwijk – beleidsplan _fase 3

Opdrachtgever:

Gemeente Opwijk

Opdrachthouder:

D+A Consult nv – Meiboom 26 – 1500 Halle – info@daconsult.be – www.daconsult.be

Opgemaakt door ondergetekende ontwerper,

Hans Van den Wyngaert

Verkeerskundige

fase	versie	document	datum	revisie
3	A	Versie bespreking in ambtelijke werkgroep	07/02/2013	ALA
3	B	Versie 'werk-GBC'	14/03/2013	ALA
3	C	Versie 'consensus-GBC'	04/07/2013	ALA
3	D	Versie voorlopige aanvaarding gemeenteraad en RMC	24/09/2013	ALA
3	E	Versie definitieve aanvaarding gemeenteraad	21/10/2013	ALA

Inhoudstafel

0.	Inleiding.....	7
0.1.	Historiek procesverloop	7
0.2.	De partners in het proces.....	8
0.2.1.	Gemeentelijk begeleidingscommissie (GBC).....	8
0.2.2.	Regionale Mobiliteitscommissie (RMC)	10
0.3.	De laatste fase, ‘het beleidsplan’.....	10
0.4.	Leeswijzer.....	11
	INFORMATIEF DEEL.....	12
1.	Knelpunten, kansen en doelstellingen	13
1.1.	Thema 1: wegencategorisering – zwaar vervoer.....	13
1.1.1.	Probleemstelling.....	13
1.1.2.	Doelstelling.....	13
1.1.3.	Taakstelling/kansen.....	14
1.1.4.	Relatietabel.....	14
1.2.	Thema 2: wegencategorisering – sluijpvker	15
1.2.1.	Probleemstelling.....	15
1.2.2.	Doelstelling.....	15
1.2.3.	Taakstelling/kansen.....	15
1.2.4.	Relatietabel.....	16
2.	Besluit fase 2 – Uitwerkingsnota.....	17
2.1.	Algemeen	17
2.2.	Wegencategorisering – zwaar vervoer.	17
2.3.	Wegencategorisering – sluijpvker...	18

3.	Het beleidsscenario en de relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden....	19
3.1.	Toelichting van het beleidsscenario ...	19
3.1.1.	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	20
3.1.2.	Verkeersnetwerken.....	20
3.1.3.	Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden.....	22
	RICHTINGGEVEND DEEL.....	23
4.	Operationele doelstellingen	24
4.1.	Doelstellingen Vlaams Gewest	24
4.2.	Uitgangspunten en doelstellingen Provincie Vlaams-Brabant.....	24
4.3.	Doelstellingen gemeente Opwijk.....	24
5.	Uitwerking van de werkdomeinen	26
5.1.	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	26
5.1.1.	Doelstellingen ten aanzien van Opwijk	26
5.1.2.	Opbouw gewenste ruimtelijke structuur.....	26
5.1.3.	Locatiebeleid	28
5.1.4.	Categorisering van de wegen.....	28
5.1.5.	Bepaling actieprogramma.....	28
5.2.	Werkdomein B – Verkeersnetwerken ...	29
5.2.1.	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	29
5.2.2.	Fietsroutenetwerk	32
5.2.3.	Trage wegen.....	39
5.2.4.	Openbaar vervoer.....	40
5.2.5.	Wegencategorisering.....	42
5.2.6.	Parkeerbeleid	49

5.3.	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen	51
5.3.1.	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	51
5.3.2.	Tarifering	51
5.3.3.	Algemene sensibilisering	52
5.3.4.	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	52
5.3.5.	Handhaving	54
5.3.6.	Beleidsondersteuning	55
5.3.7.	Monitoring en evaluatie	55
6.	Actieplan	56
7.	Voorstel organisatie en evaluatie	57
8.	Voorstel tot wijzigingen van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten	58
9.	Bijlagen	59
9.1.	Actietabellen	59
9.2.	Samenstelling GBC	60
9.3.	Verslag PAC fase 1 – conformverklaring Verkenningnota	61
9.4.	Verslag GBC	62
9.5.	Verslag PAC fase 2 – conformverklaring Uitwerkingsnota	63
9.6.	Gemeenteraadsbesluit vaststelling GBC 64	
9.7.	Gemeenteraadsbesluit participatietraject 65	
9.8.	Verslag participatievergadering – Verkenningnota	66
9.9.	Verslag participatievergadering – Uitwerkingsnota	67
9.10.	Verslag participatievergadering – Beleidsnota	68

9.11. Besluit voorlopige aanvaarding gemeenteraad.....	69
9.12. Advies kwaliteitsadviseur – conformverklaring Beleidsplan.....	70
9.13. Besluit definitieve aanvaarding gemeenteraad.....	71
9.14. Kaartenbundel.....	72

0. INLEIDING

0.1. Historiek procesverloop

In het kader van het mobiliteitsconvenant dient de gemeente Opwijk een mobiliteitsplan op te maken. Het mobiliteitsplan vormt de beleidsmatige basis voor het realiseren van een duurzame mobiliteit.

Het opstellen van een mobiliteitsplan vereist een proces ('mobiliteitsplanning') dat de verschillende stappen tot de opmaak van een beleidsplan, het opmaken van beleidskeuzen, uitvoering van acties, evaluatie en terugkoppeling doorloopt. Er zijn drie delen te onderscheiden in het proces:

- het mobiliteitsplan omvat een oriëntatiefase, een fase van opbouw van het plan en een beleidsfase waarin het beleidsplan voor lange, middellange en korte termijn wordt bepaald;
- De uitvoering van de acties zoals bepaald in het mobiliteitsplan, gespreid in de tijd;
- De opvolging waarin de mobiliteitsplanning en haar acties worden geëvalueerd en desgevallend bijgestuurd.

Het opstellen van het mobiliteitsplan verloopt in drie fasen:

FASE 1 – Oriëntatiefase	
In deze fase van het planproces worden de visies van de verschillende actoren nagegaan en geconfronteerd met de relevante plannen en studies. Dit levert reeds een aantal effectieve problemen en knelpunten op. In deze fase wordt aan de hand van de probleemstelling het verder onderzoek gedefinieerd. De fase wordt afgerond met de conformverklaring van de 'Oriëntatienota'/'Verkenningnota' door de PAC.	
19 maart 2010	GBC – bespreken verkenningnota
29 maart 2010	Verkeersadviesraad Opwijk
20 april 2010	PAC – conformverklaring verkenningnota

FASE 2 – Opbouw van het plan	
De tweede fase omvat het voeren van bijkomend onderzoek en het ontwikkelen van een aantal scenario's 'duurzame mobiliteit'. De verschillende scenario's worden tegenover elkaar afgewogen waarna een voorkeursscenario wordt geselecteerd. De tweede fase wordt afgerond met de conformverklaring van de 'Synthesenota'/'Uitwerkingsnota' door de PAC.	
21 oktober 2011	Verkeersadviesraad Opwijk
27 maart 2012	GBC – bespreking onderzoek en resultaten + uitwerkingsnota
17 april 2012	PAC – conformverklaring uitwerkingsnota

FASE 3 – Beleidsplan	
<p>In de laatste fase wordt het voorkeursscenario verder uitgewerkt tot een volwaardig beleidsplan. Dit plan schetst krachtlijnen van de diverse actiedomeinen. Hieraan wordt eveneens een actieprogramma gekoppeld.</p> <p>Hierbij aansluitend wordt tevens een voorstel uitgewerkt voor monitoring en evaluatie en wordt een organisatie voorgesteld ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid.</p> <p>Vervolgens toetst de auditcommissie het beleidsplan aan de principes van een duurzame mobiliteit. Aan de hand van haar conclusie wordt het plan al dan niet conform verklaard. Bij een positief advies moet de gemeenteraad nog hun goedkeuring geven vooraleer het document als referentiekader gebruikt mag worden voor de eigen acties en die van de verschillende partners.</p> <p>Deze laatste fase wordt beëindigd door de publicatie van het Mobiliteitsplan in het Belgisch Staatsblad.</p>	
18 december 2012	Startvergadering
7 februari 2013	Ambtelijk overleg beleidsplan
18 maart 2013	Participatie-avond
14 maart 2013	'Werk-GBC' – bespreking beleidsplan
4 juli 2013	'Consensus-GBC' – bespreking beleidsplan
24 september 2013	Voorlopige aanvaarding gemeenteraad
8 oktober 2013	RMC – conformverklaring beleidsplan
26 november 2013	Definitieve goedkeuring gemeenteraad
	Publicatie in het Belgisch Staatsblad

0.2. De partners in het proces

Bij het opstellen van een mobiliteitsplan wordt een (mobiliteits)planningsproces gevolgd. In het kader van dit proces worden een aantal commissies opgericht die dit proces van nabij volgen en evalueren. De opgerichte commissies worden op verschillende momenten in het planningsproces geraadpleegd.

0.2.1. Gemeentelijk begeleidingscommissie (GBC)

Het mobiliteitsplan ligt onder de verantwoordelijkheid van de *gemeentelijke begeleidingscommissie*. Deze commissie is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum waarin de betrokken partners samen mobiliteitsknelpunten onderzoeken. Hierbij staan oplossingen en kwaliteitsvolle plannen en projecten die kaderen in het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid centraal. De GBC verleent assistentie bij de voorbereiding, de opvolging en de evaluatie van deze projecten.

De GBC formuleert haar aanbevelingen bij consensus. Elk van de vaste leden en de aanwezige variabele leden hebben één stem waarbij zij zich uitspreken over het plan of project. Uitdrukkelijk bezwaar van één van de vaste leden of aanwezige variabele leden leidt tot het ontbreken van de consensus.

De GBC te Opwijk is als volgt samengesteld:

VASTE LEDEN	
Gemeente Opwijk	<ul style="list-style-type: none"> • Burgemeester: dhr. Albert Beerens • Schepen van verkeer en mobiliteit: dhr. Johan Deleu • Schepen van leefmilieu: mevr. Inez De Coninck • Diensthoofd Infrastructuur: dhr. André Merckx • Dienst Infrastructuur: mevr. Mia Van der Straeten
MOW – BMV	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Anita Jaspers
MOW – AWV	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. Bart Hompes
VVM – De Lijn Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Ann Witters
VVM – De Lijn Oost-Vlaanderen	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Anneleen Langerock
VARIABELE LEDEN	
RWO RO Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. Roland Nackaerts
Provincie Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Nele Tierens
NMBS - Holding	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Christiane Van Rijckeghem • Dhr. Georges Rogge
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Annemie Wynants
ADVIESVERLENENDE LEDEN	
Gemeente Opwijk	<ul style="list-style-type: none"> • Dienst Leefmilieu: dhr. Eric Roelands
Fractie Gemeenteraad Opwijk	<ul style="list-style-type: none"> • N-Va fractie: mevr. Els Van Buggenhout • Open-VLD fractie: dhr. Karel Abbeloos • INZET fractie: dhr. Pol Verhaevert • CD&V fractie: mevr. Lutgard Van der Borght
Politiezone AMOW	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. Fred Scrayen
Verkeersadviesraad Opwijk	<ul style="list-style-type: none"> • Vertegenwoordiger Verkeersadviesraad
EXTERNEN LEDEN	
Studiebureau D+A Consult	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Ann Lambrechts • Dhr. Hans Van den Wyngaert

0.2.2. Regionale Mobiliteitscommissie (RMC)

De Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en de herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen en op projecten.

De RMC treedt op als formele kwaliteitsbewaker en doet daarvoor beroep op kwaliteitsadviseurs. De kwaliteitsadviseur heeft een expliciet adviserende rol. De plannen en projecten die voor advies worden voorgelegd komen tot stand door de samenwerking en het overleg tussen de verschillende partijen binnen de GBC. De taak van de kwaliteitsadviseur vertaalt zich in het uitbrengen van een gunstig of ongunstig advies aan de minister over een project of plan en desgevallend de begeleiding van de beraadslagingen in de RMC.

De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV) van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is voorzitter van de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). De RMC is samengesteld uit de volgende vaste leden:

- de initiatiefnemer, tenzij die al aanwezig is in een andere hoedanigheid die hieronder wordt vermeld;
- een vertegenwoordiger van de afdeling BMV van het departement MOW;
- een vertegenwoordiger van de afdeling Agentschap Wegen en Verkeer;
- een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn;
- een vertegenwoordiger van het departement Ruimte Vlaanderen;
- een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(s);
- een vertegenwoordiger van de betrokken provincie(s).

0.3. De laatste fase, ‘het beleidsplan’

Het Mobiliteitsplan – synthesesnota/uitwerkingsnota voor de gemeente Opwijk is conform verklaard door de auditcommissie. In het laatste document, **het beleidsplan**, wordt het voorkeursscenario ter realisatie van duurzame mobiliteit uit de tweede fase verder uitgewerkt.

Het voorliggend beleidsplan vormt aldus de beleidskeuze van de gemeente, het Vlaams Gewest en De Lijn. Het beleidsplan geeft de krachtlijnen en verantwoordelijkheden aan voor een geïntegreerd programma van acties voor de korte, middellange en lange termijn. Dit gebeurt, zoals het Mobiliteitshandboek voorschrijft, aan de hand van een aantal *Werkdomeinen*.

In eerste instantie hebben de werkdomeinen betrekking op de inhoudelijke aspecten van het mobiliteitsbeleid.

In een tweede fase richten de werkdomeinen zich hoofdzakelijk op hoe het vooropgestelde (mobiliteits)beleid kan worden geïmplementeerd.

Inhoudelijke aspecten van het mobiliteitsbeleid

- Werkdomein A: de gewenste ruimtelijke structuur en de weerslag op mobiliteit
Dit domein omvat de beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen die een sturend karakter hebben op de mobiliteit. Strategische projecten komen aan bod binnen het gemeentelijk structuurplan (goedgekeurd).

- Werkdomein B: de gewenste ontwikkeling van het verkeersnet per modus
Dit domein maakt per verkeersnetwerk de vergelijking tussen de huidige en de gewenste toestand. Hieruit kan een pakket aan maatregelen afgeleid worden.
- Werkdomein C: de gewenste ondersteunende maatregelen
Het derde domein betreft een programma aan maatregelen die een mentaliteitswijziging (voorlichting, educatie,...) bij alle participanten in het verkeer teweeg moet brengen. Deze maatregelen bevatten dus geen ruimtelijke ingrepen.
- Werkdomein D: de gewenste samenhang tussen de modules A, B en C
Het vierde werkdomein zoekt naar samenhang tussen de verschillende hoger beschreven werkdomeinen.

Implementatie van het mobiliteitsplan

- Werkdomein E: de financiële raming
In het werkdomein E worden de verschillende maatregelen uit het actieplan gekoppeld met een financiële raming, een realisatietermijn en verantwoordelijkheid.
- Werkdomein F: de organisatie
In het laatste werkdomein wordt een voorstel tot opvolging van het mobiliteitsplan gedaan. Hierin worden afspraken gemaakt met betrekking tot de werkwijze van de begeleidingscommissie.

0.4. Leeswijzer

Het beleidsplan is opgebouwd uit een informatief deel, een richtinggevend deel en een actieplan.

In het **informatief deel** wordt eerst een overzicht gegeven van de knelpunten, kansen en doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Vervolgens worden de resultaten van de uitwerkingsnota voor de te verbreden en verdiepen thema's beknopt beschreven. Tot slot van het informatief deel wordt het beleidsscenario voorgesteld dat verder zal worden uitgewerkt in het richtinggevend deel.

In het **richtinggevend deel** wordt het gewenste mobiliteitsbeleid uitgewerkt in drie werkdomeinen. In werkdomein A worden de ruimtelijke ontwikkelingen besproken die van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid. In werkdomein B wordt 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 vooropgesteld worden om het mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

In het **actieplan** worden alle acties opgenomen die nodig zijn om het gewenste mobiliteitsbeleid uit te voeren. In het actieplan wordt aangegeven op welke termijn de gemeente de uitvoering van een actie ziet: op korte termijn (0-3 jaar), middellange termijn (3-6 jaar) of lange termijn (meer dan 6 jaar).

INFORMATIEF DEEL

1. **KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN**

1.1. **Thema 1: wegcategorisering – zwaar vervoer**

1.1.1. **Probleemstelling**

Algemeen

Volgens de categorisering van de lokale wegen en de huidige voorkeursroute voor zwaar vervoer, wordt het vrachtverkeer komende van Buggenhout, via de Klarstraat door de Nieuwstraat geleid, richting N47, ook die richting Merchtem rijden. Dit is geen logische rijweg. Dat heeft tot gevolg dat het verkeer komende vanuit Buggenhout door het centrum van de gemeente blijft rijden via Heirbaan en Ringlaan ook al zijn de wegen hier niet voor bestemd.

Leefbaarheid

De route van het vrachtverkeer door de Nieuwstraat en Steenweg op Aalst draagt niet bij tot de leefbaarheid in deze straten. Vooral in de Nieuwstraat is er veel lintbebouwing en staan de woningen zeer kort bij de rijstroken. Het vrachtverkeer zorgt hier zowel voor geluidshinder als trillingshinder in de woningen.

Ringstructuur

Heiveld – Ringlaan – Nanovestraat – Kareneveldstraat vormen samen een ringstructuur die oorspronkelijk rond het centrum van de gemeente liep. Door de evolutie van de ruimtelijke structuur van de gemeente loopt de ringstructuur nu echter door het eigenlijke bebouwde centrum van de gemeente. De ringstructuur moet doorbroken worden om de leefbaarheid en veiligheid op het Heiveld en Ringlaan te kunnen garanderen. Aan het Heiveld is er een concentratie van (drie) scholen en sportaccommodatie (sporthal en atletiekpiste).

1.1.2. **Doelstelling**

Het uitgangspunt van de wegcategorisering blijft: het verkeer zo vlug mogelijk en zo vlot mogelijk naar het hogere wegennet krijgen en hierbij zo weinig mogelijk gebruik maken van de lokale wegen. Dit is echter niet altijd mogelijk.

Het is aangewezen dat de wegen die zwaar vervoer kunnen verwerken, ook worden gebruikt als route voor zwaar vervoer. De voorgestelde route moet echter logisch blijven, zonder grote omwegen voor het verkeer en zonder overlast te bezorgen in de betrokken straten. De leefbaarheid en de veiligheid in de verblijfsgebieden en schoolomgevingen moet zeker gevrijwaard blijven.

1.1.3. Taakstelling/kansen

Relatie met ander thema	Taakstelling/kansen
Vrijwaren verblijfsgebied	Beperken van geluids- en trillinghinder omwonenden, nadruk op veiligheid en leefbaarheid
Schoolomgevingen	Vrijwaren doorgaand verkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid
Vrijwaren lokale wegen	Weren van doorgaand vrachtverkeer op lokale wegen
Categorisering	Via een aangepaste wegencategorisering zwaar vervoer vermijden op lokale wegen
Sluipverkeer	Via een aangepaste wegencategorisering zwaar vervoer vermijden op lokale wegen
Promo en info	Aandacht vestigen op verkeersveiligheid
Vervoersplannen	Voorkeursroute voor zwaar vervoer opmaken
Bewegwijzering	Bovenlokaal overleg met data-leverancier van GPS-toestellen om voorkeurroutes voor zwaar vervoer aan te geven
Handhaving	Intensieve controles op o.a. snelheid en gewichtsbepanking Afdwingen en controleren van maatregelen en voorschriften

1.1.4. Relatietabel

Werkdomeinen <i>Doelstellingen</i>	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	Werkdomein B: Verkeersnetwerken	Werkdomein C: Flankerende maatregelen
1. <i>Verkeersveiligheid</i>	Vrijwaren verblijfsgebied Schoolomgevingen	Vrijwaren lokale wegen	Promo en info
2. <i>Bereikbaarheid</i>		Categorisering	Vervoersplannen Bewegwijzering
3. <i>Leefbaarheid</i>	Vrijwaren verblijfsgebied	Tonnagebepanking Sluipverkeer	Handhaving
4. <i>Toegankelijkheid</i>			
5. <i>Milieu</i>			

1.2. Thema 2: wegcategorisering – sluijverkeer

1.2.1. Probleemstelling

Door het steeds toenemende verkeer op de rijwegen vermindert de doorstroming aan kruispunten en verkeerslichten. Ook wegenwerken en slechte signalisatie bij omleidingen liggen aan de basis van zoekverkeer door kleine lokale wegen. Dit zoekverkeer leidt vaak tot sluijwegen, eens men een weg gevonden heeft met weinig verkeer blijft men die vaak gebruiken, ook al is de weg niet aangepast aan doorgaand verkeer. Op deze lokale wegen (hoofdzakelijk type II en III) vormen de zachte weggebruikers de maatgevende toon voor de straatinrichting.

In Opwijk zijn het voornamelijk bestemmingsgerichte straten met landelijk karakter die te maken krijgen met doorgaand sluijverkeer.

Het sluijverkeer kent een aantal negatieve effecten:

- *op de doorstroming*: vaak is er sluijverkeer door kleine wegen met een zeer beperkte breedte van de weg waardoor tegenliggers mekaar niet kunnen kruisen.
- *op de verkeersleefbaarheid*: door het talrijk gebruik van de smalle wegen wordt er hinder veroorzaakt voor de omwonenden.
- *op de verkeersveiligheid*: kleine lokale wegen worden vaak gebruikt door zwakke weggebruikers en fietsers als alternatief voor de drukke hoofdwegen.

1.2.2. Doelstelling

Het sluijverkeer zoekt niet enkel de kortste weg, maar voornamelijk de route die tijdswinst oplevert door het vermijden van files, verkeerslichten, wegenwerken, Het is de bedoeling om dit verkeer zoveel mogelijk te weren in de straten die daar niet op voorzien zijn.

Eventueel worden bepaalde wegen heringericht en worden er inrichtingsmaatregelen getroffen om de weerstand te verhogen en het gewenste gebruik van de weg af te dwingen.

1.2.3. Taakstelling/kansen

Relatie met ander thema	Taakstelling/kansen
Schoolomgevingen	Vrijwaren doorgaand verkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid
Verblijfsgebieden	Vrijwaren doorgaand verkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid
RUP's	Inrichting en ontsluiting afstemmen op wegcategorisering
Strategische projecten	Inrichting en ontsluiting afstemmen op wegcategorisering

Zwaar vervoer	Vrijwaren doorgaand verkeer op lokale wegen, nadruk op veiligheid en leefbaarheid
Fietspadennetwerk	Vermijden van conflictsituaties tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer
Categorisering	Via een aangepaste wegencategorisering sluiptverkeer vermijden
Promo en info	Aandacht vestigen op verkeersveiligheid Promoten van duurzame alternatieven
Bewegwijzering	Opmaken van GPS-routes om sluiptverkeer niet langer aan te geven als verbindingswegen
Handhaving	Intensieve controles op o.a. snelheid en gewichtsbepaling op de sluiptverkeer Afdwingen en controleren van maatregelen en voorschriften

1.2.4. Relatietabel

Werkdomeinen <i>Doelstellingen</i>	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	Werkdomein B: Verkeersnetwerken	Werkdomein C: Flankerende maatregelen
1. <i>Verkeersveiligheid</i>	Vrijwaren verblijfsgebied Schoolomgevingen	Zwaar vervoer Fietspadennetwerk	Promo en info
2. <i>Bereikbaarheid</i>	RUP's Strategische projecten	Categorisering	Bewegwijzering
3. <i>Leefbaarheid</i>	Vrijwaren verblijfsgebied	Zwaar vervoer Sluipverkeer	Handhaving
4. <i>Toegankelijkheid</i>			
5. <i>Milieu</i>			Promo en info

2. BESLUIT FASE 2 – UITWERKINGSNOTA

Na de uitvoering van het onderzoek (fase 2 – Uitwerkingsfase) werd in de uitwerkingsnota geconcludeerd dat – conform de verkenningsnota – de wegcategorisering in het mobiliteitsplan van Opwijk dient worden aangepast. Het beleidsscenario ‘duurzaam mobiliteit’ uit het vorige mobiliteitsplan kan behouden blijven.

In de uitwerkingsnota werd het thema ‘wegcategorisering’ opgesplitst naar wegcategorisering in dienst van het zwaar vervoer en naar wegcategorisering in dienst van het sluipverkeer. Hierna worden de conclusies van deze onderzochte thema’s weergegeven.

2.1. Algemeen

De openbare weg is een ruimte met verschillende functies en hij wordt gebruikt door verschillende type weggebruikers. De categorisering van de wegen is een middel om de verschillende functies van de openbare weg beter op elkaar af te stemmen. Verblijfsfunctie, plaatselijke verkeersfunctie of doorgaande verkeersfunctie, al deze functies hebben bepaalde eigenschappen en behoeften die tegenstrijdig kunnen zijn. Door de indeling van de wegen in categorieën kunnen we de verschillende functies van de openbare weg beter op elkaar doen aansluiten. Conform de verkenningsnota wordt de wegcategorisering in het mobiliteitsplan van Opwijk aangepast. Dit houdt ook een aanpassing in van de voorkeursroutes voor het vrachtvervoer.

In de volgende hoofdstukken wordt per thema en per straat de wegcategorisering bepaald.

2.2. Wegcategorisering – zwaar vervoer

Uit de nota betreffende het zwaar vervoer blijkt dat er niet echt gesteld kan worden dat er in Opwijk-centrum veel doorgaand zwaar verkeer passeert. Het aanwezige doorgaand zwaar verkeer situeert zich hoofdzakelijk op de N47 en N211. Door de vele individuele lokale bedrijven, verspreid over de gemeente, ontstaat er vrachtverkeer zonder dat dit als doorgaand verkeer kan worden beschouwd. Het meeste vrachtvervoer heeft in het centrum een bestemming.

Kaart 1 Zwaar vervoer + bedrijven

Om het gevoel van overlast in de Nieuwstraat te beperken wordt de voorkeursroute voor het zwaar vervoer aangepast. Het verkeer wordt verspreid over, enerzijds de Nieuwstraat – Steenweg op Aalst en anderzijds de Karenveldstraat – Nanovestraat om dan via de Steenweg op Merchtem de N211 te bereiken. Karenveldstraat en Nanovestraat moeten worden beschouwd als lokale verbindingswegen – type I.

In de Stationsstraat werden reeds maatregelen getroffen door de invoering van de tonnagebeperking. Toch blijft in deze straat het gevoel van overlast van vrachtverkeer. Door de aanwezigheid van enkele lokale bedrijven die zwaar vervoer aantrekken en de aanwezigheid van het station waar De Lijn een belangrijke halteplaats heeft, zal hier steeds bestemmingsgericht zwaar verkeer doorkomen, inclusief de bussen van De Lijn,.

2.3. Wegencategorisering – sluijverkeer

In de nota betreffende het sluijverkeer stelt men voor de “ringstructuur” van vroeger te doorbreken door de aanpassing van de categorisering van Karenveldstraat en Nanovestraat als lokale verbindingsweg – type I, daar waar Heiveld en Ringlaan ontsluitingswegen – type II blijven.

Om de overlast op Mansteen aan te pakken wordt samengewerkt met de buurgemeenten Asse en Merchtem, zodat bij wegenwerken en omleidingen in de buurgemeenten Mansteen niet extra belast wordt. Door de beperkte straatbreedte en de lintbebouwing wordt deze straat ervaren als woonstraat, waardoor de capaciteit van de straat in functie van verkeersleefbaarheid sterk beperkt wordt. Uit de tellingen blijkt dat de capaciteit ruim overschreden wordt. Mansteen blijft een lokale ontsluitingsweg – type II omdat het de verbindingsweg met buurgemeente Mollem is.

Kaart 2 Sluijwegen met tellingen

Opwijk opteert een subcategorie in te voeren, de landelijke wegen. Alle wegen die niet behoren tot lokale type I of lokale type II worden, zonder bijkomende informatie, ingedeeld als lokale weg type III. Omdat de gemeente Opwijk binnen deze lokale wegen type III een duidelijk onderscheid wil maken tussen de landelijke wegen en de woonstraten in het centrum kan er een subcategorie – landelijke wegen worden opgenomen in het mobiliteitsplan. De aanduiding op kaart van welke wegen tot deze categorie behoren, dient duidelijk te gebeuren. Landelijke wegen zijn dus eigenlijk erftoegangswegen gelegen in het buitengebied (www.mobielvlaanderen.be, 2013). De hoofdfunctie is erfontsluiting, hoofdzakelijk voor landbouw. Een aanvullende functie is recreatie. Deze wegen, met enkel bestemmingsverkeer, worden gekenmerkt door hun multifunctionaliteit. Zij worden gebruikt door landbouwers om hun akkers of bedrijf te bereiken, door de bewoners van de verspreide woningen, maar ook door de zwakke weggebruikers, zoals de fietsers die deze wegen gebruiken als veilige verbinding of de recreant die per fiets of te voet wil genieten van de open ruimte. Onverharde wegen en wegen in natuur- en bosgebieden vallen hier niet onder. Het zijn deze landelijke wegen die het meest te maken krijgen met ongewenst verkeer of sluijverkeer. Voor de verschillende straten dient er een oplossing op maat te worden gezocht, afhankelijk van de plaatsgesteldheid van de weg en de oorzaak van het sluijverkeer.

Om het sluijverkeer in de lokale wegen te beperken worden volgende maatregelen genomen:

Straat	Maatregel/conclusie na onderzoek
Baardegemstraat	“varkensrug” of schampblok, zodat enkel landbouwvoertuigen van deze weg gebruik kunnen maken
Perreveld/Hulst/Bolstraat	Niet noodzakelijk om bijkomende maatregelen te treffen
Specht/Kapellebaan	Niet duidelijk welke bijkomende maatregelen kunnen getroffen worden binnen Opwijk
Mansteen	Samenwerking met de buurgemeentes Asse en Merchtem
Stationsstraat	Uitbreiding van parkingzone van het station kan er voor zorgen dat het station via de Fabriekstraat toegankelijker wordt
Heirbaan	Opnemen als ontsluitingsweg in aansluiting op de Ringlaan.

3. HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN

3.1. Toelichting van het beleidsscenario

Bij de conformverklaring van de sneltoets door de GBC in 2007 werd er voor gekozen om het gemeentelijk mobiliteitsplan van 2004 te verbreden en verdiepen. Dit betekent dat het oorspronkelijke beleidsscenario zoals geformuleerd in 2004 behouden blijft.

In het beleidsscenario ligt het accent op het sturen van de mobiliteit door middel van ruimtelijke ontwikkelingen, maatregelen die de vrijheidsgraden van het gemotoriseerde verkeer beperken en die van de alternatieve vervoerswijzen juist vergroten.

- Meer en betere vervoersalternatieven
Om het autoverkeer terug te dringen moet de kwaliteit van de vervoersalternatieven zoals het bus- en treinvervoer drastisch worden verhoogd. Ook dient er aandacht te worden besteed aan alternatieve vervoerswijzen zoals het fiets- en voetverkeer.
- Goede weginfrastructuur
Met het oog op een verminderd ongevalrisico en een vlotte afwikkeling van de verkeersstromen moet de bestaande weginfrastructuur zo efficiënt en effectief mogelijk worden beheerd. Het gebruik van eigentijdse ontwerp-toepassingen en nieuwe materialen kunnen hierbij een leidraad zijn.
- Efficiënt gebruik van vervoermiddelen, infrastructuur en ruimte
Een gericht ruimtelijk beleid, een doordachte infrastructuurplanning en een groter aanbod aan vervoersalternatieven volstaan niet om een aantal knelpunten op te lossen. Een gewijzigd gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur moet inefficiëntie en onnodig of overdreven autogebruik vermijden. Er moet dus een optimale moduskeuze (auto, bus, trein, fiets, te voet, ...) worden aangeleerd per verplaatsingswijze.
- Alternatieve vervoersmodi
Om het marktaandeel van de auto in de verplaatsingen te verminderen en de bezettingsgraad te verhogen, kunnen vervoersplannen worden opgesteld en kan carpoolen worden gestimuleerd. Het marktaandeel van het openbaar vervoer, van de fiets en de binnenvaart moet een duidelijke groei kennen.
- Mentaliteitswijziging
Wellicht ligt hier de grootste uitdaging: weggebruikers aansporen tot een aangepast rijgedrag. Snelheidsovertredingen, rijden onder invloed, overbeladen vrachtwagens en verkeersagressie moeten o.a. door sensibiliseringscampagnes en een rigoureuus handhavingsbeleid een halt worden toegeeroepen.

3.1.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

Wonen

Tegemoet komend aan de uitgangspunten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zal Opwijk haar kernen in het buitengebied: Nijverseel, Droeshout en Mazenzele versterken en verdichten doch niet uitbreiden. Het voorzieningenniveau wordt opgetrokken tot een niveau dat beantwoordt aan de draagkracht van die kernen.

Gezien de nabijheid van Brussel kan er worden verwacht dat de vraag naar gronden en woningen in de toekomst zal toenemen. Daarom dient er in eerste instantie ruimte te worden voorzien in de kern van Opwijk en aansluitend hieraan om aan de groei van de eigen bevolking en deels aan de inwijking te voldoen.

Momenteel (2013) zijn er ca. 14 000 inwoners in de gemeente Opwijk. In 2004 waren er dit ca. 12 000 inwoners.

Het woonbeleid wordt integraal gebaseerd op de visie van het goedgekeurde gemeentelijke structuurplan. De volledige uitwerking gebeurt onder werkdomein A in volgend hoofdstuk.

Handel, gemeentelijke en overige voorzieningen

De centrumfuncties van Opwijk worden versterkt door een verdere uitbouw van een aantal strategische projecten waarbij bestaande braakliggende ruimten in het centrum worden herbestemd met kernversterkende activiteiten.

In de nevenkernen worden de voorzieningen afzonderlijk uitgebouwd op maat en draagkracht van die kernen.

Bedrijven

Ten aanzien van een mogelijke locatie van een nieuw in te planten bedrijventerrein, wordt geopteerd voor de visie zoals geformuleerd in het gemeentelijke structuurplan, zijnde aan de grens met Lebbeke. Van zodra de bedrijventone gerealiseerd is, zal een ontsluiting voorzien worden via de Steenweg op Dendermonde (N47). De aansluitende straten (Rodeveld, Luikerweg) blijven gevrijwaard van zwaar vervoer.

Recreatie

De bundeling van de recreatie zal plaats vinden aan de Vetweide.

3.1.2. Verkeersnetwerken

Gewenste wegenstructuur – wegencategorisering

Inzake de regionale ontsluiting van Opwijk en daarmee samenhangend de wegencategorisering, wordt de visie van het provinciaal structuurplan gevolgd. De N47 en N211 worden als secundaire wegen beschouwd.

Opwijk is indirect via de N47 op het hoofdwegennet aangesloten. Die N47 kan als een secundaire weg type I worden geselecteerd (verbindend op regionaal niveau). Aan de N211 moet het verbindend karakter worden onttrokken, terwijl het openbaar vervoer over deze as moet worden gestimuleerd. Bijgevolg wordt in dit mobiliteitsplan de N211 als een secundaire weg type III gezien (openbaar en langzaam verkeersas).

De overige (huidige) structuurwegen te Opwijk worden weerhouden als lokale verbindingswegen en lokale verzamelwegen.

Behalve de maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening denkt het bestuur de groei van het autoverkeer te beheersen door:

- een optimalisering van de bereikbaarheid van de gemeente met het openbaar vervoer (zowel lokaal als regionaal);
- een uitbreiding en aanpassing van het fietsroutenetwerk.

Openbaar vervoer

Het gewenste openbare vervoer voor Opwijk is enerzijds gebaseerd op de bestaande openbaar vervoersaanbod en de toekomstvisie van De Lijn en de NMBS, en anderzijds op de visie van de gemeente zelf. Het openbaar vervoer moet worden versterkt en uitgebreid om op termijn als alternatief te fungeren voor het autoverkeer. Hierbij wordt gedacht aan:

- het optimaal uitbouwen van het openbare vervoersnetwerk (basismobiliteit);
- het afstemmen van de verschillende buslijnen onderling en op de andere openbaar vervoersknooppunten (station);
- het bevorderen van de doorstroming.

Fietsroutenetwerk

Om het gebruik van de auto te ontmoedigen, vooral over korte afstanden, en om het gebruik van de fiets daarvoor in de plaats te stellen, is de uitbouw van een efficiënt, functioneel en uitnodigend fietsroutenetwerk noodzakelijk. Het gemeentelijke fietsroutenetwerk vormt een verfijning van het goedgekeurd provinciaal bovenlokaal functioneel en recreatieve fietsroutenetwerk en is daardoor volgens de volgende principes opgebouwd:

- uitbouw van een bovenlokaal fietsroutenetwerk. Dit netwerk heeft de grootste functionaliteit en loopt veelal langs de kortste weg;
- een verdichting van dit grofmazig netwerk door een aanvullend lokaal netwerk zodat een verfijning van de mazen ontstaat. Dit ontwerp is getoetst aan de gemeentelijke visie en er is nagegaan of het netwerk rekening houdend met de bestaande toestand van de weg, fysisch realiseerbaar zal zijn. Hierin zijn ook de schoolroutes en de missing links opgenomen.

Naast goed uitgebouwde fietsroutes dienen ook stallingsvoorzieningen op de daartoe aangewezen plaatsen worden voorzien. Indien er stallingsmogelijkheden voorzien worden nabij bushaltes en stations, bevordert dit het gebruik van de fiets als voor- en natransport en wordt de complementariteit met het openbaar vervoer duidelijk gemaakt.

Tot slot dient er werk te worden gemaakt van een onderhoudsplan om de fietspaden continue berijdbaar te houden. Hiervoor kan o.a. de straatveegmachine van de gemeente ingezet worden.

Flankerende maatregelen

Tevens moet werk worden gemaakt van ondersteunende en flankerende maatregelen in de sfeer van voorlichting en educatie, handhaving en beïnvloeding van het verkeersgedrag als ook doelgroepenbeleid in zake het openbaar vervoer.

Om de doorstroming in de dorpskern te garanderen is het aangewezen om de verkeerslichten op elkaar af te stemmen.

3.1.3. Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden

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 Vlaams-Brabant.

Binnen dit mobiliteitsplan werd de wegcategorisering in overeenstemming gebracht met de selecties van de secundaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant.

Uit de sneltoets (2007) bleek dat de noodzaak tot de opmaak van een schoolbereikbaarheidsplan uit de reeds afgesloten overeenkomsten met enkele Opwijkse scholen. Na de opmaak van de sneltoets werd reeds in de loop van 2009, met medewerking van alle Opwijkse scholen en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, een ontwerp gemaakt van schoolbereikbaarheidsplan of schoolrouteplan. Dit thema werd bijgevolg niet verder behandeld in de verkennings- en uitwerkingsnota. Dit beleidsplan zal worden afgestemd op het schoolbereikbaarheidsplan.

RICHTINGGEVEND DEEL

4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

4.1. Doelstellingen Vlaams Gewest

Aan de basis van een duurzame ontwikkeling van Vlaanderen liggen een aantal doelstellingen die opgenomen zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Ontwerp Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen en het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze algemene doelstellingen op regionaal niveau streven vooral naar een betere leefbaarheid, een daling van de verkeersonveiligheid en een meer duurzame keuze van vervoerswijze.

Het betreft de volgende doelstellingen.

- op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- de verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle deelgebieden op een selectieve en billijke manier waarborgen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven;
- de verkeersonveiligheid in Vlaanderen terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren;
- de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

4.2. Uitgangspunten en doelstellingen Provincie Vlaams-Brabant

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) hanteert de provincie volgende principes voor mobiliteit:

- multimodaliteit: het versterken van alternatieven voor het auto- en vrachtverkeer;
- intermodaliteit: er voor zorgen dat er tussen de verschillende vervoerswijzen op een vlotte wijze kan worden overgestapt;
- gelaagde netwerken: er wordt een samenhang gecreëerd tussen de verschillende vervoersnetwerken (auto, openbaar vervoer, fiets, ...) zodat een systeem ontstaat dat als één geheel functioneert;
- compartimentering: in functie van de verkeersleefbaarheid worden binnen de verschillende wegvakken met min of meer gelijke kenmerken de inrichting en het gebruik op elkaar afgestemd. Globaal wordt een onderscheid gemaakt tussen gebieden die overwegend dicht bebouwd zijn en gebieden die overwegend onbebouwd zijn;

4.3. Doelstellingen gemeente Opwijk

- het versterken van de kernen voor wonen, werken en voorzieningen op hun eigen niveau;
- behoud van de grootschalige open ruimte en het versterken van de relatie met de open ruimtes van de omliggende gemeenten;

- het optimaliseren van de ruimtelijke indeling langsheen de bovenlokale verkeersassen in de gemeente in functie van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid met in acht name van de bereikbaarheid;
- een beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten gunste van de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer;
- focus voor het voetgangerverkeer ligt niet zozeer op directheid en samenhang, wel moet de aandacht gaan naar de aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort van de route;
- verhoging van de objectieve en subjectie verkeersveiligheid voor de fietsers;
- een toename van het aantal woon-werkverplaatsingen per fiets;
- een vermindering van het aantal woon-schoolverplaatsingen per auto om daarmee tevens de schoolomgevingen te beveiligen;
- een bijdrage leveren tot een afname van de gemotoriseerde verkeers- en parkeerdruk en aldus een opwaardering van de centrumfunctie en de leefbaarheid in de woonzones;
- een kwalitatief en kwantitatief hoger aanbod aan openbare vervoerdiensten niet alleen in de verschillende motieven, maar ook betreffende de te bedienen gebieden;
- een hoger niveau van comfort voor het openbaar vervoer (halte-accommodatie, stallingsmogelijkheden voor het voor- en/of natransport, reisinformatie, ...).

5. UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN

5.1. Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd op 5 juni 2003 definitief goedgekeurd door de deputatie. Dit plan biedt een duidelijk ruimtelijk kader voor het mobiliteitsplan zodat de ruimtelijke doelstellingen van het structuurplan worden gevolgd.

5.1.1. Doelstellingen ten aanzien van Opwijk

Het uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Opwijk vertaalt zich in de volgende basisdoelstellingen:

1. het versterken van de kernen voor wonen, werken en voorzieningen op hun eigen niveau;
2. het uitbouwen en versterken van het natuurlijk netwerk als groene vingers op basis van de bestaande en potentiële natuurwaarden in het buitengebied;
3. het behoud van de grootschalige open ruimte en het versterken van de relatie met de open ruimtes van de omliggende gemeenten;
4. het optimaliseren van de ruimtelijke indeling langsheen de bovenlokale verkeersassen in de gemeente in functie van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid met in acht name van de bereikbaarheid.

5.1.2. Opbouw gewenste ruimtelijke structuur

Kaart 3 Gewenste ruimtelijke structuur

In dit deel worden enkel de belangrijkste elementen van de gewenste ruimtelijke structuur aangegeven. Voor een meer gedetailleerde bespreking verwijzen we naar het ruimtelijke structuurplan van de gemeente.

Wonen in de kernen

- Opwijk als compacte hoofdkern
De voornaamste groei wordt opgevangen in de compacte hoofdkern. Deze hoofdkern moet het levendige hart vormen van een voor het overige landelijke gemeente. Verdichting en kernversterking moeten de samenhang en ruimtelijke kwaliteit verbeteren.
- Secundaire kernen
Nijverseel, Droeshout en Mazenzele als secundaire kernen waar de voornaamste aandacht uitgaat naar de kwaliteit van het openbaar domein en de veilige doortochten van de verbindingswegen.
- Woonlinten
De woonlinten in het landschap worden afgewerkt waarbij aandacht wordt besteed aan de transparantie naar de achterliggende open ruimten en het vrijwaren van beekcorridors.

Zones voor tewerkstelling

Opwijk heeft volgens het gewestplan geen zone voor bedrijvigheid. Wel werd er in het kader van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opwijk, dat momenteel in herziening is, een voorstel gedaan om een beperkte bedrijfzone in te planten langs de N47. Als locatie werd gekozen voor een bedrijfzone langs de N47 tegen de grens met Lebbeke aan. Deze zone zal naast de Leirekens route gesitueerd worden (ten noorden) en via een nieuwe weg op het grondgebied van Opwijk rechtstreeks ontsluiten op de N47. De invulling zal gebeuren met lokale kleine en middelgrote ondernemingen en met te herlokaliseren zonevreemde bedrijven.

Open landbouwgebied

De resterende open ruimte dient maximaal te worden gevrijwaard, met behoud en versterking van de typische landschappelijke overgang en de kenmerkende kleine landschapselementen, zowel in functie van de landbouwbedrijvigheid, de natuurontwikkeling als van de landschapsbouw. Hierbij worden voornamelijk de beekvalleien als landschapsvormende structuren onderkend.

Daarnaast worden de open ruimtecorsidors tussen de verschillende kernen behouden. Indien de lintbebouwing zich verder zou manifesteren, zou de open ruimte verder versnipperen. In die optiek moet het (verder) aan elkaar groeien, worden tegengegaan van:

- Nijverseel en Hulst met Opwijk-Centrum;
- Klei en Droeshout langs de N211;
- Droeshout en Mazenzele langs de N211 en N47;
- Droeshout en Opwijk-Centrum langs de Droeshoutstraat.

Natuur- en groengebieden

Wat natuur- en groengebieden betreffen, wordt gestreefd naar het behoud en versterking van de natuur- en landschapswaarden in de nabijheid van de beekvalleien. Binnen deze structuren worden voorwaarden opgelegd aan de landbouw. Aansluitend wordt vermeden dat bebouwing zich verder ontwikkelt binnen deze structuren. Deze groenassen, die de gemeente doorkruisen, mogen niet worden gehinderd in hun ontwikkeling door bebouwing van welke aard dan ook.

In de eerste plaats wordt geopteerd om de waterrijke bosgebieden aan de voet van de landschappelijke overgang te beschermen en waar mogelijk te verbinden.

Ook de valleien van de Brabantse beek (grens met Merchtem en Lebbeke), de Puttenbeek, de Nijverseelbeek, de Kluisbeek enz. moeten als groene assen verder uitgebouwd worden. Hierbij dient speciale aandacht te gaan naar de integratie van deze entiteiten binnen woonzones en landelijke kernen.

Aansluitend wordt gestreefd naar het behoud en versterking van de diverse natuur- en groenstructuren met een hoge recreatieve functie buiten de gemeente (Buggenhoutbos in het noorden en Kravaalbos in het zuidwesten), en het parkgebied rondom het Hof Ten Hemelrijk binnen de gemeente. Deze parken en bossen moeten opgenomen worden binnen een netwerk voor de passieve recreant, waarbij vooral ook de relatie met het omliggende landschap en natuurwaarden niet uit het oog mag verloren worden.

Recreatiegebied

De voetbalterreinen langs de Ringlaan en de polyvalente zaal worden verplaatst en samengebracht naar een nieuwe locatie (Vetweide – aangegeven in structuurplan). De atletiekpiste langs de Heiveld blijft behouden. De herinrichting van het kruispunt van de Droeshoutstraat met de Nanovestraat moet nog een definitieve uitvoering krijgen.

5.1.3. Locatiebeleid

Eén van de planologische instrumenten om de stedelijke mobiliteit te beïnvloeden is het locatiebeleid, waarbij een optimale afstemming plaatsvindt van de activiteiten op de bereikbaarheid van een plek.

Afhankelijk van het mobiliteitsprofiel van de activiteit wordt een locatie gekozen, welke qua bereikbaarheid goed bij dit profiel past.

Dit is uitgewerkt in het concept van A-, B- en C-locaties, waarbij:

- A-locaties optimaal ontsloten zijn/worden voor openbaar vervoer en langzaam verkeer;
- B-locaties gesitueerd zijn/worden op een knooppunt van openbare vervoerlijnen op stedelijk of stadsgewestelijk niveau en nabij autowegen;
- C-locaties in de directe nabijheid van op- en afritten van een autoweg zijn gelegen.

Voorbeelden van potentiële A-locaties zijn de stationsomgevingen, delen van gewestwegen of gebieden gelegen langs openbaar vervoersassen.

Door de opwaardering en verdere uitbouw van het station van Opwijk tot een openbaar vervoersknooppunt kan de stationsomgeving van Opwijk gecategoriseerd worden als een A-locatie. Hierbij dienen de frequentie van trein- en busvervoer geoptimaliseerd worden en dient de buurt tussen het station en het centrum worden geherorganiseerd.

Andere locatie-niveaus zijn niet aanwezig in Opwijk.

Het locatiebeleid moet worden ondersteund door het parkeerbeleid. Op plaatsen die goed of redelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (de zogenaamde A- en B-locaties) moet het aantal parkeerplaatsen aan maxima worden gebonden. Dit is echter pas realiseerbaar wanneer er een volwaardig alternatief ten opzichte van het autoverkeer bestaat.

5.1.4. Categorisering van de wegen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) beoogt, via een categorisering van de wegen, een hiërarchisch wegennet. Hierbij wordt de functie van de weg als uitgangspunt genomen. De selectie van de wegenstructuur op Vlaams niveau wordt door de provincie en gemeente verder verfijnd onder het punt 5.2.4: 'het autoverkeer'.

Het RSV weerhoudt geen specifieke selectie op grondgebied Opwijk. De R0 is de meest nabij gelegen hoofdweg op grondgebied Asse.

Voorlopige selectie Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) :

- Secundaire type I (verbindend op provinciaal niveau)
 - N47
- Secundaire type III (openbaar en langzaam verkeersas)
 - N211

5.1.5. Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel A.

5.2. Werkdomein B – Verkeersnetwerken

In dit domein komen de ontwikkelingen van de verschillende verkeersmodi aan bod. Hierbij wordt onderzoek verricht naar de gewenste ontwikkelingen per vervoerswijze. De volgende modi worden hierbij nader belicht:

- het voetgangersverkeer;
- het fietsverkeer;
- het openbaar vervoer;
- het autoverkeer;
- het parkeerbeleid.

Bij de inrichting van het publiek domein zal de gemeente het STOP-principe hanteren. De prioriteit van verplaatsingskeuze is daarbij aflopend. In eerste instantie wordt de nodige ruimte gecreëerd voor voetgangers (S-stappers), fietsers (T-trappers) en openbaar vervoer (O) en daarna pas voor het gemotoriseerd verkeer (P-privaat vervoer). Zo zijn voetgangers en fietsers bijvoorbeeld maatgevend voor de inrichting van het verblijfsgebied.

5.2.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Doelstellingen

Het openbaar vervoer, het fietsroutenetwerk en het voetgangersnetwerk zijn erg belangrijk binnen het scenario duurzame mobiliteit. Het voetgangersnetwerk is van belang bij verplaatsingen binnen een straal van 1 km (verplaatsing binnen de kern, woon-school en woon-winkel) en als voor- en natransport van het openbaar vervoer. De eisen die worden gesteld aan het voetgangersnetwerk zijn niet zozeer functioneel gericht. Iedere straat maakt immers deel uit van het netwerk. In tegenstelling tot items als directheid en samenhang zijn aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort wel van belang.

Aantrekkelijkheid: de voetpaden moeten aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Ruimtelijke kwaliteit speelt hierbij een grote rol.

Veiligheid: de voetganger moet voldoende veiligheid gewaarborgd worden.

Comfort: de voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de aanwezigheid van degelijke verhardingen.

De aanwezigheid van kwalitatieve voetgangersvoorzieningen is vooral van belang in de verschillende verblijfsgebieden. Daarom zal in eerste instantie een afbakening gebeuren van deze gebieden, waarna deze als dusdanig (her)ingericht kunnen worden. Met deze ingrepen worden de volgende doelstellingen beoogd:

- beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten voordele van de langzame vervoerwijzen;
- een verhoging van de (verkeers)leefbaarheid en –veiligheid in deze gebieden;
- een verbetering van de kwaliteit van het openbaar domein.

Uitwerking beleidsplan voetgangersnetwerk

A. Afbakening van de verblijfsgebieden

Kaart 4 Afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes

De afbakening van de verblijfsgebieden is meteen ook de afbakening van die gebieden of zones waar meer aandacht moet geschonken worden aan het langzaam verkeer, of waar de voetgangers zelf prioriteit moeten krijgen op het autoverkeer.

In de centrumgebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Schoolomgevingen krijgen in deze context speciale aandacht.

De zone 50- (woonzones en woonwijken) en 30-gebieden (centrumgebieden en schoolomgevingen) worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers.

Omschrijving verblijfsgebieden:

- Centrumgebieden: dit zijn over het algemeen dichtbebouwde kernen, waar – naast de woonbebouwing – tevens diensten en winkels aanwezig zijn. De centrumfunctie komt zo sterker tot uiting komt;
- Woonzone: in deze kernen staat de woonfunctie voorop, alhoewel hier ook een winkelapparaat aanwezig kan zijn, weliswaar op het niveau van de betrokken kern;
- Woonwijken: gebieden met hoofdzakelijk (half)open bebouwing, waarbij de nadruk ligt op het wonen;

Afgebakende verblijfsgebieden:

- Centrumgebieden:
 - kern van Opwijk: begrensd door Karenveldstraat, Heiveld, Ringlaan, Gasthuisstraat;
 - De ringstructuur rond de kern werd, en zal verder, doorbroken worden door nieuwe ontwikkelingen naar het station.
- Woonzones:
 - Droeshout;
 - Nijverseel;
 - Mazenzele.
- Woonwijken:
 - Eeksken;
 - Mansteen;
 - Hulst;
 - Klei.

Het centrumgebied en de centrumdelen van de woonzones worden op termijn omgebouwd tot zone 30-gebieden. Ook in de directe omgeving van scholen zal dezelfde snelheidsbeperking van kracht worden.

In de woonzones en de woonwijken wordt de snelheid beperkt tot 50 km/uur, terwijl tevens de nodige infrastructuur voor voetgangers- en fietsers worden voorzien. Een uitzondering wordt gemaakt voor de Kloosterstraat. Ondanks deze straat in de kern van Opwijk ligt, is het momenteel niet zinvol om een maximale snelheid van 30 km/u op toe te passen. Gezien het wegprofiel wordt geopteerd om in de Kloosterstraat de snelheid te beperken tot 50km/u. Doch de aanwezige functies langs de Kloosterstraat laten een snelheid van 30 km/u toe. Mits enkele aanpassingen of een volledige herinrichting van de Kloosterstraat en eventueel nieuwe ontwikkelingen, kan in de Kloosterstraat 30 km/u als maximale snelheid toegestaan worden op termijn.

B. Aandachtspunten

Belangrijke aandachtspunten binnen deze hele structuur zijn:

- het op elkaar aansluiten van verschillende wandelroutes;
- continuïteit van verschillende wandelroutes;
- de aansluitingen van de verblijfsgebieden voor voetgangers op het openbaar vervoer;
- voetgangers- en fietsverbindingen tussen de wijken onderling: het gaat om de fietsroutes die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk tussen de verschillende wijken. Deze straatjes of veldwegen zijn enkel voorbehouden voor fietsers en voetgangers. De openstelling van een aantal trage wegen speelt hier een belangrijke rol.

Naar aanleiding van de reeds eerder geformuleerde doelstellingen, worden tevens maatregelen genomen, inzake:

- een verhoging van de objectieve verkeersveiligheid voor de voetgangers: het voorzien van veilige oversteekplaatsen en het wegwerken van bestaande en voorkomen van mogelijk toekomstige knelpunten;
- een verhoging van de subjectieve verkeersveiligheid voor de voetgangers: het elimineren van het snelheidsverschil tussen voetgangers en gemotoriseerd verkeer in de afgebakende verblijfsgebieden, o.a. door deze in te richten als zone 30.

C. Inrichtingsprincipes

De inrichtingsprincipes voor het voetgangersnetwerk zullen o.a. gebaseerd zijn op het *Vademecum Voetgangervoorzieningen*.

De ruimte wordt zo ingericht dat zij een snelheidsremmend effect heeft, door asverschuivingen, wegversmallingen, beperkte zichtlijnen... Bij de inrichting wordt de nodige aandacht besteed aan de minder mobiele. Op deze manier wordt getracht deze gebieden aangenamer en vooral toegankelijker te maken voor voetgangers en fietsers om zo het te voet gaan en het fietsen te stimuleren. Het vademecum 'Toegankelijk publiek domein' wordt hierbij als richtlijn gebruikt.

Er worden bijzondere inspanningen geleverd om de toegankelijkheid van de voetpaden binnen de gemeente te verhogen. De voetpaden worden hindernisvrij en zo comfortabel mogelijk gemaakt, zodat deze voor iedereen die op het voetpad thuis hoort goed 'begaanbaar' zijn.

Bij de inrichting van het publiek domein in de dorpskernen en woonzones zal de gemeente het STOP-principe hanteren. In eerste instantie wordt de nodige ruimte gecreëerd voor voetgangers (S-stappers), fietsers (T-trappers) en openbaar vervoer (O) en daarna pas voor het gemotoriseerd verkeer (P-privaat vervoer). Voetgangers en fietsers zijn dus maatgevend voor de inrichting van het verblijfsgebied.

Binnen de verblijfsgebieden wordt gemengd verkeer vooropgesteld, rekening houdende met de functie van de weg. Op wegen die geselecteerd zijn als secundaire weg of lokale weg type I of type II is immers ook de doorstroming van het verkeer belangrijk. Dit betekent niet dat de veiligheid van fietsers en voetgangers uit het oog wordt verloren. In de kernen wordt gestreefd naar de verweving van het verkeer. Binnen de woonzones vereist de oversteekbaarheid, voor fietsers en voetgangers, van deze secundaire wegen en lokale wegen type I en type II veel aandacht.

Binnen de verblijfsgebieden wordt sluipverkeer maximaal geweerd. Dit verkeer hoort thuis op de daartoe geselecteerde (boven)lokale wegen (zie verder). In eerste instantie zal dit gebeuren door een inrichting waaruit moet blijken dat het verblijfskarakter primeert op het verkeerskarakter. Het langzaam verkeer krijgt hier prioriteit. Op de openbaar vervoerassen moet wel rekening worden gehouden met de voor bussen vereiste ruimte.

Bepalen actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel B.

5.2.2. Fietsroutenetwerk

Doelstellingen

Naast het openbaar vervoer kan de fiets, weliswaar binnen kortere afstanden (cfr. 10-minuten regeling), als geldig alternatief dienen voor het autoverkeer. Het belang van de uitbouw van een geoptimaliseerd en functioneel fietsroutenetwerk wordt nog onderstreept door het feit dat een cirkel met straal 3 km en middelpunt in het centrum van Opwijk nagenoeg de volledige gemeente omvat. Hierdoor kan de fiets, al of niet in combinatie met het openbaar vervoer, als alternatief naar voor worden geschoven voor woon-school- en woon-werkverplaatsingen.

Het beleid inzake een goed bereikbare kern per fiets beperkt zich niet enkel tot de hoofdassen, maar speelt ook in op de relaties buiten die hoofdassen.

Daarenboven kenmerkt dat fietsbeleid zich tevens door een opwaardering van de ruimte en het comfort voor het fietsverkeer ten nadele van het autoverkeer.

Het uitwerken van een fietsroutenetwerk beoogt de volgende doelstellingen:

- een beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten voordele van de fiets;
- een verhoging van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers;
- een vermindering van het aantal woon-schoolverplaatsingen per auto om daarmee tevens de schoolomgevingen te beveiligen;
- een toename van het aantal woon-werkverplaatsingen per fiets;
- een bijdrage leveren tot een afname van de gemotoriseerde verkeers- en parkeerdruk en aldus een opwaardering van de centrumfunctie en de leefbaarheid in de woonzones;

De algemene eisen die aan een fietsroutenetwerk worden gesteld, zijn:

- een samenhangend en logisch netwerk van fietsvoorzieningen realiseren tussen bestemmingen en woongebieden;
- veiligheid van de fietsers verhogen door de onveilige punten weg te werken;
- aandacht schenken aan sociale veiligheid;
- aantrekkelijke en comfortabele fietsvoorzieningen aanbieden;
- zo direct mogelijke verbindingen nastreven;
- goede routes van en naar OV-haltes uitbouwen, zodat de fiets als schakel in het voor- en natransport optimaal kan functioneren.

Uitwerking beleidsplan fietsverkeer

Het functionele en recreatieve fietsroutenetwerk voor de gemeente Opwijk is gebaseerd op van het provinciaal bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk. Het vormt eveneens een verfijning van dit fietsroutenetwerk. Op kaart 5b worden de veilige fietsroutes aangeduid, zoals opgesteld bij de schoolbereikbaarheidskaart.

Kaart 5a Fietsroutenetwerk

Kaart 5b Veiligheid fietsroutes obv schoolbereikbaarheidskaart

A. Functioneel fietsroutenetwerk

Het functionele fietsroutenetwerk bestaat uit hoofdroutes, bovenlokale en lokale fietsroutes. De bovenlokale en lokale routes vormen elk een fietsroutenetwerk. Het gewenste fietsroutenetwerk vertrekt vanuit het bovenlokale fietsroutenetwerk. Het lokale functionele fietsroutenetwerk is er op gericht om de interne fietsverplaatsingen binnen de gemeente en naar de buurgemeenten te faciliteren. Binnen de gemeente zijn in eerste instantie volgende relaties van belang:

- de verbinding tussen de dorpen onderling;
- de verbinding met de belangrijkste openbaar vervoerhaltes;
- de bereikbaarheid van de scholen.

Op de routes die deze relaties verzorgen zullen de nodige maatregelen worden getroffen om het fietsen zo veilig en comfortabel mogelijk te laten verlopen.

De hoofdroutes zijn intensief gebruikte doorgaande fietsroutes van een kwalitatief hoogwaardig niveau. Ze vormen de ruggengraat van het bovenlokaal fietsroutenetwerk, zonder daarom een gesloten netwerk te vormen. De hoofdroutes kunnen twee vormen aannemen: fietscorridors en non-stop hoofdroutes (Zie kaart 5).

- fietscorridors zijn trajecten met een sterke concentratie van bestaande en potentiële functionele fietsstromen (voor dagelijks woon-school- en woon-werkverkeer);
- non-stop hoofdroutes zijn hoogwaardige snelle routes voor lange afstanden, een soort van fietssnelwegen, gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen of doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd. Non-stop hoofdroutes zullen dus meestal een complementaire functie hebben (zowel functioneel als recreatief gebruik). Ze dienen te voldoen aan zeer hoge kwaliteits- en comforteisen.

Belangrijk binnen het bovenlokaal netwerk zijn de intergemeentelijke verbindingen. Dit netwerk is gericht op dagelijkse bovenlokale functionele verplaatsingen naar school, werk en winkel. De intergemeentelijke verbindingen volgen in het algemeen de (hoofd)structuurwegen en ze worden grensoverschrijdend uitgebouwd. De kortste verbindingen tussen de verschillende kernen binnen Opwijk worden gevormd door de lokale verbindings- en ontsluitingswegen.

Gezien het bovengemeentelijke karakter mogen deze infrastructuren niet stoppen aan de gemeentegrens, maar moeten ze grensoverschrijdend worden uitgebouwd. Dit vereist bijgevolg overleg met de buurgemeenten.

Aansluitend op het bovenlokaal net wordt door de gemeente een lokaal netwerk uitgebouwd.

Het netwerk dient, binnen de grotere woonentiteiten, te fungeren als veilige fietsverbindingen tussen de verschillende bovenlokale fietsassen en als alternatieve routes.

Het verzorgt de interne verplaatsingen in de gemeente langs gemeentelijke wegen.

Belangrijk in deze hele structuur zijn de aansluitingen van de fietsroutes op het openbaar vervoer. Daartoe dienen de bushaltes voorzien worden van veilige, comfortabele en overdekte fietsstallingen. De fietsroutes naar en van de scholen zijn ook in deze categorie opgenomen.

Hoofdroutes binnen het functionele fietsroutenetwerk

Leirekensroute, met inbegrip van de fietstunnel ter hoogte van de N47 (zie verder).

Bovenlokale functionele fietsroutes

Op het vlak van bovenlokale functionele fietsroutes worden volgende wegen geselecteerd:

- de grote verkeerswegen vormen in vele gevallen de kortste verbinding tussen herkomst en bestemming. De bovenlokale verbindingen verlopen over het algemeen langs de (hoofd)structuurwegen N47, N211 en N411 (Steenweg op Aalst richting Aalst). Langs deze trajecten is de aanleg van veilige fietsvoorzieningen, met voldoende aandacht voor fietsoversteken, dan ook sterk aangewezen;
- een bijkomende functionele fietsroute wordt voorgesteld langs de Steenweg op Aalst, Nieuwstraat, Heiveld, Ringlaan, Fabrieksstraat, Wallekensweg, Kapenbergweg en doorlopend langs de spoorlijn naar Merchtem;
- de aanleg van een fietsroute langsheen de Steenweg op Lebbeke en Eeksken zal een meerwaarde betekenen voor de verbinding met Lebbeke en Buggenhout. Tegelijk kan de bestaande doorsteek naar het station van Heizijde (via wachtbekken) hierop worden aangesloten.
- De OMA-fietsroute (Opwijk-Merchtem-Asse) langsheen de spoorlijn Dendermonde-Brussel.

Lokale functionele fietsroutes

Om de maaswijdte van het netwerk van de bovenfunctionele fietsroutes te verkleinen, werden op lokaal niveau volgende wegen aangeduid:

- vanuit Droeshout moet ook de Leirekensroute zonder problemen kunnen worden bereikt. Die route laat toe de toekomstige sportterreinen met de fiets te bereiken. Vanuit deze optiek wordt gekozen voor de route die vanaf het kruispunt tussen de Droeshoutstraat en de Guldenboomstraat verder loopt langs de Droeshoutstraat, Diepenbroek, de doorsteek tussen Diepenbroek en de Groenstraat, de Kalkestraat, de Klaarstraat en het verlengde ervan dat recht op de Leirekensroute uitkomt. Via de Leirekensroute kunnen vervolgens Lebbeke en Buggenhout bereikt worden;
- een alternatief traject volgt de Verlorenkostbaan, de Opwijksestraat, de Mazelstraat, de Droeshoutstraat, Perreveld, de Kalkestraat en de Wijngaardstraat;
- een bijkomende route tussen Droeshout en Opwijk volgt de doorsteek tussen Langeveldweg en de N211, kruist de N211 ter hoogte van de Oude Mechelbaan om vervolgens via een geasfalteerde veldweg Hulst te bereiken. Via 2 doorsteken in Hulst komt men uit op de Nanovestraat;
- de meest veilige route om van Nijverseel naar Opwijk te fietsen is de Leirekensroute. Daarom wordt de Nijverseelstraat ingepast in het fietsnetwerk (voorzieningen gerealiseerd);
- tussen Klei en Opwijk wordt naast de fietsroute langs de spoorlijn tevens geopteerd om de Hollestraat in het fietsnetwerk op te nemen. Dit is een volwaardig alternatief ten opzichte van de drukke Steenweg op Merchtem.
- om vanaf de spoorlijn naar het centrum te gaan worden naast de Fabriekstraat twee alternatieven voorgesteld, m.n. langs de Broekstraat en langs de doorsteek naar de Beekveldstraat.

B. Recreatief fietsroutenetwerk

Ook bij recreatieve netwerken is er sprake van een zekere hiërarchie, die deels maar niet volledig overeenkomt met die van het functioneel netwerk. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen non-stop hoofdroutes, bovenlokale recreatieve routes en lokale recreatieve routes.

De non-stop hoofdroutes zijn lange afstandsfietsroutes van provinciaal recreatief-toeristisch belang. Ze komen volledig overeen met de non-stop hoofdroutes uit het functioneel netwerk.

Een bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk is een gemeentegrensoverschrijdend fietsroutenetwerk langs aantrekkelijke wegen en recreatiepolen.

De huidige omrijlussen zijn eerder van lokaal belang en zullen eerder geïntegreerd worden in het lokaal recreatief fietsroutenetwerk.

Hoofdroutes binnen het recreatief fietsroutenetwerk

In Opwijk wordt één non-stop hoofdroute aangeduid: Leirekens route.

Lokale recreatieve fietsroutes

Op lokaal niveau worden in Opwijk twee recreatieve fietsroutes voorgesteld:

- vanaf de spoorlijn (de tunnel onder het spoor) langs Kapelleweg, Neerveldstraat en Kapellebaan naar Buggenhout;
- vanaf de N211 richting Langeveldstraat-Paddebroeken en Waaienberg-Weyenberg (Merchtem – Asse).

Gelet op het landelijke karakter van Opwijk in combinatie met groot aantal aardewegen, voetwegen en trage wegen, bestaat de mogelijkheid om bijkomend een uitgebreider recreatief netwerk uit te bouwen zonder hiertoe specifieke selecties vast te leggen. De provincie Vlaams-Brabant heeft een uitgebreid recreatief fietsroutenetwerk, het zogenaamde “knooppuntennetwerk”. Met het fietsroutenetwerk doorkruis je niet enkel de provincie Vlaams-Brabant, maar ook de gemeente Opwijk van knooppunt tot knooppunt.

In het centrum van Opwijk zorgt een dicht netwerk voor de bereikbaarheid van de aanvoerende fietsroutes. Via dit netwerk kunnen onder meer de scholen en het station worden bereikt met zo weinig mogelijk contactpunten tussen fiets- en autoverkeer. Voorbeelden hiervan zijn de publieke as tussen Gasthuisstraat en Ringlaan, de doorsteken tussen Konkelgoed en Kloosterstraat, tussen Karenveldstraat, Costershof, Kloosterstraat en Schuttershof, tussen Vitsgaard, Heiveld, Processiestraat en Marktstraat, de fietswegen tussen de nieuwe verkaveling aan de Millenniumstraat en de omliggende straten (naar Hof Ten Hemelrijk en Kattestraat) en de fietswegen ter hoogte van Molenveld.

Belangrijk is dat deze routes uitgebouwd worden om de verkeersveiligheid en het comfort van de fietsers optimaal te garanderen en dit met het oog op complementariteit en aansluiting op het bovenlokale fietsroutenetwerk.

C. Aandachtspunten

- het op elkaar aansluiten van de verschillende fietsroutes: niet alleen de aansluitingen van de bovenlokale routes onderling, maar ook de aansluitingen van lokale routes op bovenlokale routes moet op een duidelijke, éézijdige en verkeersveilige manier gebeuren. Als belangrijke aandachtspunten kunnen de oversteekplaatsen ter hoogte van de N211 worden geselecteerd al dan niet in combinatie met poorteffecten.

- de aansluitingen van de fietsroutes op het openbaar vervoer: stations en bushaltes voorzien van voldoende, veilige, comfortabele en overdekte fietsstallingen.
- de continuïteit van de fietsroutes: de verschillende fietsroutes (zowel de bovenlokale als de lokale) dienen gemeentegrensoverschrijdend uitgebouwd te worden, teneinde de beoogde intergemeentelijke verbindingen te garanderen. Dit vereist bijgevolg bovengemeentelijk overleg.
- voetgangers- en fietsverbindingen tussen de wijken onderling: het gaat om de fietsroutes die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk tussen de verschillende wijken. Deze straatjes of veldwegen zijn enkel voorbehouden voor fietsers en voetgangers.

Naar aanleiding van de geformuleerde doelstellingen, dienen tevens maatregelen genomen, inzake:

- een verhoging van de objectieve verkeersveiligheid voor de fietsers: het voorzien van veilige (verhoogde en afgescheiden) fietspaden buiten de bebouwde kom bij een toegelaten snelheid hoger dan 50 km/uur, oversteek voorzieningen en aansluitingen, en het wegwerken van bestaande en voorkomen van mogelijk toekomstige knelpunten;
- een verhoging van de subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers: het elimineren van het snelheidsverschil tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, o.a. door het inrichten van de centrumstraten in de kernen als zone 30.

Ongelijkvloerse kruising

Een specifiek aandachtspunt binnen het netwerk is de Leirekensroute met in het bijzonder de kruising met de N47.

De gemeente ijvert voor een verbetering van de continuïteit van de route door een ongelijkvloerse kruising van de Steenweg op Dendermonde. Hierdoor wordt een verkeersonveilig punt opgeheven. Hoewel het project niet de bevoegdheid is van de gemeente (kruising provinciale fietsroute met gewestweg) wenst zij toch een belangrijke initiërende actor te zijn in het overleg.

Ondanks een andere visie van het verkeersplatform Amigo, werd het voorstel van een tunnel door de verkeersadviesraad goedgekeurd. Amigo wil echter een andere, goedkopere en sneller uitvoerbaardere oplossing.

Indien men kiest voor de tunnel dient bij de opmaak van de ontwerpplannen de volgende aspecten omtrent de algemene inrichting worden gevolgd:

- vanuit het oogpunt **sociale veiligheid** moet een geïsoleerde ligging van een tunnel t.o.v. de bewoonde wereld worden voorkomen. Integratie met de omgeving is dus uitermate belangrijk;
- om een gevoel van benauwdheid of sociale onveiligheid te vermijden is een smalle duistere tunnel te vermijden. Daarbij spelen volgende elementen een rol:
 - een minimum vrije **doorrijhoogte** voor fietsers: 2.50 m (voor voetgangers 2.30m);
 - de **breedte** dient minstens gelijk te zijn aan 1,5 keer de hoogte;
 - de **overzichtelijkheid** van de tunnelingang: bij het inrijden een zo open mogelijk zicht bieden op de overzijde; een recht tracé verdient dan ook voorkeur boven een bochtige tunnel;
 - Het vermijden van steile **taluds** bij tunnelingang (maximum 1:1);
- de lengte van tunnels wordt zoveel mogelijk beperkt, b.v. door een volledig haakse aanleg ten opzichte van de N47;
- met het oog op een optimale toegankelijkheid is het van belang de hinder van het niveauverschil zo gering mogelijk te houden;
- slecht onderhoud en verwaarlozing nodigen uit tot vandalisme en versterken het gevoel van subjectieve onveiligheid. Omgekeerd zal een verzorgde en aantrekkelijke omgeving het gevoel van betrokkenheid en verantwoordelijkheid bij de gebruikers verhogen. Duidelijke afspraken over beheer en regelmatig onderhoud zijn dus noodzakelijk;
- hoe de aansluiting van de Luikerweg met de N47 zal verlopen is sterk afhankelijk van de technische inrichtingsprincipes. De gemeente houdt de mogelijkheid open om de Luikerweg vanaf de N47 af te sluiten, zodat potentieel sluipverkeer wordt ontmoedigd. Ook de verkeerssituatie rond de schoolomgeving in Nijverseel zal hierdoor worden verbeterd.

D. Inrichtingsprincipes

De inrichtingsprincipes voor het fietsroutenetwerk zullen o.a. gebaseerd zijn op het *Vademecum fietsvoorzieningen*.

De uitvoeringsvorm van de fietsvoorzieningen dient gerelateerd aan de wenselijke wegcategorisering. Deze is namelijk afhankelijk van verschillende aspecten (type verkeer, intensiteiten, snelheidsregimes, ruimtelijke omgeving, ...).

Het "Vademecum Fietsvoorzieningen" wordt dus als leidraad gebruikt.

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk;
 - BUBEKO: gescheiden fietspaden;
 - BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.

E. Maatregelen

- het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen, in functie van zone-30, is prioritair in de volgende straten/wegen. Deze vooropgestelde snelheden vormen een wensbeeld voor de volgende straten/wegen waaraan het wegprofiel dient aangepast te worden en dienen samen met kaart 4 bekeken te worden.

Opwijk Centrum:

- Karenveldstraat (dynamisch en gedeeltelijk);
- Heiveld;
- Ringlaan (gedeeltelijk);
- Schoolstraat;
- Singel;
- Kattestraat;
- Gasthuisstraat;
- Kloosterstraat;
- Broekstraat (gedeeltelijk);
- Steenweg op Merchtem (gedeeltelijk);
- Nanovestraat

Nijverseel

- Nijverseelstraat (gedeeltelijk);
- Kerseveldmeers

Mazenzele

- Dorp;
- Gildenlaan;
- Kouterbaan;
- Dries;
- Sint-Pietersweg.

Droeshout

- Steenweg op Vilvoorde (dynamisch en gedeeltelijk)

Eeksken

- Neerveldstraat (gedeeltelijk)
- (her)aanleggen van fietspaden binnen de bebouwde kom langsheen de Ringlaan, en Heiveld.
- het controleren op verharding, voldoende breedte, verlichting en sociale controle van de doorsteken naar de scholen in Opwijk-Centrum (zie kaart 9) en in het bijzonder naar het VKO (Kloosterstraat - Karenveldstraat);

- aanleg of verbetering van fietspaden en -voorzieningen op kruispunten met belangrijke fiets-assen;
- kruispunt Steenweg op Lebbeke met Eeksken;
- veilige fietsoversteekplaats op de N47, N211 en N411;
- oversteekplaats steenweg op Lebbeke ter hoogte van de spoorweg;
- alle oversteekplaatsen van de Leirekensroute op de gemeentewegen eenvormig maken qua inrichting, signalisatie, verlichting, e.d.

Onderhoud van de fietspaden

Het op peil houden van kwalitatieve fietsvoorzieningen is een must om het fietsgebruik te bevorderen. Het organiseren van een efficiënt onderhoud vereist heel wat middelen. Buiten de inschakeling van voldoende personeel en het snel uitvoeren van herstellingswerken, moet er ook specifiek materieel worden ingezet. Maatregelen zoals de systematische controle van de fietsvoorzieningen, het voorzien van een meldingspunt om problemen door te geven en het opstellen van een onderhoudsprogramma, moeten ervoor zorgen dat het aangeboden comfortniveau hoogstaand blijft.

F. Fietsenstallingen

Comfortabele stallingsvoorzieningen voor de fiets op de juiste plaatsen kaderen eveneens in het beleid om het fietsverkeer te bevorderen.

Dergelijke voorzieningen worden (afgezien van scholen en overige gemeenschapsvoorzieningen) noodzakelijk geacht:

- in de centra van de kernen, en dan voornamelijk aan de concentraties van winkelvoorzieningen en openbare gebouwen (gemeentehuis, bibliotheek, kerk, ...). Om geen bijkomende verkeersonveilige situaties op de voetpaden te creëren, kan er gebruikgemaakt worden van een parkeervak voor het plaatsen van fietsenrekken;
- aansluitend bij bushaltes, waar thans reeds fietsen worden afgezet, om de reis met het openbaar vervoer te vervolgen. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan de bushaltes 'Opwijk Klarstraat' 'Opwijk Marktstraat', 'Opwijk Heiveld' (omgeving sporthal) en 'Opwijk Nijverseelstraat', 'Opwijk Steenweg op Aalst', 'Opwijk Steenweg op Dendermonde' (omgeving krantenwinkel 't Plezanten Hof).

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel B.

5.2.3. Trage wegen

Het netwerk van trage wegen maakt sowieso deel uit van het voetgangersnetwerk en kan (deels) mee ingeschakeld worden in het fietsroutenetwerk. Het project Trage wegen is momenteel lopende binnen de gemeente Opwijk.

De gemeente is gestart met de inventarisatie van de trage wegen op hun grondgebied. De komende jaren zal het project verder worden uitgewerkt. Dit project zal verder gaan dan enkel de functionele verplaatsingen. Ook recreatieve en ecologische belangen spelen een belangrijke rol in de herwaardering van het netwerk van trage wegen.

Het is de bedoeling om een snelle, comfortabele, toegankelijke en veilige route te garanderen voor de zachte weggebruikers binnen de gemeente (onder andere een verbinding tussen verschillende attractiepolen).

Binnen dit project zal rekening gehouden worden met de streefbeeldens voor het voetgangersverkeer en het fietsverkeer.

5.2.4. Openbaar vervoer

Doelstellingen

Wil het openbaar vervoer in het kader van de mobiliteitsbeheersing een goed alternatief vormen voor het autogebruik, dan moet het ermee in concurrentie kunnen treden. Dit is het geval op langere afstanden. In die context moet het gemeentelijk openbare vervoersnetwerk kaderen binnen het provinciaal en Vlaams openbaar vervoersnet. Aansluitend hierop moet het gemeentelijk openbaar vervoersnetwerk mogelijkheden bieden voor die bevolkingsgroepen die niet over een gemotoriseerd en een volwaardig alternatief beschikken (=basismobiliteit).

De volgende doelstellingen worden naar voorgeschoven:

- een beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten gunste van het openbaar vervoer;
- een kwalitatief en kwantitatief hoger aanbod aan openbare vervoerdiensten niet alleen in de verschillende motieven, maar ook betreffende de te bedienen gebieden;
- een hoger niveau van comfort.

Uitwerking beleidsplan openbaar vervoer

De openbare vervoerstructuur die voor Opwijk uiteindelijk moet worden uitgebouwd, bestaat uit verschillende openbaar vervoernetwerken. Ze dient tevens te passen binnen een globaal en gewestoverschrijdend netwerk waarbij het Brussels Hoofdstedelijke Gewest als middelpunt fungeert.

Om deze openbare vervoerstructuur te verwezenlijken dient er uitsluitend een optimalisering te gebeuren van de bestaande openbare vervoersnetwerken.

A. Visie op het regionaal openbaar vervoer

Vooraleer dieper in te gaan op Opwijk, is het van belang het openbaar vervoer eerst op regionale schaal te bekijken.

A.1. Mobiliteitsvisie 2020

De mobiliteitsvisie 2020 is een blauwdruk opgesteld door De Lijn die inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, -behoeften en -opportuniteiten.

In fase A (vanaf heden tot 2020) voorziet De Lijn een opwaardering van het netwerk van streeklijnen in de volledige provincie Vlaams-Brabant. Die opwaardering zal enerzijds het invullen van een aantal ontbrekende verbindingen omvatten. Anderzijds zal ook de kwaliteit van het huidige aanbod aan streeklijnen worden verhoogd om de vervoersvraag optimaal te kunnen beantwoorden.

De Lijn vestigt in dit kader al specifiek de aandacht op een aantal ontbrekende busverbindingen in het huidige netwerk die in de toekomst moeten worden ingevuld:

- Asse – Ternat – Lennik – Gooik
- Tangentiële verbinding Rand Brussel:
Jette – Dilbeek – Sint-Pieters-Leeuw – Beersel – Sint-Genesius-Rode

Om de duurzame ontsluiting van GEN-stations te garanderen, zijn versterkingen van het streeklijnnennetwerk nodig. Deze GEN-toevoerlijnen versterken lokaal het aanwezige openbaarvervoeraanbod zodat de stationsomgevingen niet degenereren tot verkeersknelpunten.

Het gaat hierbij onder meer om een ontsluiting van knooppunten zoals Asse, Merchtem, Liedekerke, Ternat, Vilvoorde, ...

Ook voor een versterking van de streeklijnen zijn bijkomende doorstromingsmaatregelen nodig. Bijvoorbeeld aan de grote invalswegen rond steden maar ook aan tangentiële verbindingen. Die zullen in vele gevallen gemeenschappelijk worden gebruikt door streeklijnen en snelbussen. Het netwerk van streeklijnen sluit zo veel mogelijk aan op de overige onderdelen van het openbaarvervoernetwerk. Op strategische locaties in het netwerk moeten knooppunten worden ontwikkeld die de synergie tussen de verschillende verbindingen maximaliseren. In deze locaties wordt het streeklijnnennetwerk versterkt zodat een hoogwaardige toevoer naar deze knooppunten verzekerd is. Gedacht wordt onder andere aan de uitbouw van knooppunten Aarschot, Diest, Gooik, Halle, Kortenaeken, Lennik, Liedekerke, Londerzeel, Merchtem, Ternat, Tielt-Winge, Tienen, Vilvoorde, Zaventem-Luchthaven,...

A.2. GEN-netwerk

Het GEN (Gewestelijk Expressnet) is een openbaar vervoersconcept voor het verzekeren van de verplaatsingen van de grote periferie (een zone van 30 km rond Brussel) naar Brussel-Hoofdstad.

Dit GEN-concept werd met het BB-Net (Brabant-Brussel-Net) verder verfijnd door de Provincie Vlaams-Brabant. Terwijl het GEN een radiale gerichtheid op Brussel kent, legt het BB-Net meer de nadruk op tangentiële verbindingen binnen de provincie Vlaams-Brabant.

Voor Opwijk is de spoorverbinding S7 (Dendermonde – Brussel) van belang.

A.3. Onderzoek uitbreiding lijn Zaventem – Opwijk station

De gemeente Opwijk wenst een betere ontsluiting van het station. Zij stellen de vraag aan De Lijn voor een uitbreiding van de buslijn 821 Zaventem – Merchtem naar Opwijk station. In haar Gebiedsevaluatie van De Lijn zal onder andere de haalbaarheid van de bediening van het station onderzocht worden. De Gebiedsevaluatie van De Lijn is een instrument voor een doorgedreven analyse van het aanbod binnen een bepaald gebied.

B. Visie op het lokaal openbaar vervoer

Kaart 6 Openbaar vervoernetwerk

B.1. De huidige toestand

De huidige lijnen zijn:

- Lijn 23: Asse – Opwijk station – Dendermonde;
- Lijn 24: Asse – Opwijk Nijverseel – Dendermonde;
- Lijn 41: Aalst – Opwijk – Londerzeel;
- Lijn 43: Aalst – Opwijk – (Droeshout)
- Lijn 44: Aalst – Opwijk – Londerzeel station
- Belbus 320: Lebbeke – Buggenhout;
- Belbus 340: Faluintjes – Opwijk;
- Belbus 748: Opwijk – Merchtem – Wemmel

De aansluiting van Opwijk op het openbaar vervoer kan momenteel als waardevol worden beschouwd. Er is een voldoende aansluiting met de dealkernen van de gemeente en met de grote attractiepolen uit de omgeving (Asse, Aalst, Dendermonde).

B.2. Op termijn

Ter hoogte van de spooroverweg op de N211 moeten op termijn maatregelen getroffen worden om de doorstroming van het openbare vervoer te verbeteren. Aangezien er nog geen eenduidige toekomstvisie bestaat omtrent de spoorlijn Dendermonde – Brussel, zijn ook hier de opties enkel suggestief. Zo blijft de mogelijkheid open om de spoorlijn aan de overweg verhoogd aan te leggen met een halfverdiepte onderdoorgang van de N211. Anderzijds kunnen er ter hoogte van de overweg vrije busbanen worden aangelegd die de voorrang van het busverkeer op het autoverkeer afdwingen. De geringe ruimte tussen de bebouwing langsheen de N211 is hier een beperkende factor.

C. Haltevoorzieningen

Wat de haltevoorzieningen betreft, dienen zeker de openbaar vervoersknooppunten van de nodige accommodatie en informatie te worden voorzien voor de wachtende reiziger.

Aan de bushaltes langsheen het bustraject van de verschillende buslijnen dient de nodige accommodatie en informatie voorzien te worden.

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel B.

5.2.5. Wegencategorisering

Doelstellingen

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is de beheersing van de groei van de automobiliteit, middels ruimtelijke herstructurering en het stimuleren van de alternatieve vervoerwijzen.

De bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen en functies moeten gegarandeerd blijven, al is het op een selectieve wijze, zodat de leefbaarheid in centra en verblijfsgebieden wordt verhoogd.

Uitwerking beleidsplan autoverkeer

A. Opzet van de wegencategorisering

In het concept van een duurzaam veilig wegverkeer moet de vormgeving van de wegen worden aangepast aan de toegekende functie. Combinaties van stroom-, ontsluitings- en erffuncties moeten (zoveel als mogelijk) worden uitgesloten. Ter wille van de voorspelbaarheid van het gebruik en het gedrag, mag er bij voorkeur slechts één unieke en duidelijk herkenbare vormgeving van een type weg per functie zijn. Dit vergt een consequente categorisering van wegen in een drastisch beperkt aantal functionele en a priori veilige categorieën. Verkeerstechnische voorzieningen moeten op een unieke manier gekoppeld zijn aan een categorie of aansluitingstype. Ook moet per categorie maximaal een strikt snelheidsregime worden nageleefd.

B. Wegencategorisering toegepast op de gemeente Opwijk

Kaart 7 Wegencategorisering

Als randvoorwaarde ten aanzien van de wegencategorisering dient de visie zoals uitgedragen door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het voorontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en het goedgekeurd Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden gehanteerd.

De wegencategorisering is er op gericht om alle dorpen onderling te ontsluiten en het doorgaande (sluip)verkeer zoveel mogelijk weg te houden van de lokale wegen. Om dit zoveel mogelijk na te streven wordt volgende categorisering vooropgesteld. Binnen de gemeentegrenzen van Opwijk bevinden zich enkel secundaire en lokale wegen. Deze wegen leiden rechtstreeks of onrechtstreeks naar het hoger gelegen wegennet in de omgeving.

- Hoofdweg
De hoofdwegen worden geselecteerd op Vlaams niveau binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams Vlaanderen.
 - E19
- Primaire weg type II:
De hoofdwegen en primaire wegen worden geselecteerd op Vlaams niveau binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams Vlaanderen.
 - N211 (tussen N21 en R22-Vilvoorde)
- Secundaire wegen type I
De hoofdfunctie van dergelijke weg is het verbinden van mobiliteitsgenererende elementen op provinciaal niveau.
 - N47
- Secundaire wegen type III
De hoofdfunctie van dergelijke weg is het garanderen van een vlotte doorstroming van het openbare vervoer en de fiets.
 - N211: fungeert als openbare vervoersas parallel aan de Ring R0

Aanvullend op de categorisering van het hogere wegennet, worden tevens de wegen van het gemeentelijke wegennet gecategoriseerd. Deze lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie grote categorieën: lokale verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en erfontsluitingswegen.

- Lokale wegen type I: lokale verbindingswegen
De lokale verbindingswegen zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen zonder een functie op Vlaams gewestelijk niveau te vervullen. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau. Als aanvullende functie kan het toegang geven worden beschouwd.

Te Opwijk worden de volgende wegen als dusdanig geselecteerd:

- Nieuwstraat, Steenweg op Aalst;
- Steenweg op Merchtem;
- Steenweg op Lebbeke, Eeksken, Averbekstraat, Klarstraat.
- Karenveldstraat, Nanovestraat;

De gehanteerde snelheid is doorgaans 50 km/u op deze wegen. Enkel in bepaalde gedeelten kan er een snelheidsregime van 70 km/u toegelaten worden. Aan de selectie van het Heiveld, Karenveldstraat en Nanovestraat wordt in de schoolomgeving een dynamisch en lager snelheidsregime (30 km/u) ingesteld.

- Lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen

De lokale ontsluitingswegen geven ontsluiting van woonwijken/entiteiten naar de gemeentelijke en bovengemeentelijke verbindingswegen. Hun functie is het verzamelen op woonzone/wijkniveau met als aanvullende functie toegang geven.

De volgende wegen worden beschouwd als lokale ontsluitingswegen:

- Heiveld, Ringlaan;
- Droeshoutstraat;
- Mansteen;
- Nijverseelstraat;
- Fabriekstraat, Doortstraat, Neerveldstraat;
- Heirbaan;
- Mazelstraat, Verlorenkostbaan, Opwijkstraat.

De overige wegen zijn erftoegangswegen (lokale wegen type III), met uitzondering van de 'landelijke wegen'. De landelijke wegen zijn dus eigenlijk erftoegangswegen gelegen in het buitengebied. De hoofdfunctie is erfontsluiting, hoofdzakelijk voor landbouw. Een aanvullende functie is recreatie. Deze wegen, met enkel bestemmingsverkeer, worden gekenmerkt door hun multifunctionaliteit. Zij worden gebruikt door landbouwers om hun akkers of bedrijf te bereiken, door de bewoners van de verspreide woningen, maar ook door de zwakke weggebruikers, zoals de fietsers die deze wegen gebruiken als veilige verbinding of de recreant die per fiets of te voet wil genieten van de open ruimte. Onverharde wegen en wegen in natuur- en bosgebieden vallen hier niet onder.

In se zijn al de overige wegen binnen Opwijk gecategoriseerd als lokale wegen type III. Opwijk opteert naast de erftoegangswegen, een categorie 'landelijke wegen' toe te voegen.

'Landelijke wegen' worden gekenmerkt door hun multifunctionaliteit. Zij worden niet enkel gebruikt door landbouwers en door de bewoners van de verspreide woningen. Trage weggebruikers gebruiken deze wegen ook als veilige verbinding of recreanten fietsen of wandelen er in de open ruimte.

Het zijn deze landelijke wegen die het meest te maken krijgen met ongewenst verkeer of sluijverkeer, omdat zij ogenschijnlijk een sneller alternatief vormen voor de drukker hoofdwegen. Sluijverkeer op landelijke wegen verhoogt het onveiligheidsrisico omdat op rustige wegen chauffeurs vaak de verkeersregels uit het oog verliezen. Ook het meervoudig gebruik van de weg door de verschillende types van weggebruikers kan conflicten met zich meebrengen.

Voor de verschillende straten dient er een oplossing op maat gezocht te worden, afhankelijk van de plaatsgesteldheid van de weg en de oorzaak van het sluijverkeer.

De volgende wegen worden beschouwd als landelijke wegen:

- Bolstraat;
- Kapellebaan;
- Specht;
- Hulst;
- Perreveld;
- Baardegemstraat.

C. Ontsluiting van het vrachtverkeer

Kaart 8 Zwaar vervoer + tonnagebeperking

De wegencategorisering doelt naar een duidelijke geleiding van het vrachtverkeer. In eerste instantie worden de hoofdwegen van de gemeente (N47 en N211) aangesproken.

De lokale wegen worden ingeschakeld bij de bereikbaarheid van de Opwijkse bedrijven. In aanvulling op de wegencategorisering wordt in het centrum van Opwijk een tonnenmaatbeperking – met uitzondering voor laden en lossen bij winkels/bedrijven – ingevoerd. Dit om het centrum maximaal te vrijwaren van doorgaand zwaar verkeer.

Voor het vrachtverkeer wordt een circulatieplan opgesteld waarbij een oostelijke en een westelijke ontsluiting voor het centrum wordt vastgesteld.

Het westelijke gedeelte omvat de verbinding Steenweg op Aalst – Nieuwstraat – Klaarstraat – Averbekstraat – Eeksen - Steenweg op Lebbeke. De doorgaande verbinding tussen Buggenhout – Lebbeke naar Merchtem wordt zodoende omgeleid en vermijdt Opwijk-centrum.

Het oostelijke gedeelte is bedoeld als ontsluiting voor de bedrijven aan of in de buurt van de Ringlaan en bevat de Ringlaan - Steenweg op Merchtem.

Het Heiveld en Heirbaan worden verboden voor doorgaand vrachtverkeer en dienen als scheiding tussen de beide circulatieassen. Eeksen – Averbekstraat, Karenveldstraat en Nanovestraat behoren tot de vrachtroute richting Merchtem en worden o.a. daarom gecategoriseerd als lokale weg type I

In het kader van deze opties kan een bewegwijzeringsplan opgemaakt worden om de ontsluitingsroutes op een duidelijke en eenduidige manier aan te geven. Ook het afsluiten van convenants, inzake de te volgen vrachtroutes, met de bedrijven behoort tot de mogelijkheden.

D. Inrichtingsprincipes voor de verschillende categorieën

Na het toedelen van alle wegen en straten van Opwijk aan de verschillende categorieën, moeten er voor elke categorie richtlijnen worden opgesteld met betrekking tot de vormgeving en inrichting. Deze moeten immers aangepast zijn aan de toegekende functie.

Om de voorspelbaarheid van het gebruik en het (verkeers)gedrag te voorkomen, mag er bij voorkeur slechts één duidelijk en herkenbaar typeprofiel zijn per categorie. Het is tevens de eis om onbedoeld gebruik te voorkomen, d.w.z. dat de verschillende categorieën gebruikt moeten worden waarvoor ze zijn ontworpen.

Meer specifiek, voor Opwijk, kunnen voor de verschillende categorieën de volgende inrichtingsprincipes worden aangereikt.

Secundaire wegen

Bij de uitvoering van de secundaire wegen (2x1) is een gescheiden verkeersafwikkeling algemeen niet noodzakelijk.

Binnen de bebouwde kom (BIBEKO) wordt een doortochtherinrichting toegepast, terwijl de inrichting buiten de bebouwde kom (BUBEKO) in principe uitgaat van een gescheiden verkeersafwikkeling.

Naast het feit dat de secundaire wegen een verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau moeten vervullen, moeten zij ook voldoen aan bepaalde eisen vanuit het gebruik als toegangverlenende weg, de leefbaarheid en de ruimtelijke inkadering.

In combinatie met de selectie zal ook de inrichting van de secundaire wegen worden vastgelegd door de provincie in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant. Wat de inrichting van de verschillende types secundaire wegen betreft, is er momenteel nog weinig bekend. De studie 'Implementatie van de wegcategorisering – ontwerprichtlijnen secundaire wegen' kan hiervoor als richtlijn worden gehanteerd.

Omtrent de N47 wenst de gemeente in samenwerking met het gewest een streefbeeldstudie op te maken waarbij de activiteiten langs de weg ruimtelijk worden geordend. Hierbij dient uit gegaan te worden van de gewenste ruimtelijke structuur van het gemeentelijk (en provinciaal en gewestelijk) structuurplan. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is momenteel in herziening.

Lokale wegen type I: lokale verbindingswegen

Wegen met een lokale verbindingfunctie hebben een dusdanig "grootschalig" karakter dat ook daaraan de snelheid moet worden aangepast.

Naar de inrichting toe wordt er concreet gedacht aan afgescheiden en voldoende brede trottoirs en fietspaden, aan beveiligde oversteekvoorzieningen en aan overzichtelijk ingerichte kruispunten. Er moet gestreefd worden naar voorzieningen aan beide zijden van de weg, waardoor de behoefte om de rijbaan te kruisen afneemt.

Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

Binnen het mobiliteitshandboek worden een aantal inrichtingsvoorstellen voor de wegvakken weergegeven voor lokale verbindingswegen (lokale weg type I).

Daarnaast biedt de Vlaamse overheid ook een aantal vademecums aan om een lokale weg in te richten (o.a. vademecum voor Voetgangervoorzieningen, vademecum Fietsvoorzieningen, vademecum Duurzaam Parkeerbeleid, vademecum Toegankelijk Publiek domein, ...).

Belangrijke inrichtingsvoorstellen, waarmee rekening dient gehouden te worden, zijn o.a.:

- Voorrangsregeling;
- ontwerpsnelheid per gebied:
 - BUBEKO : 70 km/ uur;
 - BIBEKO : 50 km woongebied en centrumgebied;
 - BIBEKO: 30 km schoolomgevingen.
- aantal rijstroken;
- rijwegbreedte: maatgevend gebruik: bus – bus;
- specifieke maatregelen voor de snelheidsbeheersing;
- rotondes op kruispunten (maatgevend voertuig: lijnbus);
- poorteffecten met middengeleiders;
- middengeleiders op kruispunten;
- middengeleiders aan oversteekpunten van fietsroutes;
- verkeersplateaus;
- parkeervoorzieningen: buiten de rijbaan;
- bouwvrije stroken;
- verlichting.

Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- BUBEKO: bushavens en wachtaccommodatie voor voetgangers en fietsstallingen.
- Geen verkeersplateaus BUBEKO.

Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer

Het “Vademecum Fietsvoorzieningen” wordt als leidraad gebruikt.

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk;
 - BUBEKO: gescheiden fietspaden;
 - BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.

Lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen

Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

Ook voor de lokale wegen type II gelden de voorgestelde vademecums van de Vlaamse overheid.

Belangrijke inrichtingsvoorstellen voor de lokale wegen type II, waarmee rekening dient gehouden te worden, zijn o.a.:

- voorrangsregeling;
- ontwerpsnelheid per gebied:
 - BUBEKO: 70 km/uur;
 - BIBEKO: 50 km
 - BIBEKO: 30 km schoolomgevingen.
- aantal rijstroken;
- rijwegbreedte;
- specifieke maatregelen voor de snelheidsbeheersing;
- parkeervoorzieningen;
- bouwvrije stroken;
- verlichting.

Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- afhankelijk van de netwerkfunctie in het openbare vervoersnetwerk;
- bushaltes op de rijbaan;
- uitstulpende bushaltes.

Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer en voetgangersverkeer

Het “Vademecum Fietsvoorzieningen” wordt als leidraad gebruikt.

- afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk wordt globaal gesteld:
 - BUBEKO: gescheiden fietspaden;
 - BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.

Waar de ontsluitingswegen onder druk staan van (doorgaand) autoverkeer moet er geopteerd worden voor gescheiden fietspaden naast specifieke maatregelen voor voetgangers.

De inrichtingseis “parkeren buiten de rijbaan” is in vele gevallen niet haalbaar, gezien het smalle dwarsprofiel van een groot aantal lokale ontsluitingswegen.

In centrumgebieden dient de verblijfsfunctie te primeren boven de verkeers- en stroomfunctie, de meest geschikte snelheid bedraagt hier 30 km/u. De menging van het verkeer is hier, ook al vanwege de vaak beperkte ruimte, aangewezen.

Lokale wegen type III: erftoegangswegen

Opwijk opteert een subcategorie in te voeren, de landelijke wegen. Alle wegen die niet behoren tot lokale type I of lokale type II worden, zonder bijkomende informatie, ingedeeld als lokale weg type III. Omdat de gemeente Opwijk binnen deze lokale wegen type III een duidelijk onderscheid wil maken tussen de landelijke wegen en de woonstraten in het centrum kan er een subcategorie – landelijke wegen – worden opgenomen in het mobiliteitsplan. Landelijke wegen zijn dus eigenlijk erftoegangswegen gelegen in het buitengebied. De hoofdfunctie is erfontsluiting, hoofdzakelijk voor landbouw. Een aanvullende functie is recreatie. Deze wegen, met enkel bestemmingsverkeer, worden gekenmerkt door hun multifunctionaliteit. Zij worden gebruikt door landbouwers om hun akkers of bedrijf te bereiken, door de bewoners van de verspreide woningen, maar ook door de zwakke weggebruikers, zoals de fietsers die deze wegen gebruiken als veilige verbinding of de recreant die per fiets of te voet wil genieten van de open ruimte. Onverharde wegen en wegen in natuur- en bosgebieden vallen hier niet onder.

Voor de inrichtingseisen zal hierbij de focus dus hoofdzakelijk liggen in het gemengd gebruik van deze landelijke wegen. Zowel tractoren als zachte weggebruikers krijgen hier de meeste aandacht, terwijl de auto hier ondergeschikt is.

E. Snelheidsregimes

In combinatie met de hiervoor besproken wegencategorisering en de daaraan gekoppelde inrichtingseisen, dienen tevens de wenselijke snelheidsregimes voor elk van de categorieën worden aangegeven.

In Opwijk kunnen daarom de volgende waarden gehanteerd worden:

- secundaire wegen: 70 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur (o.a. binnen de bebouwde kom);
- lokale wegen type I: lokale verbindingswegen: 70 of 50 km/uur, naargelang de concentratie van bebouwing langs de weg. Plaatselijk is er beperking tot 30 km/uur mogelijk.
- lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen: 50 km/uur (in principe, waar scheiding van verkeer mogelijk is);
- overige (lokale) wegen: 70 km/uur BUBEKO of 50 km/uur BIBEKO;
- centrumgebieden van kernen en schoolomgevingen: 30 km/uur.

De overgangen van de respectievelijke snelheidsregimes dienen, waar nodig, te worden ondersteund door poortconstructies.

De gemeente heeft 2 snelheidszones opgesteld, “zone 50” en “zone 30”. De secties waar 70 km/u wordt toegestaan, worden aangeduid door de verkeersborden C43 en C45.

70 km/uur

Deze snelheid is van toepassing op alle lokale verbindingswegen buiten de bebouwde kom en op belangrijke delen van de secundaire wegen. Volgende (gedeelten van) wegen worden geselecteerd:

- N47 (tussen grens Lebbeke en dorpskern Mazenzele);
- N211 (tussen dorpskern Droeshout en Mansteen);
- Steenweg op Lebbeke (tussen grens Lebbeke en spoorweg).

50 km/uur

Dit snelheidsregime is algemeen van toepassing voor alle situaties binnen de bebouwde kom en op alle lokale verbindings- en ontsluitingswegen.

30 km/uur

Op termijn zullen alle centrumgebieden worden heringericht tot zone-30 gebieden:

- Opwijk-centrum: binnen de ringstructuur van Heiveld, Ringlaan, Kloosterstraat en Kareneveldstraat;
- Eeksken: ter hoogte van de schoolomgeving;
- Nijverseel: ter hoogte van de kerk en de basisschool;
- Mazenzele: rond de kerk.

Hiermee wordt niet uitsluitend bekomen dat de woonstraten rustig worden bereden, maar ook dat het sluikeverkeer wordt afgeschrikt. Hierbij ligt de prioriteit duidelijk in die straten die thans als sluiproutes worden gebruikt.

Om de verkeersleefbaarheid te verhogen werd de schoolpoort van het VKO uitgerust volgens de principes van de 'dynamische schoolomgeving'.

F. Circulatie

Voor een vlotte doorstroming en circulatie van het centrum van Droeshout te vrijwaren, kan in een latere fase een onderzoek naar een circulatieplan voor Droeshout ingesteld worden. Bij dit onderzoek zal nagegaan worden of enkele straten éénrichting kan gemaakt worden. Het betreft volgende straten:

- Guldenboomstraat: van Steenweg op Vilvoorde naar Droeshoutstraat
- Droeshoutstraat: van Guldenboomstraat naar Steenweg op Vilvoorde
- Mechelstraat: van Mazelstraat naar Steenweg op Vilvoorde

Naast de studie voor het éénrichtingverkeer te Droeshout, wordt nagegaan of éénrichtingverkeer in de Luikerweg te Nijverseel ook mogelijk is. Op korte termijn kan een proefsopstelling gemaakt worden om na te gaan of deze maatregel werkbaar is in de praktijk.

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel B.

5.2.6. Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is een efficiënt middel om te sturen aan met name het gebruik van de auto en op die manier de leefbaarheid van centra en verblijfsgebieden te versterken en de bereikbaarheid te garanderen. Het heeft immers geen zin ergens heen te rijden met de auto als er niet in de nabijheid van de bestemming geparkeerd kan worden. Het verhogen van de drempel bij parkeren kan net voldoende zijn om het gebruik van de auto verder te ontmoedigen. Dit kan in eerste instantie gebeuren op locaties waar alternatieven voorhanden zijn. De gemeente moet met andere woorden streven naar een duidelijk en milieuvriendelijk parkeerbeleid.

Doelstellingen

De bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen en functies moeten gegarandeerd blijven, al is het op een selectieve wijze, zodat de leefbaarheid in centra en verblijfsgebieden wordt verhoogd.

Uitwerking parkeerbeleidsplan

A. Autoparkeren

De parkeerproblematiek betreft hoofdzakelijk de kern in Opwijk. Op termijn zal een parkeeronderzoek een concrete probleemstelling moeten aan het licht brengen, waarbij ook een aantal oplossingen worden aangereikt voor de langparkeerders, de bewoners en de blauwe zones in het centrum.

Voor extra parkeergelegenheid te voorzien in het centrum heeft de gemeente ondertussen de nodige stappen gezet. Zij heeft namelijk een site (ongeveer 62 are) aangekocht tussen de Kattestraat – Oude Pastoriedreef – Gasthuisstraat. Deze site zal worden aangewend om in het centrum van de gemeente extra parkeergelegenheid te voorzien. Deze optie zal verder worden afgetoetst door middel van een parkeerstudie.

B. Vrachtwagenparkeren

Naast de parkeerproblemen voor de auto's, zijn vrachtwagenparkeerplaatsen op doordachte locaties minstens even belangrijk om leefbare woongebieden te garanderen. Uit onderzoek zal moeten blijken waar de knelpunten voor het zwaar vervoer zich situeren, om dan uiteindelijk locaties te vinden om vrachtwagens gebundeld te parkeren.

C. Fietsparkeren

In het parkeerbeleidsplan dient naast het auto- en vrachtwagenparkeerbeleid de nodige aandacht worden geschonken aan het parkeer- en stallingenbeleid voor fietsers. Indien men het gebruik van de fiets (als alternatief voor de auto op korte afstanden) effectief wil afdwingen is het immers noodzakelijk naast goede fietsinfrastructuur langs de wegen, ook te zorgen voor veilige en geordende overdekte fietsenstallingen op een aantal strategische punten, en dan meer bepaald aan/in:

- de halteplaatsen van het openbaar vervoer, waar kwaliteitsvolle overdekte fietsenstallingen voorzien moeten worden, en waarbij het aantal afhankelijk is van het belang van de halte;
- de centra van de verschillende kernen, waar in de meeste gevallen de voornaamste openbare en winkelfuncties zijn gesitueerd;
- de sportcomplexen, jeugdlokalen en andere recreatieve gebieden;
- de belangrijkste tewerkstellingszones, teneinde de fiets als vervoermiddel in de woon-werkrelatie te stimuleren.

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel B.

5.3. Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

Werkdomeinen A en B betreffen een aantal planologische en verkeerstechnische maatregelen. Deze zijn op zich onvoldoende om het scenario voor duurzame mobiliteit te realiseren. Daarvoor zijn een aantal ondersteunende en/of flankerende maatregelen nodig.

5.3.1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

De term vervoersmanagement dekt een brede lading, maar gaat in de praktijk vooral over woon-schoolrelaties en woon-werkrelaties. Een vervoersmanagement moet het dominerende aandeel van privé-wagens in deze vervoerstroom aanpakken. Het opstellen van schoolvervoerplannen, bijvoorbeeld in samenwerking met de Lijn, biedt kansen voor het stimuleren van het gebruik van bepaalde vervoersalternatieven. Hierin kunnen overgangspunten voor schoolgaanden worden voorzien, vanaf deze punten kan men dan te voet of per fiets onder begeleiding naar school verdergaan. Het hinderlijke verkeer voor de schoolpoort wordt zo gereduceerd.

Bedrijven kunnen door het opstellen van bedrijfsvervoerplannen de modal-split wijzigen in het voordeel van meer duurzame vervoerswijzen dan de auto.

Een schoolvervoerplan werd opgemaakt wat ook resulteerde in een convenant met de scholen. Dit convenant heeft onder meer het gevolg tot fietscolonnes en fietspoolen, de realisatie van kiss-and-ride-zones, etc.

Openbaar vervoermaatschappijen kunnen eventueel extra voertuigen inleggen bij evenementen, zoals de markt, de kermis, carnaval, ...

- opstellen/aanpassen van een bewegwijzeringsplan met speciale aandacht voor de aanduidingen voor het vrachtverkeer;
- overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen omtrent het inzetten van extra voertuigen bij evenementen, zoals op marktdagen;
- convenanten met bedrijven op Opwijk's grondgebied enerzijds, en met de grote bedrijven op grondgebied van Buggenhout, Lebbeke anderzijds, inzake de te volgen routes voor het zwaar verkeer;
- onderzoek naar een fietsverhuursysteem en hersteldienst aan het station;

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel C.

5.3.2. Tarifiering

Financiële maatregelen ondersteunen op hun beurt de overige maatregelen binnen werkdomein C (o.a. vervoersmanagement).

- Tarifiering openbaar vervoer
Eén van de maatregelen om het openbaar vervoergebruik te stimuleren is de integratie van de tarieven. Het lijkt dan ook voor de hand om te stellen dat de reiziger (met trein en/of bus) met één ticket en eveneens één tarief het openbaar

vervoer kan gebruiken bij overstap van de ene maatschappij op de andere. Zulks vormt evenwel federale materie.

Opwijk heeft een doelgroepentarifief:

- gratis evenementenbus (b.v. carnaval, zomerhappening, ...) (dit initiatief is momenteel in onderzoek);
- terugbetaling van het openbare vervoersabonnement voor het gemeentepersoneel.
- Fietsvergoeding

Het gemeentebestuur heeft een fietsvergoeding ingesteld voor haar werknemers. De gemeente stelt op deze wijze een voorbeeld naar zijn inwoners. Hierbij kan nog eens nadruk gelegd worden op de ruimtelijke nabijheid van alle activiteiten (wonen, werken, winkelen).

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel C.

5.3.3. Algemene sensibilisering

De gemeente voert een positieve communicatie naar verschillende doelgroepen (de bevolking in het algemeen, de scholen, de bedrijven, ...). In die communicatie wordt aangegeven welke maatregelen de gemeente treft om de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het bijzonder te verbeteren. Daarnaast wordt ook op regelmatige tijdstippen gecommuniceerd over de maatregelen die reeds werden getroffen en over de effecten van deze maatregelen.

Naar de bevolking toe wordt ook een intensieve communicatie gevoerd om hen op de hoogte te brengen en te houden van de mogelijke alternatieve vervoersmogelijkheden binnen de gemeente. De voordelen van deze alternatieven worden hierbij ook toegelicht.

Om het gebruik van openbaar vervoer, fiets en het te voet gaan te bevorderen is een sterke sensibilisering via de bedrijven noodzakelijk. Het is in eerste instantie belangrijk om er voor te zorgen dat er alternatieven aanwezig zijn voor het autogebruik en dat deze alternatieven vervolgens ook kenbaar worden gemaakt aan de werknemers.

5.3.4. Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Bij het bekendmaken van het beleid mag de aandacht niet alleen gaan naar het aanreiken van volwaardige alternatieven ter ontmoediging van het autogebruik (bus, fiets,...), maar moet eveneens een mentaliteitswijziging gecreëerd worden bij de bevolking. Hiervoor zijn andere middelen nodig, zoals informatieverschaffing over de mogelijke alternatieven en de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. In eerste instantie vindt die informatieverschaffing plaats via het gemeentelijk informatieblad.

Naast algemene informatie omtrent dat beleid (als ook de fundering daarvan) worden de bevolking en de bedrijven verder op de hoogte gehouden van de 'vruchten' die dat beleid moet afwerpen. Er moeten concrete en gemakkelijk begrijpbare criteria worden opgenomen, waaraan het publiek direct kan zien of het gevoerde beleid de doelstellingen bereikt, of althans in de richting van die doelstellingen werkt.

In een eerste thema wordt het algemene mobiliteitsbeleid van de gemeente toegelicht, de doelstellingen daarvan en op welke wijze die doelstellingen bereikt (kunnen) worden. Tevens worden de praktisch meetbare criteria aangegeven om de voortgang van het beleid, de (grotere en kleinere successen) te beoordelen.

Als praktisch meetbare criteria worden beschouwd:

- de hoeveelheid verkeer dat binnen een bepaalde corridor toegang tot het centrum heeft;
- de hoeveelheden voetgangers en fietsers op bepaalde assen;
- de verkeersonveiligheid (waarbij die van het langzaam verkeer apart wordt belicht);
- de hoeveelheid vervoerde passagiers met het openbaar vervoer (zowel de bus als de trein);
- enz...

Vervolgens worden aan de hand van verschillende themanummers dieper ingegaan op de verschillende deelonderwerpen van het mobiliteitsplan.

Informatieverschaffing

In een informatiecampagne/brochure zal worden aangegeven op welke wijze welbepaalde bestemmingen het best bereikt kunnen worden. Er zal m.a.w. voor de belangrijkste (verkeersgenererende) bestemmingen een bereikbaarheidsprofiel worden opgesteld.

Niet alleen wordt de 'gebruiker' de mogelijkheid geboden om op (passieve) wijze te vernemen welke de stand van zaken is. Er moet een uitdaging ontstaan om op actieve wijze te participeren in het beleid. De gemeente doet dit reeds aan de hand van regelmatige hoorzittingen over een bepaald thema.

De resultaten daarvan moeten in het gemeentelijke infokanaal worden opgenomen. Ook de wijze waarop het beleid inspeelt (of niet) op de bemerkingen/bedenkingen/voorstellen van het publiek dient hierin vermeld te worden.

Doelgroepen

Naar verschillende doelgroepen toe zal een campagne worden gevoerd welke moeten aanzetten tot een efficiënter gebruik van met name de gemotoriseerde vervoermiddelen:

- scholen:
Er is reeds een schoolbereikbaarheidskaart opgesteld en verdeeld onder de Opwijkse scholen. Naast de schoolbereikbaarheidskaart werden nog een aantal maatregelen voorzien die voor een veilige woon-schoolverplaatsing moeten zorgen:
 - campagnes omtrent schoolpooling, waarbij meerdere kinderen in één auto naar de school worden gebracht;
 - fietscolones, waarbij een verzamelpunt wordt afgesproken en waarbij in colonne naar school wordt gefietst. Die centrale verzamelpunten moeten schuilvoorzieningen en eventueel andere voorzieningen bevatten;
 - informatie over de meest geschikte wegen om de school te bereiken (specifiek met het oog op de verkeersveiligheid).
- bedrijven:
 - deze informeren en er toe aanzetten tot het opstellen van bedrijfsvervoerplannen, als ook wijzen op de mogelijkheden van de alternatieve vormen van transport.

Opmerking: als voorbeeld kan de gemeente een bedrijfsvervoerplan opstellen voor haar eigen personeel.

Openbaar vervoer: er wordt een folder opgemaakt over het nieuwe netwerk (+ gebruik en kostprijs) die verspreid wordt via het informatieblad en een display in het gemeentehuis. In het informatieblad kan ook informatie verstrekt worden over nieuwe openbare vervoersprojecten in de gemeente.

Bij de voorstelling van de gemeentediensten aan (nieuwe) inwoners kunnen ook de busboekjes van De Lijn overhandigd worden.

Ter hoogte van de openbaar vervoerknooppunten worden (digitale) informatieborden voorzien.

Op het gemeentepan worden zowel de reismogelijkheden als de haltes van de autobusdiensten van De Lijn weergegeven.

Op de website van de gemeente is een link voorzien naar de website van De Lijn.

Centrumherinrichting: er kan bovendien gesteld worden dat een goede communicatie met de burger, omtrent het mobiliteitsplan in het algemeen en met betrekking tot herinrichtingsprojecten in het bijzonder, noodzakelijk is. Zo zal bij de herinrichting van het centrum met de invoering van zone 30 de nadruk moeten worden gelegd op het totaalconcept. Zoniet zullen de negatieve effecten van alle deelinterventies leiden tot een algemene afwijzing van het project. Een goed werkend voorbeeld in de gemeente van een autoluwe straat met zone-30 eigenschappen is de Marktstraat, waar er voldoende wandel- en fietsruimte is en er de mogelijkheid wordt geboden aan handelaars om zich in de aangrenzende gebouwen te vestigen.

Het gemeentelijk informatieblad, waaraan een extra katern kan toegevoegd worden, en eventuele hoorzittingen zijn hiervoor de belangrijkste instrumenten. Eventueel kunnen specifieke informatiefolders opgemaakt worden.

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel C.

5.3.5. Handhaving

Het handhavingsbeleid te Opwijk zal zich prioritair toespitsen op:

- intensieve en aanhoudende snelheidscontroles;
- alcoholcontroles;
- toezicht op het respecteren van verkeerslichten;
- toezicht op het foutparkeren, met de meeste aandacht voor parkeren op fietspaden en -stroken, gevaarlijk of hinderlijk parkeren, parkeren op oversteekplaatsen voor voetgangers, parkeren ter hoogte van bushaltes in de centrumgebieden en in schoolomgevingen;
- controle op de naleving van de in de convenanten opgelegde (ontsluitings)routes voor zwaar verkeer;
- voorrang verlenen aan het busverkeer bij manueel regelen van het verkeer.

Het is hoofdzakelijk de politie die toe ziet op het naleven van de verkeersregels in het algemeen en in het bijzonder op het respecteren van de snelheden. Een duidelijke en frequente aanwezigheid van de politie zet er toe aan dat de verkeersregels meer gerespecteerd worden.

Ook de veiligheid van fietsers en voetgangers vormen een bijzonder aandachtspunt in de handhaving. Hierbij wordt niet alleen opgetreden tegen automobilisten die de zwakke weggebruikers in gevaar brengen, maar ook tegen de zwakke weggebruikers die het

verkeersreglement niet respecteren en zich hierdoor in sommige gevallen zelf in gevaar brengen.

Bepaling actieprogramma

Zie overzicht maatregelen tabel C.

5.3.6. Beleidsondersteuning

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid gebeurt door een samenwerking tussen de verschillende diensten van de gemeente.

De mobiliteitsambtenaar bewaakt ook mee 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 beleidsplannen op elkaar af te stemmen.

5.3.7. Monitoring en evaluatie

De uitvoering van het mobiliteitsplan zal worden opgevolgd door de gemeente. Een officieel evaluatiemoment vindt één keer om de 6 jaar plaats door middel van de sneltoets. Deze gaat o.a. na of het huidige mobiliteitsplan nog enige actualiteitswaarde kent.

De actietabel die tijdens de beleidsfase wordt opgesteld, vormt bij de monitoring een handige tool waarbij het beleid en de administratie de vordering van de uitvoering van de acties kunnen opvolgen. Deze tool biedt voor het beleid ook een duidelijke input voor de begroting (welke middelen dienen ter beschikking gesteld te worden om het komende jaar de gewenste acties uit te voeren?).

Op regelmatige basis worden op gekende knelpunten en na het invoeren van een maatregel verkeerstellingen en/of snelheidsmetingen uitgevoerd om na te gaan of het probleem werd opgelost.

De gemeente voert voor en na de invoering van een maatregel verkeerstellingen en/of snelheidsmetingen uit om na te gaan of de ingevoerde maatregel het beoogde effect heeft.

6. ACTIEPLAN

Het actieplan vormt de synthese van het mobiliteitsbeleid voor de komende tien jaar. Het actieplan bevat de concrete acties die de gemeente wenst te ondernemen om haar mobiliteitsbeleid te realiseren. De tijdshorizon van het actieplan is 10 jaar (tot 2023), maar het actieplan is geen statisch gegeven en kan waar nodig worden bijgesteld.

In het hiernavolgende actieplan worden de acties vanuit vijf verschillende invalshoeken gerangschikt zodat vijf programmatabellen worden bekomen. Inhoudelijk zijn deze vijf programmatabellen hetzelfde, maar elke tabel heeft zijn eigen invalshoek, functie en doel.

- Actieprogramma A-B-C
Het actieprogramma omvat de volledige opsomming en structurering van de maatregelen via de werkdomeinen A-B-C, zoals opgebouwd in dit mobiliteitsplan.
- Werkprogramma per locatie
Het werkprogramma omvat een concreet programma van alle acties die op een bepaalde plaats dienen te gebeuren en biedt een overzicht van de uit te voeren acties op een specifieke plaats. Met dit overzicht kunnen acties, werken en maatregelen eenvoudiger worden gecoördineerd en op elkaar worden afgestemd. Dit werkprogramma is bijv. een nuttig instrument voor de technische diensten en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- Investeringsprogramma korte termijn (KT), middellange termijn (MLT) en lange termijn (LT)
Het investeringsprogramma geeft aan op welke termijn acties gepland zijn. Deze tabel biedt aan de gemeente duidelijkheid over de budgetten/middelen die nodig zijn om deze acties te realiseren en maakt ook duidelijk of deze acties kunnen worden uitgevoerd met de beschikbare middelen/budgettaire ruimte. Dit investeringsprogramma is bijv. te gebruiken voor de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte van de voorgestelde acties.
- Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen
Het beleidsprogramma groepeerde acties per hoofddoelstelling (verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid en milieu). Op die manier ontstaat voor het beleid per doelstelling een overzicht van de acties die moeten genomen worden.
- Takenprogramma per initiatiefnemer
Het takenprogramma groepeerde uit te voeren acties per initiatiefnemer. Zo weet elke initiatiefnemer wat zijn takenpakket is voor de komende jaren.

Met behulp van deze vijf programma's wordt het mobiliteitsplan, waar het actieplan deel van uitmaakt, daadwerkelijk een integraal document waar de verschillende instanties en betrokkenen concreet mee aan de slag kunnen.

Het actieplan A-B-C (zie verder) maakt integraal deel uit van het mobiliteitsplan.

Actieprogramma A-B-C							
Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Budgettaire raming
Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten							
1	Versterken van de hoofdkern in buitengebied Opwijk	Opwijk	toegankelijkheid	continu	gemeente		
2	Behoud landelijke karakter Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	Droeshout, Mazenzele, Nijverseel	milieu	continu	gemeente		
3	Vrijwaren open ruimte	N47	verkeersleefbaarheid milieu	continu	gemeente	Vlaams Gewest	
4	Bundeling van sport- en vrijetijdsbesteding op Vetweyde	Opwijk	bereikbaarheid milieu toegankelijkheid	continu	gemeente		€ 2.500.000
5	RUP lokale bedrijvenzone	Nijverseel	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT / LT	gemeente		€ 25.000
Werkdomein B - Verkeersnetwerken							
6	Inrichting van de centrumstraten van de voorziene zone 30	gebiedsdekkend: zone 30-gebieden	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	Vlaams Gewest	
7	Aandacht voor verblijfsfunctie bij inrichting zone 30	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	continu	gemeente		
8	Aanleg/vernieuwing/van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		€ 75/lm
9	Onderhoud van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	bereikbaarheid toegankelijkheid	KT	gemeente		
10	Oversteekplaatsen schoolomgevingen	centrum Opwijk en Nijverseel	verkeersveiligheid toegankelijkheid	KT	gemeente		€ 5.000
11	Uitbouwen / aanleg en onderhoud van OMA-fietsroute	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
12	Vervolledigen fietsroute Opwijk - Merchtem (via Sint-Paulusbaan - Steenweg op Merchtem - Hollestraat)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 75/lm
13	Fietsroute in Opwijk-centrum (bewegwijzering)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 2.000
14	Herinrichting N47 - Steenweg, Steenweg op Brussel, Steenweg op Dendermonde	N47	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
14a	Beveiligen fietsoversteken N47	N47	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
14b	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. Zottegemstraat	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
14c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. grens Asse	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000

15	Herinrichting N211 - Steenweg op Vilvoorde	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid	LT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
15a	Beveiligen fietsoversteekplaatsen	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	€ 300.000
15b	Herinrichten kruispunt N211 X Steenweg op Merchtem	N211	verkeersveiligheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	
15c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Langeveldweg	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15d	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Mansteen	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15e	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. kruising Steenweg op Brussel	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15f	Vernieuwen fietspad langs N211	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
16	Beveiligen fietsoversteeken N411	N411	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie,gemeente	
17	Ondertunneling of veilig fietsoversteek (FOP) Leirekens route kruising Steenweg op Dendermonde.	N47, Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	Vlaams Gewest	provincie,gemeente	€ 750.000
18	FOP Leirekens route op gemeentewegen eenvormig qua inrichting, signalisatie, e.d.	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT	gemeente	provincie	
19	Beveiligen kruispunt Steenweg op Lebbeke	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 10.000
20	Beveiligen oversteekplaats Steenweg op Lebbeke thv spoorweg	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 3.000
21	Complementariteit tussen recreatief en functioneel fietsroutenetwerk nastreven door overleg	gebiedsdekkend	toegankelijkheid	continu	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
22	Onderzoek naar de uitbreiding lijn Zaventem - Merchtem naar Opwijk Station	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT - LT	De Lijn	gemeente	
23	Instellen snelheidsregime 30 km/u Opwijk-centrum: binnen de ringstructuur van Heiveld, Ringlaan, en Kareneveldstraat	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	lokale politie	Pro memorie
24	Instellen snelheidsregime 30 km/u Mazenzele: rond de kerk	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest, lokale politie	Pro memorie
25	Doortochtherinrichting: centrum Mazenzele	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 1.250.000
26	Schoolomgeving Heiveld (basisschool, buso en technisch middelbaar)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 2.000.000
27	Schoolomgeving Kareneveldstraat (middelbaar onderwijs)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 100.000
28	Schoolomgeving Nijverseelstraat (kleuter en lagere)	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
29	Schoolomgeving Neerveldstraat (kleuter)	Eeksken	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
30	Onderzoek naar éénrichting verkeer in Droeshout	Droeshout	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT-MLT	gemeente		

31	Onderzoek naar verkeerscirculatie Luikerweg in functie van de school: proefopstelling	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	KT	gemeente	politie	
32	Parkeeronderzoek vrachtwagens	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
33	Fietsparkeeronderzoek	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
34	Parkeeronderzoek Opwijk: langparkeerders, blauwe zones	Opwijk	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
35	Uniforme herinrichting kernen	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen							
36	Opstellen convenant met bedrijven in centrum	Opwijk	bereikbaarheid verkeersleefbaarheid	KT - MLT	gemeente		Pro memorie
37	Verkeerslichten op elkaar afstemmen voor een vlottere doorstroming te garanderen op N211	N211	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest	Pro memorie
38	Opmaken bewegwijzeringsplan en circulatiepatroon vrachtverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT	buurgemeenten		€ 7.500
39	Afsluiten van convenants met bedrijven m.b.t. te volgen vrachtroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
40	Overleg met openbaar vervoersmaatschappijen omtrent inzetten extra voertuigen bij evenementen mits betaling gemeente	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn	
41	Pendelaars en inwoners informeren over het aangepast openbaar vervoersnet	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	
42	Promoten van gebruik van fiets en openbaar vervoer (o.a. belbusgebieden, stimuleren van fietsparkeren, ...)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	€ 5.000
43	Informatiecampagne scholen: schoolpooling, fietscolonnes, fietscampagne	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	scholen	€ 1.000
44	Opmaak en verspreiden informatiebrochures fietsroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	provincie, scholen	€ 5.000
45	Nieuwe inwoners inlichten omtrent de reismogelijkheden van De Lijn door dienstregelingenboekjes aan te bieden	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente		
46	Snelheidscontroles	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	lokale politie		
47	Toezicht op fout parkeren	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	continu	lokale politie		
48	Controle op naleven van tonnenmaatbeperking	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
49	Fietspaden onderhouden (intergemeentelijk): opruimen van o.a. sneeuw en steentjes. Ook de berm en tijdig snoeien.	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersveiligheid	continu	gemeente		
50	Sensibilisatie van verschillende verkeerstopics binnen de gemeente	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid milieu	continu	gemeente		
51	Controle op sluipverkeer	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		

7. VOORSTEL ORGANISATIE EN EVALUATIE

Het mobiliteitsplan wordt elke legislatuur geëvalueerd met de sneltoets. De uitvoering van het mobiliteitsplan wordt opgevolgd door de mobiliteitsambtenaar die minstens tweemaal per jaar de vorderingen bespreekt met het college van burgemeester en schepenen. De mobiliteitsambtenaar bespreekt de uitvoering van het mobiliteitsplan ook minstens eenmaal per jaar met de GBC. Het actieplan dat deel uitmaakt van dit beleidsplan, is hiervoor een handige tool waarbij het beleid en de administratie de vordering van de uitvoering van de acties kunnen opvolgen. Deze tool biedt voor het beleid ook een duidelijke input voor de begroting. (Welke middelen dienen ter beschikking gesteld te worden om het komende jaar de gewenste acties uit te voeren?)

De gemeente voert voor en na de invoering van een maatregel (indien van toepassing) verkeerstellingen en/of snelheidsmetingen uit om na te gaan of de ingevoerde maatregel het beoogde effect heeft.

Er wordt een duidelijk monitoring-systeem opgezet waarbij de effecten van de doorgevoerde maatregelen gemeten worden met de bedoeling waar nodig tijdig het beleid bij te sturen.

8. VOORSTEL TOT WIJZIGINGEN VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN

Bij de eerstvolgende herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dient de kaart met de wegencategorisering en de tonnagebeperking voor het zware vervoer te worden aangepast aan de wegencategorisering zoals opgenomen in dit mobiliteitsplan.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) dateert van 2003 en is momenteel in herziening. Het is van belang om de wijzigingen in dit mobiliteitsplan ten opzichte van het vorige GRS op te nemen bij het nieuwe GRS.

WEG	CATEGORISERING GRS (2003)	CATEGORISERING MOBILITEITSPLAN (2013)
N47	Bovenlokale verbindingssas	Secundaire weg type I
N211	Lokale toegangssas	Secundaire weg type III
Steenweg op Merchtem	Lokale toegangssas	Lokale weg type I
Steenweg op Aalst – Nieuwstraat	Lokale toegangssas	Lokale weg type I
Steenweg op Lebbeke - Eeksen	Lokale toegangssas	Lokale weg type I
Bolstraat, Kapellebaan, Specht, Hulst, Perreveld en Baardegemstraat	Netwerk voor traag verkeer (Lokale wegen type III)	Landelijke wegen ¹

¹ Landelijke wegen zijn eigenlijk een vorm van erftoegangswegen gelegen in het buitengebied.

9. BIJLAGEN

9.1. Actietabellen

Beleidsprogramma per doelstelling

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Budgettaire raming
22	Onderzoek naar de uitbreiding lijn Zaventem - Merchtem naar Opwijk Station	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT - LT	De Lijn	gemeente	
38	Opmaken bewegwijzeringsplan en circulatiepatroon vrachtverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT	buurgemeenten		€ 7.500
40	Overleg met openbaar vervoersmaatschappijen omtrent inzetten extra voertuigen bij evenementen mits betaling gemeente	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn	
41	Pendelaars en inwoners informeren over het aangepast openbaar vervoersnet	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	
44	Opmaak en verspreiden informatiebrochures fietsroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	provincie, scholen	€ 5.000
45	Nieuwe inwoners inlichten omtrent de reiswegen van De Lijn door dienstregelingenboekjes aan te bieden	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente		
42	Promoten van gebruik van fiets en openbaar vervoer (o.a. belbusgebieden, stimuleren van fietsparkeren, ...)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	€ 5.000
43	Informatiecampagne scholen: schoolpooling, fietscolleges, fietscampagne	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	scholen	€ 1.000
4	Bundeling van sport- en vrijetijdsbesteding op Vetweyde	Opwijk	bereikbaarheid milieu toegankelijkheid	continu	gemeente		€ 2.500.000
9	Onderhoud van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	bereikbaarheid toegankelijkheid	KT	gemeente		
39	Afsluiten van convenants met bedrijven m.b.t. te volgen vrachtroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
36	Opstellen convenant met bedrijven in centrum	Opwijk	bereikbaarheid verkeersleefbaarheid	KT - MLT	gemeente		Pro memorie
2	Behoud landelijke karakter Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	Droeshout, Mazenzele, Nijverseel	milieu	continu	gemeente		
1	Versterken van de hoofdkern in buitengebied Opwijk	Opwijk	toegankelijkheid	continu	gemeente		
21	Complementariteit tussen recreatief en functioneel fietsroutenetwerk nastreven door overleg	gebiedsdekkend	toegankelijkheid	continu	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
33	Fietsparkeeronderzoek	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
37	Verkeerslichten op elkaar afstemmen voor een vlottere doorstroming te garanderen op N211	N211	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest	Pro memorie
49	Fietspaden onderhouden (intergemeentelijk): opruimen van o.a. sneeuw en steentjes. Ook de bermen tijdig snoeien.	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersveiligheid	continu	gemeente		
32	Parkeeronderzoek vrachtwagens	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
48	Controle op naleven van tonnenmaatbeperking	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
51	Controle op sluipverkeer	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
3	Vrijwaren open ruimte	N47	verkeersleefbaarheid milieu	continu	gemeente	Vlaams Gewest	

34	Parkeeronderzoek Opwijk: langparkeerders, blauwe zones	Opwijk	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
47	Toezicht op fout parkeren	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	continu	lokale politie		
5	RUP lokale bedrijvenzone	Nijverseel	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT / LT	gemeente		€ 25.000
15b	Herinrichten kruispunt N211 X Steenweg op Merchtem	N211	verkeersveiligheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	
46	Snelheidscontroles	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	lokale politie		
11	Uitbouwen / aanleg en onderhoud van OMA-fietsroute	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
12	Vervolledigen fietsroute Opwijk - Merchtem (via Sint-Paulusbaan - Steenweg op Merchtem - Hollestraat)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 75/lm
13	Fietsroute in Opwijk-centrum (bewegwijzering)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 2.000
14a	Beveiligen fietsoversteken N47	N47	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
15a	Beveiligen fietsoversteekplaatsen	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	€ 300.000
16	Beveiligen fietsoversteken N411	N411	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
17	Ondertunneling of veilig fietsoversteek (FOP) Leirekens route kruising Steenweg op Dendermonde.	N47, Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	€ 750.000
19	Beveiligen kruispunt Steenweg op Lebbeke	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 10.000
20	Beveiligen oversteekplaats Steenweg op Lebbeke thv spoorweg	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 3.000
8	Aanleg/vernieuwing/van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		€ 75/lm
15f	Vernieuwen fietspad langs N211	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
10	Oversteekplaatsen schoolomgevingen	centrum Opwijk en Nijverseel	verkeersveiligheid toegankelijkheid	KT	gemeente		€ 5.000
18	FOP Leirekens route op gemeentewegen eenvormig qua inrichting, signalisatie, e.d.	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT	gemeente	provincie	
6	Inrichting van de centrumstraten van de voorziene zone 30	gebiedsdekkend: zone 30-gebieden	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	Vlaams Gewest	
7	Aandacht voor verblijfsfunctie bij inrichting zone 30	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	continu	gemeente		
14b	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. Zottegemstraat	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
14c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. grens Asse	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Langeveldweg	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000

15d	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Mansteen	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15e	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. kruising Steenweg op Brussel	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
23	Instellen snelheidsregime 30 km/u Opwijk-centrum: binnen de ringstructuur van Heiveld, Ringlaan, en Kareneveldstraat	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	lokale politie	Pro memorie
24	Instellen snelheidsregime 30 km/u Mazenzele: rond de kerk	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest, lokale politie	Pro memorie
25	Doortochtherinrichting: centrum Mazenzele	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 1.250.000
26	Schoolomgeving Heiveld (basisschool, buso en technisch middelbaar)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 2.000.000
27	Schoolomgeving Kareneveldstraat (middelbaar onderwijs)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 100.000
28	Schoolomgeving Nijverseelstraat (kleuter en lagere)	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
29	Schoolomgeving Neerveldstraat (kleuter)	Eeksken	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
30	Onderzoek naar éénrichting verkeer in Droeshout	Droeshout	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT-MLT	gemeente		
35	Uniforme herinrichting kernen	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
14	Herinrichting N47 - Steenweg, Steenweg op Brussel, Steenweg op Dendermonde	N47	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
31	Onderzoek naar verkeerscirculatie Luikerweg in functie van de school: proefopstelling	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	KT	gemeente	politie	
15	Herinrichting N211 - Steenweg op Vilvoorde	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid	LT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
50	Sensibilisatie van verschillende verkeerstopics binnen de gemeente	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid milieu	continu	gemeente		

Investeringsprogramma KT, MLT, LT

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Budgettaire raming
40	Overleg met openbaar vervoersmaatschappijen omtrent inzetten extra voertuigen bij evenementen mits betaling gemeente	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn	
41	Pendelaars en inwoners informeren over het aangepast openbaar vervoersnet	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	
44	Opmaak en verspreiden informatiebrochures fietsroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	provincie, scholen	€ 5.000
45	Nieuwe inwoners inlichten omtrent de reizen van De Lijn door dienstregelingenboekjes aan te bieden	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente		
42	Promoten van gebruik van fiets en openbaar vervoer (o.a. belbusgebieden, stimuleren van fietsparkeren, ...)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	€ 5.000
43	Informatiecampagne scholen: schoolpooling, fietscolleges, fietscampagne	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	scholen	€ 1.000
4	Bundeling van sport- en vrijetijdsbesteding op Vetweyde	Opwijk	bereikbaarheid milieu toegankelijkheid	continu	gemeente		€ 2.500.000
2	Behoud landelijke karakter Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	Droeshout, Mazenzele, Nijverseel	milieu	continu	gemeente		
1	Versterken van de hoofdkern in buitengebied Opwijk	Opwijk	toegankelijkheid	continu	gemeente		
21	Complementariteit tussen recreatief en functioneel fietsroutenetwerk nastreven door overleg	gebiedsdekkend	toegankelijkheid	continu	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
49	Fietspaden onderhouden (intergemeentelijk): opruimen van o.a. sneeuw en steentjes. Ook de bermen tijdig snoeien.	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersveiligheid	continu	gemeente		
48	Controle op naleven van tonnenmaatbeperking	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
51	Controle op sluipverkeer	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
3	Vrijwaren open ruimte	N47	verkeersleefbaarheid milieu	continu	gemeente	Vlaams Gewest	
47	Toezicht op fout parkeren	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	continu	lokale politie		
46	Snelheidscontroles	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	lokale politie		
7	Aandacht voor verblijfsfunctie bij inrichting zone 30	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	continu	gemeente		
50	Sensibilisatie van verschillende verkeersstopics binnen de gemeente	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid milieu	continu	gemeente		
9	Onderhoud van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	bereikbaarheid toegankelijkheid	KT	gemeente		
37	Verkeerslichten op elkaar afstemmen voor een vlottere doorstroming te garanderen op N211	N211	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest	Pro memorie
12	Vervolledigen fietsroute Opwijk - Merchtem (via Sint-Paulusbaan - Steenweg op Merchtem - Hollestraat)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 75/lm

13	Fietsroute in Opwijk-centrum (bewegwijzering)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 2.000
17	Ondertunneling of veilig fietsoversteek (FOP) Leirekens route kruising Steenweg op Dendermonde.	N47, Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	Vlaams Gewest	provincie,gemeente	€ 750.000
19	Beveiligen kruispunt Steenweg op Lebbeke	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 10.000
20	Beveiligen oversteekplaats Steenweg op Lebbeke thv spoorweg	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 3.000
10	Oversteekplaatsen schoolomgevingen	centrum Opwijk en Nijverseel	verkeersveiligheid toegankelijkheid	KT	gemeente		€ 5.000
24	Instellen snelheidsregime 30 km/u Mazenzele: rond de kerk	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest, lokale politie	Pro memorie
31	Onderzoek naar verkeerscirculatie Luikerweg in functie van de school: proefopstelling	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	KT	gemeente	politie	
36	Opstellen convenant met bedrijven in centrum	Opwijk	bereikbaarheid verkeersleefbaarheid	KT - MLT	gemeente		Pro memorie
30	Onderzoek naar éénrichting verkeer in Droeshout	Droeshout	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT-MLT	gemeente		
25	Doortochtherinrichting: centrum Mazenzele	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 1.250.000
15	Herinrichting N211 - Steenweg op Vilvoorde	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid	LT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
23	Instellen snelheidsregime 30 km/u Opwijk-centrum: binnen de ringstructuur van Heiveld, Ringlaan, en Karenveldstraat	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	lokale politie	Pro memorie
28	Schoolomgeving Nijverseelstraat (kleuter en lagere)	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
38	Opmaken bewegwijzeringsplan en circulatiepatroon vrachtverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT	buurgemeenten		€ 7.500
39	Afsluiten van convenants met bedrijven m.b.t. te volgen vrachtroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
33	Fietsparkeeronderzoek	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
32	Parkeeronderzoek vrachtwagens	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
34	Parkeeronderzoek Opwijk: langparkeerders, blauwe zones	Opwijk	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
15b	Herinrichten kruispunt N211 X Steenweg op Merchtem	N211	verkeersveiligheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	
11	Uitbouwen / aanleg en onderhoud van OMA-fietsroute	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
14a	Beveiligen fietsoversteken N47	N47	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
15a	Beveiligen fietsoversteekplaatsen	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	€ 300.000
16	Beveiligen fietsoversteken N411	N411	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie,gemeente	

8	Aanleg/vernieuwing/van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		€ 75/lm
15f	Vernieuwen fietspad langs N211	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
18	FOP Leirekens route op gemeentewegen eenvormig qua inrichting, signalisatie, e.d.	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT	gemeente	provincie	
6	Inrichting van de centrumstraten van de voorziene zone 30	gebiedsdekkend: zone 30-gebieden	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	Vlaams Gewest	
14b	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. Zottegemstraat	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
14c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. grens Asse	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Langeveldweg	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15d	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Mansteen	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15e	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. kruising Steenweg op Brussel	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
26	Schoolomgeving Heiveld (basisschool, buso en technisch middelbaar)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 2.000.000
27	Schoolomgeving Karenveldstraat (middelbaar onderwijs)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 100.000
29	Schoolomgeving Neerveldstraat (kleuter)	Eeksen	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
35	Uniforme herinrichting kernen	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
14	Herinrichting N47 - Steenweg, Steenweg op Brussel, Steenweg op Dendermonde	N47	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	

Takenprogramma per initiatiefnemer

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Budgettaire raming
38	Opmaken bewegwijzeringsplan en circulatiepatroon vrachtverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT	buurgemeenten		€ 7.500
22	Onderzoek naar de uitbreiding lijn Zaventem - Merchtem naar Opwijk Station	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT - LT	De Lijn	gemeente	
40	Overleg met openbaar vervoersmaatschappijen omtrent inzetten extra voertuigen bij evenementen mits betaling gemeente	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn	
41	Pendelaars en inwoners informeren over het aangepast openbaar vervoersnet	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	
44	Opmaak en verspreiden informatiebrochures fietsroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	provincie, scholen	€ 5.000
45	Nieuwe inwoners inlichten omtrent de reizen van De Lijn door dienstregelingenboekjes aan te bieden	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente		
42	Promoten van gebruik van fiets en openbaar vervoer (o.a. belbusgebieden, stimuleren van fietsparkeren, ...)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	€ 5.000
43	Informatiecampagne scholen: schoolpooling, fietscolleges, fietscampagne	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	scholen	€ 1.000
4	Bundeling van sport- en vrijetijdsbesteding op Vetweyde	Opwijk	bereikbaarheid milieu toegankelijkheid	continu	gemeente		€ 2.500.000
2	Behoud landelijke karakter Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	Droeshout, Mazenzele, Nijverseel	milieu	continu	gemeente		
1	Versterken van de hoofdkern in buitengebied Opwijk	Opwijk	toegankelijkheid	continu	gemeente		
21	Complementariteit tussen recreatief en functioneel fietsroutenetwerk nastreven door overleg	gebiedsdekkend	toegankelijkheid	continu	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
49	Fietspaden onderhouden (intergemeentelijk): opruimen van o.a. sneeuw en steentjes. Ook de bermen tijdig snoeien.	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersveiligheid	continu	gemeente		
3	Vrijwaren open ruimte	N47	verkeersleefbaarheid milieu	continu	gemeente	Vlaams Gewest	
7	Aandacht voor verblijfsfunctie bij inrichting zone 30	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	continu	gemeente		
50	Sensibilisatie van verschillende verkeerstopics binnen de gemeente	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid milieu	continu	gemeente		
9	Onderhoud van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	bereikbaarheid toegankelijkheid	KT	gemeente		
37	Verkeerslichten op elkaar afstemmen voor een vlottere doorstroming te garanderen op N211	N211	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest	Pro memorie
12	Vervolledigen fietsroute Opwijk - Merchtem (via Sint-Paulusbaan - Steenweg op Merchtem - Hollestraat)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 75/lm

13	Fietsroute in Opwijk-centrum (bewegwijzering)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 2.000
19	Beveiligen kruispunt Steenweg op Lebbeke	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 10.000
20	Beveiligen oversteekplaats Steenweg op Lebbeke thv spoorweg	Eeksken	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 3.000
10	Oversteekplaatsen schoolomgevingen	centrum Opwijk en Nijverseel	verkeersveiligheid toegankelijkheid	KT	gemeente		€ 5.000
24	Instellen snelheidsregime 30 km/u Mazenzele: rond de kerk	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest, lokale politie	Pro memorie
31	Onderzoek naar verkeerscirculatie Luikerweg in functie van de school: proefopstelling	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	KT	gemeente	politie	
36	Opstellen convenant met bedrijven in centrum	Opwijk	bereikbaarheid verkeersleefbaarheid	KT - MLT	gemeente		Pro memorie
30	Onderzoek naar éénrichting verkeer in Droeshout	Droeshout	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT-MLT	gemeente		
25	Doortochtherinrichting: centrum Mazenzele	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 1.250.000
23	Instellen snelheidsregime 30 km/u Opwijk-centrum: binnen de ringstructuur van Heiveld, Ringlaan, en Karenveldstraat	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	lokale politie	Pro memorie
28	Schoolomgeving Nijverseelstraat (kleuter en lagere)	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
39	Afsluiten van convenants met bedrijven m.b.t. te volgen vrachtroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
33	Fietsparkeeronderzoek	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
32	Parkeeronderzoek vrachtwagens	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
34	Parkeeronderzoek Opwijk: langparkeerders, blauwe zones	Opwijk	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
11	Uitbouwen / aanleg en onderhoud van OMA-fietsroute	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
8	Aanleg/vernieuwing/van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		€ 75/lm
18	FOP Leirekens route op gemeentewegen eenvormig qua inrichting, signalisatie, e.d.	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT	gemeente	provincie	
6	Inrichting van de centrumstraten van de voorziene zone 30	gebiedsdekkend: zone 30-gebieden	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	Vlaams Gewest	
26	Schoolomgeving Heiveld (basisschool, buso en technisch middelbaar)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 2.000.000
27	Schoolomgeving Karenveldstraat (middelbaar onderwijs)	Opwijk	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 100.000
29	Schoolomgeving Neerveldstraat (kleuter)	Eeksken	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
35	Uniforme herinrichting kernen	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		

5	RUP lokale bedrijvenzone	Nijverseel	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT / LT	gemeente		€ 25.000
48	Controle op naleven van tonnenmaatbeperking	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
51	Controle op sluipverkeer	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
47	Toezicht op fout parkeren	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	continu	lokale politie		
46	Snelheidscontroles	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	lokale politie		
17	Ondertunneling of veilig fietsoversteek (FOP) Leirekens route kruising Steenweg op Dendermonde.	N47, Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	Vlaams Gewest	provincie,gemeente	€ 750.000
15	Herinrichting N211 - Steenweg op Vilvoorde	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid	LT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
15b	Herinrichten kruispunt N211 X Steenweg op Merchtem	N211	verkeersveiligheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	
14a	Beveiligen fietsoversteken N47	N47	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
15a	Beveiligen fietsoversteekplaatsen	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	€ 300.000
16	Beveiligen fietsoversteken N411	N411	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie,gemeente	
15f	Vernieuwen fietspad langs N211	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
14b	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. Zottegemstraat	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
14c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. grens Asse	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Langeveldweg	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15d	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Mansteen	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15e	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. kruising Steenweg op Brussel	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
14	Herinrichting N47 - Steenweg, Steenweg op Brussel, Steenweg op Dendermonde	N47	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	

Werkprogramma per locatie

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Budgettaire raming
10	Oversteekplaatsen schoolomgevingen	centrum Opwijk en Nijverseel	veerkeersveiligheid toegankelijkheid	KT	gemeente		€ 5.000
9	Onderhoud van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	bereikbaarheid toegankelijkheid	KT	gemeente		
8	Aanleg/vernieuwing/van voetpaden	centrum Opwijk, Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	veerkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		€ 75/lm
30	Onderzoek naar éénrichting verkeer in Droeshout	Droeshout	veerkeersveiligheid veerkeersleefbaarheid	KT-MLT	gemeente		
2	Behoud landelijke karakter Droeshout, Mazenzele en Nijverseel	Droeshout, Mazenzele, Nijverseel	milieu	continu	gemeente		
19	Beveiligen kruispunt Steenweg op Lebbeke	Eeksken	veerkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 10.000
20	Beveiligen oversteekplaats Steenweg op Lebbeke thv spoorweg	Eeksken	veerkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 3.000
29	Schoolomgeving Neerveldstraat (kleuter)	Eeksken	veerkeersveiligheid veerkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
38	Opmaken bewegwijzeringsplan en circulatiepatroon vrachtverkeer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT	buurgemeenten		€ 7.500
22	Onderzoek naar de uitbreiding lijn Zaventem - Merchtem naar Opwijk Station	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT - LT	De Lijn	gemeente	
40	Overleg met openbaar vervoersmaatschappijen omtrent inzetten extra voertuigen bij evenementen mits betaling gemeente	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn	
41	Pendelaars en inwoners informeren over het aangepast openbaar vervoersnet	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	
44	Opmaak en verspreiden informatiebrochures fietsroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente	provincie, scholen	€ 5.000
45	Nieuwe inwoners inlichten omtrent de reismwegen van De Lijn door dienstregelingenboekjes aan te bieden	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	gemeente		
42	Promoten van gebruik van fiets en openbaar vervoer (o.a. belbusgebieden, stimuleren van fietsparkeren, ...)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	De Lijn, NMBS	€ 5.000
43	Informatiecampagne scholen: schoolpooling, fietscolleges, fietscampagne	gebiedsdekkend	bereikbaarheid milieu	continu	gemeente	scholen	€ 1.000
21	Complementariteit tussen recreatief en functioneel fietsroutenetwerk nastreven door overleg	gebiedsdekkend	toegankelijkheid	continu	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	
49	Fietspaden onderhouden (intergemeentelijk): opruimen van o.a. sneeuw en steentjes. Ook de bermen tijdig snoeien.	gebiedsdekkend	toegankelijkheid veerkeersveiligheid	continu	gemeente		
7	Aandacht voor verblijfsfunctie bij inrichting zone 30	gebiedsdekkend	veerkeersveiligheid veerkeersleefbaarheid	continu	gemeente		

50	Sensibilisatie van verschillende verkeerstopics binnen de gemeente	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid milieu	continu	gemeente		
39	Afsluiten van convenants met bedrijven m.b.t. te volgen vrachtroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	gemeente		
33	Fietsparkeeronderzoek	gebiedsdekkend	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
32	Parkeeronderzoek vrachtwagens	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
18	FOP Leirekens route op gemeentewegen eenvormig qua inrichting, signalisatie, e.d.	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT	gemeente	provincie	
35	Uniforme herinrichting kernen	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		
48	Controle op naleven van tonnenmaatbeperking	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
51	Controle op sluipverkeer	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	lokale politie		
47	Toezicht op fout parkeren	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid toegankelijkheid	continu	lokale politie		
46	Snelheidscontroles	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	lokale politie		
6	Inrichting van de centrumstraten van de voorziene zone 30	gebiedsdekkend: zone 30-gebieden	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente	Vlaams Gewest	
24	Instellen snelheidsregime 30 km/u Mazenzele: rond de kerk	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest, lokale politie	Pro memorie
25	Doortochtherinrichting: centrum Mazenzele	Mazenzele	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	gemeente	provincie, Vlaams Gewest	€ 1.250.000
37	Verkeerslichten op elkaar afstemmen voor een vlottere doorstroming te garanderen op N211	N211	toegankelijkheid verkeersleefbaarheid	KT	gemeente	Vlaams Gewest	Pro memorie
15	Herinrichting N211 - Steenweg op Vilvoorde	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid toegankelijkheid	LT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
15b	Herinrichten kruispunt N211 X Steenweg op Merchtem	N211	verkeersveiligheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	
15a	Beveiligen fietsoversteekplaatsen	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	gemeente	€ 300.000
15f	Vernieuwen fietspad langs N211	N211	verkeersveiligheid bereikbaarheid toegankelijkheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
15c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Langeveldweg	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15d	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. Mansteen	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
15e	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg op Vilvoorde: t.h.v. kruising Steenweg op Brussel	N211	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
16	Beveiligen fietsoversteken N411	N411	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
3	Vrijwaren open ruimte	N47	verkeersleefbaarheid milieu	continu	gemeente	Vlaams Gewest	

14a	Beveiligen fietsoversteken N47	N47	verkeersveiligheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
14	Herinrichting N47 - Steenweg, Steenweg op Brussel, Steenweg op Dendermonde	N47	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie, gemeente	
14b	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. Zottegemstraat	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
14c	Poorteffect: van 70km/u naar 50km/u: Steenweg: t.h.v. grens Asse	N47 - Steenweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	Vlaams Gewest	provincie	minimaal € 20.000
17	Ondertunneling of veilig fietsoversteek (FOP) Leirekens route kruising Steenweg op Dendermonde.	N47, Nijverseel	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	Vlaams Gewest	provincie,gemeente	€ 750.000
31	Onderzoek naar verkeerscirculatie Luikerweg in functie van de school: proefopstelling	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	KT	gemeente	politie	
28	Schoolomgeving Nijverseelstraat (kleuter en lagere)	Nijverseel	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	gemeente		€ 15.000
5	RUP lokale bedrijvenzone	Nijverseel	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid toegankelijkheid	MLT / LT	gemeente		€ 25.000
4	Bundeling van sport- en vrijetijdsbesteding op Vetweyde	Opwijk	bereikbaarheid milieu toegankelijkheid	continu	gemeente		€ 2.500.000
1	Versterken van de hoofdkern in buitengebied Opwijk	Opwijk	toegankelijkheid	continu	gemeente		
12	Vervolledigen fietsroute Opwijk - Merchtem (via Sint-Paulusbaan - Steenweg op Merchtem - Hollestraat)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 75/lm
13	Fietsroute in Opwijk-centrum (bewegwijzering)	Opwijk	verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT	gemeente		€ 2.000
36	Opstellen convenant met bedrijven in centrum	Opwijk	bereikbaarheid verkeersleefbaarheid	KT - MLT	gemeente		Pro memorie

9.2. Samenstelling GBC

Gemeente Opwijk	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. A. Beerens – burgemeester • Dhr. J. Deleu – schepen van verkeer • Mevr. I. De Coninck – schepen van leefmilieu • Dhr. A. Merckx – Dienst Infrastructuur Opwijk • Mevr. M. Van der Straeten – Dienst Infrastructuur Opwijk
Politie	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. F. Scrayen – Politiezone AMOW
MOW – BMV	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. A. Jaspers
MOW – AWV	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. B. Hompes
RWO RO Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. R. Nackaerts
Provincie Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. N. Tierens
LNE	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. A. Wynants
NMBS - Holding	<ul style="list-style-type: none"> • Dhr. E. Van Thuyne
VVM – De Lijn Vlaams-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. A. Witters
VVM – De Lijn Oost-Vlaanderen	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. A. Langerock
Fractie Gemeenteraad Opwijk	<ul style="list-style-type: none"> • N-Va fractie: mevr. Els Van Buggenhout • Open-VLD fractie: dhr. Karel Abbeloos • INZET fractie: dhr. Pol Verhaevert • CD&V fractie: mevr. Lutgard Van der Borgh
Verkeersadviesraad Opwijk	<ul style="list-style-type: none"> • Vertegenwoordiger Verkeersadviesraad
studiebureau D+A Consult	<ul style="list-style-type: none"> • Mevr. A. Lambrechts • Dhr. H. Van den Wyngaert

**9.3. Verslag PAC fase 1 – conformverklaring
 Verkenningnota**

Ingekomen
12 -05- 2010
GEMEENTE
1745 OPWIJK

O. Jansen

agentschap
Wegen en Verkeer

Aan het College van Burgemeester
en Schepenen

van en te
1745 Opwijk

W. Jansen 2010
536

Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
Luchthavenlaan 4
1800 Vilvoorde
Tel. 02 257 23 11 – Fax 02 257 23 80
wegen.vlaamsbrabant@vlaanderen.be

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

vragen naar / e-mail

telefoonnummer

datum

0697

Anita Jaspers

02/257.23.98

11 MEI 2010

Verslag


Betreft: Provinciale auditcommissie op dinsdag 20 april 2010
Mobiliteitsplan: verkenningnota

Geacht College,

Hierbij bezorg ik u het verslag van de bovenvermelde audit te bezorgen.

Hoogachtend,

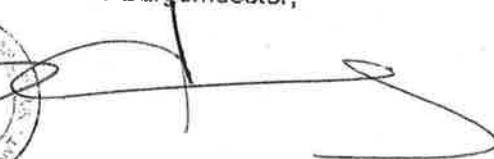
Gezien om te worden gevoegd bij de beslissing van de
Gemeenteraad van Opwijk dd.*27.10.2010*...*part 1*
In opdracht:

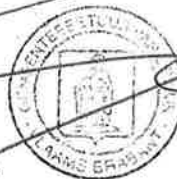

ir. Tim Lonneux
afdelingshoofd

De Gemeentesecretaris,

De Burgemeester,


J. Van Damme


L. Van Biesen - Van der Borcht



PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE VLAAMS-BRABANT
Bijeenkomst van 20 april 2010
ADVIES VAN DE AUDITOR



GEMEENTE OPWIJK
Mobiliteitsplan – Verkenningnota

Stand van zaken - procedure

Moederconvenant	door de minister ondertekend op
Bijakte 1	door de minister ondertekend op
Beleidsplan	conform verklaard door de PAC op 20 april 2004
Sneltoets	gunstig verklaard door de PAC op 5 maart 2009

1 Situering

De voorlegging van de verkenningnota gebeurt 1 jaar na de voorlegging van de sneltoets. De GBC vond plaats op 19 maart 2010. De provincie was verontschuldigd voor de GBC, AWV was niet aanwezig.

Het PAC-advies van de sneltoets was gunstig : de thema's categorisering lokale wegen (als thema dat meerdere elementen omvat) en de opmaak van een schoolbereikbaarheidsplan werden zondermeer gunstig verklaard.

2 Bespreking van de verkenningnota

In voorliggende verkenningnota wordt het thema 'opmaak van een schoolbereikbaarheidsplan' niet meer weerhouden : immers de kaart is ondertussen reeds gemaakt. Het thema categorisering lokale wegen wordt opgesplitst in twee delen : zwaar vervoer en sluisverkeer.

De voorliggende verkenningnota werd door de gemeente zelf opgemaakt. Dit verdient een pluim.

De planningscontext is zeer volledig en krachtig opgemaakt. Er wordt ook telkens aangegeven wat het belang is, wat de relatie is met het mobiliteitsbeleid.

Het plan van aanpak voor het thema 'zwaar vervoer' is volledig en goed opgebouwd.

Op de PAC geeft de provincie aan dat tonnagebepalingen niet de enige oplossing mogen zijn voor de problemen met zwaar vervoer.

In het plan van aanpak voor het thema 'sluisverkeer' ontbreekt de definitie van sluisverkeer. Heel belangrijk bij de aanpak van dit thema is dat op voorhand gedefinieerd wordt welk verkeer als sluisverkeer beschouwd wordt. Dit kan voor elke route waar een probleem is anders zijn. In de vooropgestelde onderzoeksvragen komt wel de vraag 'hebben de verkeersdeelnemers die in deze

straten komen er een bestemming ?' aan bod. Het lijkt echter verstandiger om te vertrekken van een definitie vooraleer verder onderzoek gevoerd wordt. Dit zal de discussie objectiveren.

Op de PAC wordt aangegeven door RWO dat er nog problemen zijn rond de stationsomgeving. Verder overleg is hiervoor nodig op een ander forum.

3 Conclusies en advies

De verkenningsnota wordt conform verklaard.

De gemeente Opwijk heeft 9 maanden de tijd om, indien de GBC dit wenselijk vindt, een uitwerkingsnota (onderzoeksrapport) voor te leggen.

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.

Voor advies,
Te Brugge,
26 april 2010,



auditor mobiliteitsplannen
Hannelore Deblaere

9.4. Verslag GBC

Verlag Gemeentelijke Begeleidings Commissie

vrijdag 19 maart 2010

Betreft : VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN OPWIJK VERKENNINGSNOTA – module 1

Aanwezig :

- Anita Jaspers, MOW, mobiliteitsbegeleider
- Luc Mutsaerts, RWO, ruimtelijke ordening
- Roeland Van Royen, De Lijn Oost-Vlaanderen
- Pol Verhaevert, gemeente Opwijk, schepen voor verkeer
- André Merckx, gemeente Opwijk, diensthoofd dienst infrastructuur
- Frank Gillijns, gemeente Opwijk, gemeenteraadslid
- Mia Van der Straeten, gemeente Opwijk, administratief medewerker
- Fred Scayen, politiezone AMOW, diensthoofd verkeersdienst

Verontschuldigd :

- Sarah Van Geit, Provincie Vlaams Brabant, dienst mobiliteit
- Marnix Van den Berghe, De Lijn Vlaams-Brabant

Bespreking :

De planningscontext van de verkenningnota wordt overlopen. Hierbij wordt, op vraag van de dienst mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant, het functioneel en recreatief fietsroutenetwerk van de provincie beter omschreven. Bij de invoering van de basismobiliteit Oost-Vlaanderen stelt de heer Van Royen dat door De Lijn een wensnet opgemaakt werd. Dit wordt toegevoegd aan de nota. De heer Van Royen vraagt ook om bij het project Trage Wegen, een koppeling te maken met het openbaar vervoer.

Uit de sneltoets bleek dat er volgende thema's geselecteerd werden voor verdere concrete uitwerking :

- categorisering wegen in functie van zwaar vervoer
- categorisering wegen in functie van sluisverkeer
- opmaak schoolbereikbaarheidsplan

De tijd heeft het dossier "opmaak schoolbereikbaarheidsplan" echter ingehaald. Na de opmaak van de sneltoets (2007) werd reeds in de loop van 2009, met medewerking van alle Opwijkse scholen en de Vlaamse Stichting Verkeer, een ontwerp gemaakt van schoolbereikbaarheidsplan of schoolrouteplan. Inhoudelijk is het plan volledig af, het moet enkel nog bijgewerkt worden wat de lay-out betreft. Zodra het plan klaar is kan het gedrukt worden en verspreid onder de leerlingen en belanghebbenden. De module 15, flankerende maatregelen, werd eveneens reeds opgemaakt. Het thema "schoolbereikbaarheidsplan" wordt dan ook geschrappt in de nota.

Bespreking van het thema zwaar vervoer :

Volgens de huidige wegencategorisering is er een ringstructuur gevormd rond het centrum. De ring loopt echter niet rond het centrum, maar door het centrum. Het is de bedoeling om deze ringstructuur te doorbreken. Maar het kan ook niet de bedoeling zijn om alle verkeer te leiden langsheen een school met +/- 700 leerlingen.

Het is aangewezen dat de wegen die zwaar vervoer kunnen verwerken, ook gebruikt worden als route voor zwaar vervoer. De voorgestelde route moet echter logisch blijven, zonder grote omwegen voor het verkeer en zonder overlast te bezorgen in de betrokken straten. Het is niet de bedoeling om in deze fase reeds oplossingen aan te bieden. Deze moeten blijken uit de onderzoeken die zullen gevoerd worden.

Naast vragen als : waar zijn er problemen met zwaar vervoer en welke straten kunnen zwaar vervoer verwerken, stelt men ook de vraag of er bestemmingsgericht verkeer is naar de buurgemeenten. Best wordt er overleg gepleegd met de buurgemeenten om samen naar oplossingen te zoeken.

Tellingen van de voertuigcategorieën worden best niet enkel uitgevoerd op de routes voor zwaar vervoer en mogelijke alternatieve routes, maar ook op de aanvoerroutes om een duidelijk idee te krijgen over de kwantiteit van het vrachtverkeer.

Om het zwaar vervoer te weren uit de lokale wegen is tonnagebepanking één mogelijkheid, maar er moet ook gezocht worden naar alternatieve middelen om het vrachtverkeer in verblijfsgebieden te vermijden.

Bespreking van thema sluikeverkeer :

In Opwijk zijn het voornamelijk bestemmingsgerichte straten met landelijk karakter die te maken krijgen met doorgaand sluikeverkeer : straten die zeer smal zijn, voornamelijk bestemd voor landbouwvoertuigen, waar eerder weinig bebouwing is, maar die als verbinding gebruikt worden tussen twee woonkernen.

Het is echter niet makkelijk om objectief te oordelen of men met sluikeverkeer te maken heeft of niet. Tellingen geven enkel het aantal voertuigen weer en klachten zijn niet altijd terecht. Het is aangewezen om voor dit thema enquêtes uit te voeren en onderzoek te verrichten naar herkomst en bestemming van het verkeer in de straten waar sluikeverkeer vermoed wordt. Voor de verdere uitwerking van dit thema kan best beroep gedaan worden op externen.

Opgemaakt
30 maart 2010

Mia Van der Straeten
Gemeentebestuur Opwijk
administratief medewerker
verantwoordelijke verkeer

Verslag Gemeentelijke Begeleidings Commissie

dinsdag 27 maart 2012

**Betreft : VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN OPWIJK
UITWERKINGSNOTA – module 1**

Aanwezig :

- Pol Verhaevert, gemeente Opwijk, schepen voor mobiliteit
namens Inzet-fractie
- Gust Van Mulders, gemeente Opwijk, namens CD&V-NVA -fractie
- Jacqueline Verplancke, gemeente Opwijk, namens Vlaams-Belang -fractie
- Veerle Smet, MOW, mobiliteitsbegeleider
- Nele Tierens, Provincie Vlaams Brabant, dienst mobiliteit
- Anneleen Langerock, De Lijn Oost-Vlaanderen
- Fred Scayen, politiezone AMOW, diensthoofd verkeersdienst
- André Merckx, gemeente Opwijk, diensthoofd dienst infrastructuur
- Mia Van der Straeten, gemeente Opwijk, administratief medewerker

Verontschuldigd :

- Lutgard Van Biesen-Van der Borght, burgemeester
- Luc Mutsaerts, RWO, ruimtelijke ordening
- Ann Witters, De Lijn Vlaams-Brabant
- Albert Beerens, gemeente Opwijk, namens OpenVLd-fractie

Bespreking :

Uit de verkenningsnota blijkt dat de wegencategorisering in Opwijk dient aangepast te worden, enerzijds in functie van het zwaar vervoer, anderzijds in functie van het sluipverkeer. Om een zicht te krijgen op de verkeersstromen in en vooral door de gemeente werden er op verschillende plaatsen in de gemeente verkeerstellingen uitgevoerd en werd er een herkomst- en bestemmingsonderzoek gevoerd. Deze tellingen en metingen werden uitgevoerd door de firma Flow, de analyse van de tellingen en metingen en het kordononderzoek gebeurde door de firma Arcadis, in onderaaneming voor Flow. De resultaten (onderdeel van de uitwerkingsnota) worden overlopen.

Uit de tellingen blijkt dat het doorgaand zwaar vervoer in de gemeente eerder beperkt is. Het meeste zwaar verkeer heeft een bestemming of een herkomst in het centrum. Om de overlast te spreiden wordt de categorisering van Karenveldstraat en Nanovestraat aangepast als lokale weg type I – verbindingsweg. Door hun breedte en ruime aanleg kunnen deze straten het zwaar vervoer verwerken. Zij behoren tevens tot de logische route om vanuit het centrum de N211 te bereiken, richting Merchtem.

Bij de aangepaste categorisering wordt een derde type lokale weg voorgesteld. Zonder bijkomende informatie zijn eigenlijk alle wegen die niet behoren tot lokale type I of lokale type II van het derde type. Omdat wij in de gemeente toch een duidelijk onderscheid willen maken tussen de landelijke wegen en de woonstraten in het centrum, kan er toch een type III – landelijke wegen opgenomen worden in het mobiliteitsplan, met duidelijke aanduiding op kaart van welke wegen tot deze categorie behoren.

Uit de resultaten blijkt ook dat er een zeer duidelijke verkeersstroom is, 's ochtends van noord naar zuid en 's avonds van zuid van noord, door het centrum. Door de aanpassing van de categorisering (Karenveldstraat als verbindingsweg) wordt de noord-zuid verbinding wel bestendig, maar dan geleid via de Averbekstraat naar Karenveldstraat in plaats van via de Heirbaan naar de Ringlaan. Hierdoor kan de Heirbaan voor een deel ontlast worden.

Volgens de huidige wegencategorisering is er een ringstructuur gevormd rond het centrum. Deze ring werd aangelegd in de jaren '60, begin '70. Door de evolutie van de bebouwing in het centrum loopt de ring nu echter niet rond het centrum, maar door het centrum. Het is dan ook de bedoeling om deze ringstructuur te doorbreken.

Bij de opmaak van de verkenningsnota was er nog onduidelijkheid over het dossier voor de herinrichting van de stationsomgeving en had RWO nog vragen over de uitbreiding van de parking. Ondertussen werd er een mobiliteitsstudie opgemaakt en een definitief ontwerpplan goedgekeurd. De realisatie start vermoedelijk in het najaar.

Opgemaakt
27 maart 2012

Mia Van der Straeten
Gemeentebestuur Opwijk
administratief hoofdmedewerker
verantwoordelijke verkeer

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN OPWIJK

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 4 JULI 2013

Verslaggever: Hans Van den Wyngaert

Verslag versie

5 augustus 2013

Onderwerp: Beleidsplan Opwijk

Aard van de GBC-beslissing

Eindbeslissing bij consensus

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Albert Beerens	Burgemeester	0477/28.84.19 albertbeerens@hotmail.com	V
Johan Deleu	Schepen van Verkeer	0486/90.54.77 Johan.deleu@opwijk.be	A
Inez De Coninck	Schepen van Leefmilieu	0499/51.53.03 Inez.deconinck@opwijk.be	A
Merckx André	Diensthooft Infrastructuur	052/36.51.30 Andre.merckx@opwijk.be	A
Mia Van der Straeten	Medewerker Dienst Infrastructuur	052/36.51.36 Mia.vanderstraeten@opwijk.be	A
Anita Jaspers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	016/66.58.47 Anita.jaspers@mow.vlaanderen.be	A
Ann Witters	VVM De Lijn – Vlaams- Brabant	016/31.37.54 Ann.witters@delijn.be	A
Anneleen Langerock	VVM De Lijn – Oost- Vlaanderen	09/211.92.95 Anneleen.langerock@delijn.be	A
Bart Hompes	Wegbeheerder: Agentschap Wegen en Verkeer	016/66.57.41 Bart.hompes@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Nele Tierens	Provincie Vlaams- Brabant	016/26.74.90 Nele.tierens@vlaamsbrabant.be	A
Roland Nackaerts	Departement Ruimtelijke Ordening	Roland.nackaerts@rwo.vlaanderen.be	N
Christiane Van Rijckeghem	NMBS - Holding	Christiane.vanrijckeghem@b-holding.be	N
Georges Rogge	NMBS - Holding	Georges.rogge@b-holding.be	N
Annemie Wynants	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Annemie.wynands@lne.vlaanderen.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Eric Roelands	Dienst Leefmilieu – Opwijk	Eric.roelands@opwijk.be	N
Fred Scrayen	Politiezone AMOW	0474/98.82.12 Fred.scrayen@amow.be	A
Els Van Buggenhout	N-Va fractie	0479/83.64.34 Els.vanbuggenhout@telenet.be	N
Karel Abbeloos	Open-VLD fractie	0494/19.65.33 Karel.abelloos@skynet.be	A
Pol Verhaevert	INZER fractie	0475/65.06.72 Pol.verhaevert@telenet.be	N
Lutgard Van der Borgh	CD&V fractie	0497/28.09.66 Lutgard.vanderborgh@gmail.com	A
Willy Price	Verkeersadviesraad Opwijk	052/35.86.32 Willy.price@skynet.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Albert Beerens	Mia Van der Straeten

Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

1. Inleiding

De voorzitter – Schepen Deleu – opent de vergadering. Vooreerst wordt het Huishoudelijk Reglement GBC overlopen. Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV) geeft een korte toelichting van het Huishoudelijk Reglement. Volgens het nieuwe decreet neemt het belang van de GBC toe. Hierbij werd een Huishoudelijk Reglement opgemaakt om het belang van de GBC te schetsen. De Vlaamse regering voorziet een sjabloon voor dit Huishoudelijk Reglement.

Het Huishoudelijk Reglement wordt overlopen met de aanwezige leden, waarna het unaniem wordt goedgekeurd.

2. Beleidsplan

Het extern studiebureau D+A Consult (als ontwerper van het mobiliteitsplan) voorziet een korte presentatie met de belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de vorige GBC.

Op basis van deze toelichting en het beleidsplan worden enkele bemerkingen geformuleerd.

Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

- De provincie en de Verkeersadviesraad raden aan om bij de Aandachtspunten (pagina 35) de trage wegen mee op te nemen. De gemeente sluit hierbij aan met de mededeling dat de inventarisatie van de trage wegen gestart is. BMV voegt hieraan toe dat ook bij de voetgangersvoorzieningen de Trage Wegen zouden toegevoegd dienen te worden. De GBC-leden komen overeen dat een apart hoofdstuk *Trage Wegen* dient voorzien te worden en dit na het hoofdstuk 5.2.2 *Fietsroutenetwerk*.

Fietsroutenetwerk

- Eind mei 2013 vond er overleg plaats tussen Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de gemeente met betrekking tot de ondertunneling van de N47, in functie van onder andere de Leirekensroute. De modules worden overgedragen naar een Samenwerkingsovereenkomst VI. Aangezien er momenteel enkel budget vrij is voor de ondertunneling, maar niet voor de wegenis van de N47 zal er in 2014 gestart worden met de werken van de ondertunneling van het fietspad ter hoogte van de N47.
- De provincie wenst een toevoeging van het 'knooppuntennetwerk' bij het Recreatieve Fietsroutenetwerk (pagina 34 en 35). Het knooppuntennetwerk is herkenbaar voor bewoners.

Openbaar Vervoer

- De Lijn Vlaams-Brabant en BMV willen dat in het dossier (tekstueel) de Gebiedsevaluatie van De Lijn wordt opgenomen, overeenkomstig punt 21 in de actietabel: *Onderzoek uitbreiding lijn Zaventem – Opwijk Station*. Hierbij kan verwezen worden naar de gebiedsevaluatie van De Lijn (waar de haalbaarheid van de bediening van het station onderzocht zal worden), maar tevens naar de vraag van de gemeente zelf om het station te bedienen met lijn 821.
- De politie wenst dat de verschillende actoren zich bewust zijn van de gevolgen van de komst van het GEN-netwerk. Met de uitbouw van het GEN-netwerk zullen er meer spoorvoertuigen gebruik maken van de spoorlijn, waardoor de slagbomen op de N211 Klei meer gesloten zullen zijn. Zo vreest de politie voor sluipverkeer via landelijke wegen. De politie vraagt of het mogelijk is om de categorisering van de N211 (secundaire weg type III) op te waarderen. De gemeente en BMV zien hier geen graten in; bij een hogere categorisering zal er ook extra verkeer en ruimtelijke functies langs de N211 plaats vinden. De vraag is bijgevolg of er dan op een andere locatie geen tunnel of dergelijke voorzien wordt, zodat het verkeer op die locaties vlotter gaat én op de N211. Dit moet echter op een grotere schaal bekeken worden en overstijgt het gemeentelijke mobiliteitsplan.

Wegencategorisering

- De provincie stipuleert dat de snelheidsregimes (pagina 37) verduidelijkt dienen te worden voor Opwijk centrum; gedeeltelijk of geheel, dynamisch of statisch. De aanpassingen dienen overeen te komen met *kaart 4 Afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes* en vice versa. De provincie en BMV stellen verder nog voor om te verduidelijken dat de aangehaalde snelheidsregimes een wensbeeld betreft.
- BMV en de provincie wensen *de inrichting van de centrumstraten van de voorziene zone 30* mee op te nemen bij de actietabel. Op deze wijze kan het wensbeeld van de snelheden omgezet worden in de realiteit in duidelijke, veilige en leesbare zone 30-straten.
- De CD&V fractie stelt zich de vraag of er een mobiliteitsstudie dient opgemaakt te worden voor de komst van het nieuwe bedrijventerrein aan de grens met Lebbeke voor de aansluiting op de Steenweg op Dendermonde. BMV treedt bij met de mededeling dat dergelijke mobiliteitsstudies (of een aanzet tot mobiliteitsstudie) niet noodzakelijk in het mobiliteitsplan aan de orde is. Afhankelijk van de eisen van de ontwikkelingen van het bedrijventerrein zal het type mobiliteitsstudie (mobiliteitstoets of MOBER) worden uitgevoerd.

Parkeerbeleid

- BMV haalt aan dat het Parkeerbeleid momenteel eerder een algemeen beeld beschrijft. BMV stelt aan de gemeente de vraag of ze hiermee verder kan of er anderzijds al een visie voor handen is. De gemeente haalt aan dat er in de toekomst een parkeerstudie zal uitgevoerd worden. Voor extra parkeergelegenheid in het centrum te creëren heeft de gemeente een site ter grootte van 62 are aangekocht tussen de Kattestraat – Oude Pastoriedreef – Gasthuisstraat.

Actietabel

- BMV en de provincie willen vooreerst duidelijk maken dat de actietabel moeilijk leesbaar is; de acties voor dezelfde locaties staan door elkaar. Het studiebureau en de gemeente halen echter aan dat bij de actietabel de volgorde van het dossier gevolgd wordt. In de tabellen in bijlage wordt de focus verlegd, waardoor de volgorde aangepast wordt op het thema waarop de actietabel is gebaseerd (bijvoorbeeld: vanuit de doelstellingen, vanuit het investeringsprogramma, vanuit het takenprogramma per initiatiefnemer, vanuit het werkprogramma per locatie). Op deze wijze wordt de tabel – en de volgorde van de acties – steeds aangepast aan de focus waarop de tabel zich concentreert.
- BMV stipuleert om bij de kolom ‘Partners’ geen opsplitsing te maken naar AWV en BMV, maar het Vlaamse Gewest als partner te gebruiken.
- BMV stelt zich de vraag waarom de fietsoversteekplaatsen en de poorteffecten als aparte acties worden opgenomen. Zij stellen voor om deze te clusteren, met de mogelijkheid tot opsplitsing van de verschillende infrastructurele ingrepen, met name op de Steenweg en de Steenweg op Vilvoorde (punt 13, 15, 25 en 27).
- De provincie en De Lijn wensen het ‘Onderzoek naar snelbusdienst Dendermonde – Brussel’ (punt 21) te schrappen in de actietabel, wegens niet essentieel binnen de Mobiliteitsvisie 2020: eerder stond deze verbinding vermeld in het Regionet Vlaams-Brabant. Het Regionet is één van de pijlers die De Lijn verder meenam in haar wensnet uitgetekend in de Mobiliteitsvisie 2020. Het Regionet bevat evenwel ook het GEN-netwerk waardoor bepaalde verbindingen met een buslijn minder noodzakelijk worden. De snelbusdienst werd niet opgenomen in het wensnet 2020 van De Lijn.
- De OMA-route wordt voorlopig on-hold gezet, maar dient nog wel mee opgenomen te worden als een actie op (middel)lange termijn in de actietabel.
- BMV stelt zich de vraag wat het verschil is tussen punt 10 en 11 in de actietabel. De gemeente en de provincie halen aan dat deze twee verschillende routes betreffen.
- BMV haalt aan dat de afstemming van de verkeerslichten enkel noodzakelijk is op de N211 en niet gebiedsdekkend is. BMV stelt hierbij de vraag of dit enkel over een verkeerslicht van de gemeente betreft of AWV hier geen partner in is. Aanpassingen aan het verkeerslicht moeten samen met AWV bekeken worden.
- De herinrichting van de totale N211 (inclusief poorteffecten, kruispuntherinrichting en vernieuwen fietspad) zal op lange termijn worden uitgevoerd
- De Lijn Vlaams-Brabant vraagt zich bij punt 49 ‘Promoten van gebruik van fiets en openbaar vervoer’ af hoe dit zal georganiseerd worden. De Lijn wil de gemeente bijstaan bij de aanpak voor promotie naar de bevolking.

Voorstel tot wijzigingen van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten

- BMV haalt aan dat onder dit hoofdstuk een opsomming dient gemaakt te worden van de voornaamste wijzigingen ten opzichte van de vorige gemeentelijke beleidsplannen met betrekking tot de mobiliteit.

3. Besluit

De voorzitter vraagt aan de aanwezige leden en de aanwezige volmachthouders of er – mits de bovenvermelde opmerkingen aangepast worden – consensus is over het Beleidsplan.

De aanwezige leden en de burgemeester (via volmacht) vinden hierbij consensus bij het Beleidsplan van Opwijk.

De gemeente zal een aanvraag tot bespreking op de RMC aanvragen voor september. Gezien de vakantie en de verlofdagen is het praktisch niet haalbaar om het dossier nog in augustus op de RMC te krijgen.

Het Beleidsplan Mobiliteit van Opwijk zal hierdoor op de RMC van 10 september worden voorgelegd.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden normaliter binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

Gezien de vakantieperiode wordt de vrijheid gegeven om opmerkingen bij het verslag over te maken tot 5 augustus 2013.

9.5. Verslag PAC fase 2 – conformverklaring Uitwerkingsnota

ok
EX Arnie
EX v. d. P. de
Kerck

O. Arnie
Nood

departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Diestsepoort 6 bus 82

3000 Leuven

Tel. 016 66.58.45 Fax. 016 66 57 55

jaak.boon@mow.vlaanderen.be

Aan het College van Burgemeester en Schepenen

van en te
1745 Opwijk

1011. 27-05 2012

553

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk
BMO/pac-verslag

Bijlagen
1

vragen naar / e-mail

Jaak Boon

telefoonnummer datum

016/66.58.45

10 mei 2012

**Provinciale auditcommissie Vlaams-Brabant – PAC van 17-04-2012
Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota**

Geacht College,



Gelieve in bijlage het onder rubriek genoemde advies van de auditor te vinden.

Hoogachtend,

Gezien om te worden gevoegd bij de beslissing van de

Gemeenteraad van Opwijk dd. ... 27.05.2012 ... punt 1

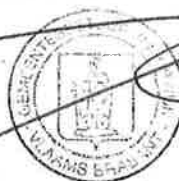
In opdracht:

De Gemeentesecretaris,

De Burgemeester,

Jaak Boon

Mobiliteitscoördinator Vlaams-Brabant Van Damme
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid



L. Van Biesen - Van der Borgh



PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE VLAAMS-BRABANT
Bijeenkomst van 17 april 2012
ADVIES VAN DE AUDITOR



GEMEENTE OPWIJK
Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota

Stand van zaken - procedure

Beleidsplan	conform verklaard door de PAC op 20 april 2004
Snelloets	gunstig verklaard door de PAC op 5 maart 2009
Verkenningnota	conform verklaard door de PAC op 20 april 2010

1 Situering

De uitwerkingsnota wordt één jaar na de verkenningnota voorgelegd aan de PAC. De GBC vond plaats op 27 maart 2012 : RWO was verontschuldigd voor deze GBC, AWV was niet aanwezig.

Er werd voor gekozen om ook de uitwerkingsnota zelf op te maken, er werd hierbij goed werk geleverd. De tellingen zelf (herkomst- bestemming,...) en de analyse daarvan werd wel uitbesteed aan een studiebureau.

2 Bespreking van de uitwerkingsnota

2.1 Thema : wegcategorisering – zwaar vervoer

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

2.2 Thema : wegcategorisering - sluipverkeer

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

2.3 Conclusie

De voorgestelde oplossing bestaat uit twee luiken : enerzijds een aanpassing van de lokale wegen I en II en anderzijds het expliciet aanduiden van lokale wegen III.

Het vreemde aan de voorgestelde wegen lokale III is wel dat een aantal van deze wegen zoals Perreveld en Bolstraat doodlopen in het buitengebied.

De vraag die zich stelt is welke categorie de overige niet-aangeduide wegen hebben. Normaalgezien zijn dit dan lokale wegen III. De definitie op pg 13 geeft ook weinig verschil aan tussen de als lokale weg III aangeduide wegen en de niet-aangeduide wegen.

Op de PAC wordt aangegeven dat het de bedoeling is om op de wegen die nu aangeduid zijn als lokale weg III net extra maatregelen te nemen om het doorgaand verkeer af te remmen. Het is niet de bedoeling dat ze een andere hiërarchie krijgen dan de wegen die 'niet' aangeduid zijn. Ook deze wegen zijn lokale wegen III. Ze zijn dus net de wegen die de minst belangrijke zijn in de hiërarchie.

Het lijkt dan ook beter om deze wegen aan te duiden als wegen waar expliciet maatregelen moeten gebeuren dan als 'aparte lokale wegen III'.

2.4 Participatie

Op de PAC wordt aangegeven dat een participatietraject uitgewerkt werd. De gemeente kijkt nog na of dit voldoende is om te voldoen aan de bepalingen van het mobiliteitsdecreet hierover.

Dit participatietraject moet worden vastgelegd in een gemeenteraadsbeslissing.

Een kopie van de gemeenteraadsbeslissing moet worden toegevoegd in bijlage aan het beleidsplan samen met een verslag van de participatie.

2.5 Volgende fase

Het is een beetje onduidelijk hoe de overgang zal gebeuren van deze uitwerkingsnota naar de opmaak van een nieuw beleidsplan. Immers een nieuw beleidsplan vertrekt wel van het vorige beleidsplan, maar bij alle werkdomeinen moeten bekeken worden of dat er aanpassingen zijn t.g.v. de nieuwe keuze's en of er actualisaties nodig zijn. Het nieuwe beleidsplan moet een coherent verhaal vormen.

3 Conclusies en advies

De uitwerkingsnota wordt gunstig verklaard.

De gemeente Opwijk heeft, volgens de vigerende omzendbrieven, 9 maanden de tijd om haar nieuw beleidsplan voor te leggen.

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.

Voor advies,

Te Brugge,

27 april 2012,



auditor mobiliteitsplannen

Hannelore Deblaere

9.6. Gemeenteraadsbesluit vaststelling GBC

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

PROVINCIE
VLAAMS-BRABANT

ZITTING van 23 april 2013

GEMEENTE
1745 OPWIJK

**Aanwezig : MM. Mevr. Joske Vermeir, raadslid – voorzitter;
Albert Beerens, burgemeester
Jan Couck, Pierre Van de Velde, Johan Deleu,
Mevr. Vera De Koster, Mevr. Inez De Coninck, schepenen;
Patrick De Smedt, OCMW-voorzitter/lid van het College;**

**Mevr. Lutgard Van der Borght, Paul Verhaevert,
Mevr. Anja Haverals, Louis Van Lembergen, William Engels,
Mevr. Marijke De Vis, Mevr. Ineke Robijns, Mevr. Arianne De
Bondt, Mevr. Els Van Buggenhout, Willy Segers, Mevr. Inge De
Nil, Jeroen Eenens, Mevr. Magda Vandeputte, Luc De Ridder,
Mevr. Marieke De Medts en Wouter Van Driessche, raadsleden**

en J. Van Damme, gemeentesecretaris

**Punt 15 : Samenstelling van de gemeentelijke begeleidingscommissie
(GBC) in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan.**

De Raad,

Gelet op het Gemeentedecreet, artikel 42 en 43 ;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, artikel 26/1 en 26/2, ingevoegd bij het decreet van 10 februari 2012, (hierna 'het Decreet' te noemen) ;

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, artikel 2 tot en met 12, (hierna 'het Besluit' te noemen) ;

Overwegende dat artikel 26/1 van het Decreet bepaalt dat elke gemeente een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (afgekort 'GBC') zal oprichten en ook de minimale samenstelling van de GBC vastlegt ;

Overwegende dat artikel 2 tot en met 5 van het Besluit nadere regels bevat omtrent de aanwijzing van de vaste, de variabele en adviserende leden ;

Overwegende dat het overeenkomstig artikel 5 van het Besluit aan de gemeente toekomt adviserende leden van de GBC aan te wijzen ;

Overwegende dat artikel 26/1 van het Decreet bepaalt dat de gemeenteraad in het kader van participatie kan beslissen de vergaderingen van de GBC open te stellen voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking ;

Overwegende dat het volgens artikel 26/2 van het Decreet in sommige gevallen zinvol en noodzakelijk kan zijn de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan te bundelen op bovengemeentelijk vlak. Deze beslissing komt volgens artikel 9, §1, tweede lid van het besluit toe aan het College van Burgemeester en Schepenen ;

Gehoord het verslag van het college van burgemeester en schepenen terzake ;

Met 23 ja-stemmen (algemeen stemmen).

BESLUIT :

Artikel 1 :

Er wordt een Gemeentelijke Begeleidingscommissie of GBC opgericht als multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum verantwoordelijk voor:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

Artikel 2 :

Conform artikel 26/1, § 2, eerste lid, van het decreet van 20 maart 2009 bestaat de GBC uit volgende vaste leden :

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 5°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van de gemeente;
- 3° een vertegenwoordiger van het departement;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

Afhankelijk van de projecten kunnen variabele leden uitgenodigd worden om aan de GBC deel te nemen, o.a. :

- 1° een vertegenwoordiger van de provincie,
- 2° een vertegenwoordiger van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed,
- 3° een vertegenwoordiger van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie,
- 4° een vertegenwoordiger van de NMBS-Holding,
- 5° een vertegenwoordiger van Infrabel.

Artikel 3 :

Volgende adviserende leden worden toegevoegd aan de GBC :

- 1° een vertegenwoordiger van alle in de gemeenteraad vertegenwoordigde fracties,
 - 2° een vertegenwoordiger van de gemeentelijke dienst Infrastructuur,
 - 3° een vertegenwoordiger van de gemeentelijke dienst Leefmilieu,
 - 4° een vertegenwoordiger van de gemeentelijke verkeersadviesraad (VAR).
- Deze adviserende leden worden uitgenodigd op elke vergadering van de GBC.

Artikel 4 :

De schepen voor mobiliteit wordt aangewezen als voorzitter van de GBC. In geval van verhindering, kan de voorzitter deze bevoegdheid delegeren aan een ander lid van het College of een gemeentelijke ambtenaar.

Artikel 5 :

De Raad draagt haar bevoegdheid om te beslissen tot het openstellen van de vergaderingen van de GBC voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking, over aan de voorzitter van de GBC, die dit doet in overleg met de vaste leden.

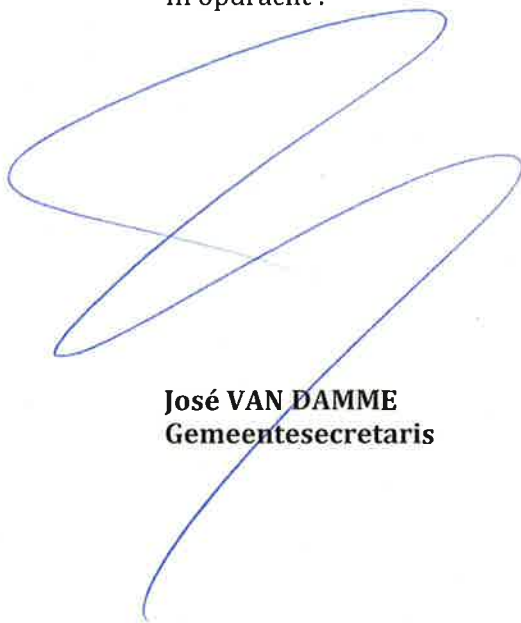
Aldus beslist in voormelde zitting.

In opdracht :
de secretaris,
get. J. Van Damme

de voorzitter,
get. Mevr. J. Vermeir

Voor eensluidend uittreksel,
Opwijk, 26 april 2013

In opdracht :



José VAN DAMME
Gemeentesecretaris



Mevr. Joske VERMEIR
Voorzitster gemeenteraad

9.7. Gemeenteraadsbesluit participatietraject

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

PROVINCIE
VLAAMS-BRABANT

ZITTING van 29 januari 2013

GEMEENTE
1745 OPWIJK

Aanwezig : MM. Mevr. Joske Vermeir, raadslid – voorzitter;
Albert Beerens, burgemeester
Jan Couck, Pierre Van de Velde, Johan Deleu,
Mevr. Vera De Koster, Mevr. Inez De Coninck, schepenen;
Patrick De Smedt, OCMW-voorzitter/lid van het College;

Mevr. Lutgard Van der Borgh, Paul Verhaevert,
Mevr. Anja Haverals, Louis Van Lembergen, William Engels,
Mevr. Marijke De Vis, Mevr. Ineke Robijns, Mevr. Arianne De
Bondt, Mevr. Els Van Buggenhout, Willy Segers, Mevr. Inge De
Nil, Jeroen Eenens, Mevr. Magda Vandeputte, Luc De Ridder,
Mevr. Marieke De Medts en Wouter Van Driessche, raadsleden

en J. Van Damme, gemeentesecretaris

Punt 15 : Goedkeuring van het participatietraject in het kader van de herziening van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

De Raad,

Gelet op de nieuwe gemeentewet ;

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juni 2005, in het bijzonder de artikelen 248 tot en met 260 m.b.t. het bestuurlijk toezicht ;

Gelet op het decreet van 29 juni 2012 tot wijziging van het gemeentedecreet van 15 juli 2005 en betreffende de uitvoering van artikel 308 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005 ;

Gelet op het Besluit van de Vlaamse Regering van 7 september 2012 betreffende de inwerkingtreding van diverse bepalingen van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 en van het decreet van 29 juni 2012 tot wijziging van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 en betreffende de uitvoering van artikel 308 van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 ;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid d.d.. 20 maart 2009 ;

Gelet op de mobiliteitsconvenant nr. 23060 d.d. 16.02.1999 tussen het Vlaamse Gewest, de gemeente Opwijk en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn en de Provincie ;

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad in zitting van 28 april 2011 houdende de goedkeuring van de voorwaarden van een nieuwe moederconvenant in het kader van de doelstellingen en beginselen welke zijn vermeld in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid ;

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van Opwijk in zitting van 5 april 2000 houdende de oprichting van een gemeentelijke verkeersadviesraad om de delegatie van de gemeente in de gemeentelijke begeleidingscommissie m.b.t. het op te maken mobiliteitsplan te ondersteunen ;

Gelet op het feit dat volgens het decreet het gemeentelijk mobiliteitsplan om de vijf jaar wordt geëvalueerd door middel van de sneltoets en zo nodig geheel of gedeeltelijk wordt herzien ;

Gelet op het feit dat het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Opwijk conform verklaard werd op 20 april 2004 ;

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van 20 april 2004 waarbij beslist werd de gemeentelijke adviesraad te laten voortbestaan voor het verlenen van adviezen over verkeersaangelegenheden op verzoek van het College van Burgemeester en Schepenen, de Gemeenteraad of de Burgemeester ;

Gelet op de goedgekeurde sneltoets waarbij gekozen werd voor de uitwerking van spoor 2, nl. verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan ;

Gelet op de fase 1, de verkenningsnota, opgemaakt door de gemeentelijke dienst Infrastructuur en door de PAC goedgekeurd op 20 april 2010 ;

Gelet op de fase 2, de uitwerkingsnota, opgemaakt door de gemeentelijke dienst Infrastructuur en door de PAC goedgekeurd op 17 april 2012 ;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen in zitting van 20 november 2012 waarbij de opmaak van het beleidsplan wordt toegewezen aan studie bureau D+A Consult nv, Meiboom 26 te 1500 Halle ;

Gelet op het te volgen participatietraject bij de herziening van het gemeentelijke mobiliteitsplan ;

Gelet op het feit dat de verschillende maatschappelijke geledingen van de bevolking vertegenwoordigd zijn in de gemeentelijke Verkeersadviesraad ;

Gelet op het voorstel om beroep te doen op de Verkeersadviesraad om het ontwerp van mobiliteitsplan af te toetsen met de bevolking ;

Gehoord het verslag van het College van Burgemeester en Schepenen terzake ;

Met 23 ja-stemmen (algemeen stemmen);

BESLUIT:

Artikel 1 :

Het participatietraject bij de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan waarbij beroep gedaan wordt op de gemeentelijke verkeersadviesraad om het mobiliteitsplan af te toetsen met de bevolking, wordt goedgekeurd.

Artikel 2 :

De gemeentelijke verkeersadviesraad bestaat uit volgende vaste leden :
namens het College van Burgemeester en Schepenen : de schepenen voor verkeer, zonder stemrecht;

één vertegenwoordiger per politieke fractie welke wordt aangeduid door elke in de gemeenteraad vertegenwoordigde fractie, zonder stemrecht;
namens de gemeentelijke diensten (zonder stemrecht) :

- een afgevaardigde van dienst infrastructuur
- een afgevaardigde van de verkeersdienst van de politiezone AMOW
- een afgevaardigde van de brandwéer;

vertegenwoordigers van de belangenorganisaties :

- afgevaardigden van de erkende gemeentelijke raden (1 per raad)
- afgevaardigden van de scholen :
 - vrij onderwijs : 1 vertegenwoordiger voor het lager onderwijs
 - 1 vertegenwoordiger voor het middelbaar onderwijs
- gemeentelijk onderwijs : 1 vertegenwoordiger voor het lager onderwijs
- 1 vertegenwoordiger voor het middelbaar onderwijs
- gemeenschapsonderwijs : 1 vertegenwoordiger voor het lager onderwijs

één afgevaardigde van het verkeersplatform AMIGO

een secretaris (aan te stellen door het gemeentebestuur)

Vertegenwoordiging van personen uit politieke partijen, gemeentelijke raden, scholen en belangenorganisaties gebeurt op vrijwillige basis.

Artikel 3 :

Een afschrift van dit besluit wordt overgemaakt aan : Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken; Beleid, mobiliteit en verkeersveiligheid, Diestsepoort 6 - bus 82 te 3000 Leuven

Artikel 4 :

Deze beslissing zal worden meegedeeld aan de gouverneur van Vlaams-Brabant.

Aldus beslist in voormelde zitting.

In opdracht :
de secretaris,
get. J. Van Damme

de voorzitter,
get. Mevr. J. Vermeir

Voor eensluidend uittreksel,
Opwijk, 13 februari 2013

In opdracht :

Dhr. José VAN DAMME
Gemeentesecretaris



Mevr. Joske Vermeir
Voorzitter Gemeenteraad

**9.8. Verslag participatievergadering –
 Verkenningsnota**



GEMEENTELIJKE VERKEERSADVIESRAAD OPWIJK



Verslag vergadering 29 maart 2010

Aanwezig :

- de heer Wilfried De Koster, namens het vrij lager onderwijs,
voorzitter VAR
- de heer Pol Verhaevert, schepen van Verkeer
- de heer Daniël Hofman, namens vrijwillige brandweer
- mevrouw Rose Reyniers-Sablon, namens de gemeentelijke Milieuraad
- de heer André De Ost, namens de gemeentelijke seniorenraad
- de heer Freddy Vercauteren, namens de gemeentelijke sportraad
- de heer Willy Price, namens verkeersplatform Amigo
- de heer André Merckx, diensthoofd dienst Infrastructuur
- mevrouw Mia Van der Straeten, medewerker dienst infrastructuur
secretaris VAR

Verontschuldigd :

- de heer Fred Scrayen, diensthoofd verkeersdienst AMOW
- de heer Wouter De Koster, namens Inzet-fractie
- de heer Gerrit Van Nijverseel, namens Open-VLD-fractie
- de heer Ludwig Van den Broeck, namens het gemeentelijke lager onderwijs
- mevrouw Ilse Cools, namens het vrij secundair onderwijs

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

1. Goedkeuring vorig verslag

Er zijn geen opmerkingen.

2. Verkeerssituatie Klei (snelheid)

Het verkeersplatform Amigo ontving een brief van iemand die zich beklagt over het feit dat als hij zich op de Klei aan de toegelaten snelheid houdt, hij constant uitgejouwd en opgejaagd wordt door andere weggebruikers die zich storen aan zijn 50 km/u. Men twijfelt zelfs of er op de Klei controles uitgevoerd worden.

Er worden wel degelijk controles uitgevoerd en PV's uitgeschreven. Er wordt voorgesteld dat de politie op een volgende vergadering meer uitleg zou geven over het aantal tellingen, controles en andere acties in Opwijk.

3. Stand van zaken rond punt Fortis.

In principe gaat iedereen akkoord met de inrichting van een effectief rond punt. Het ontwerp dat in 2006 opgemaakt werd door studiebureau Milieu & Infrastructuur is een zeer degelijk ontwerp, maar is financieel niet haalbaar.

Er zal door de dienst infrastructuur nog nagezien worden wat de minimale draaicirkel op dit punt moet zijn, rekening houdende met de bussen, en of een rond punt met beperkte middelen mogelijk is.

4. Opvolging parkeerstroken Kloosterstraat.

De aanpassingen werden uitgevoerd. Hier stellen zich geen problemen meer.

5. Opvolging maatregelen Perreveld.

Na de invoering van de maatregelen in Perreveld, snelheidsbeperking tot 50km/u en uitgezonderd plaatselijk verkeer, ontvingen wij geen klachten meer van de inwoners uit Perreveld. Vermoedelijk loopt alles vlot en stellen er zich hier geen problemen meer.

6. Circulatieplan Opwijk-centrum.

Na de realisatie van de wegenwerken in de Schoolstraat wordt de volledige straat voor het autoverkeer enkel toegankelijk richting centrum toe. Hierbij aansluitend wordt de rijrichting in de Processiestraat in vraag gesteld. De vraag komt van enkele senioren die pleiten voor een verandering van rijrichting in de Processiestraat om volgende redenen :

- Parkeren kan dan langsheen de blinde muur, parkeerwinst ?
- In de huidige situatie is men verplicht vanuit de Processiestraat richting Singel te rijden, waar het nogal onoverzichtelijk is ?
- Wanneer het kermis is, wordt de Schoolstraat volledig afgesloten.

enkele overwegingen :

- Ook in de huidige situatie kan het parkeren ingesteld worden langsheen de blinde muur. Dit werd reeds vroeger onderzocht maar levert geen winst op. Door de smalle garagetoegangen is het nodig de overzijde parkeervrij te houden om zodoende de eigendom te kunnen verlaten.
- Bij het verlaten van de straat via de Marktstraat, komt men op de markt. Bij kermis of wekelijkse markt moet men via de Fabriekstraat, waar het ook niet evident is, door de flessenhals bij het begin van de straat.
- Is het nog mogelijk om na de herinrichting van de Schoolstraat met een vrachtwagen de Processiestraat te verlaten richting Heiveld ?

Het voorstel om de rijrichting in de Processiestraat om te draaien zal eerst nog verder onderzocht worden.

7. Verkeerssituatie Singel.

Het Singelplein is een onduidelijk kruispunt. Vooral komende van de Schoolstraat richting Kloosterstraat is het gevaarlijk omdat er te weinig zicht is op het verkeer uit de Kloosterstraat. De huidige inrichting is er gekomen op vraag van de inwoners van de Schoolstraat omdat er na de herinrichting minder parkeermogelijkheid is in de straat. Uit de 9 voorstellen om de parkeerplaatsen op de Singel te optimaliseren is gekozen voor de inrichting met de meeste plaatsen.

Er zal nog verder nagezien worden of het plein duidelijker en veiliger kan ingericht worden zonder extra kosten, enkel met aanpassing van de markeringen en mits behoud van de parkeerplaatsen

8. Verbreding en verdieping mobiliteitsplan : verkenningsnota.

De verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan, conform de sneltoets, gebeurt in 3 stappen net zoals de opmaak van een mobiliteitsplan :

1. de verkenningsnota : inventarisatie van de probleemstellingen, doelstellingen en plan van aanpak voor de te verbreden en verdiepen thema's
2. de verwerkingsnota : uitwerking en resultaten van de verrichte onderzoeken
3. het nieuwe beleidsplan

De verkenningsnota werd opgemaakt door de dienst infrastructuur. Na goedkeuring van de nota door de Provinciale Auditcommissie volgt de uitwerking van de voorgestelde acties.

9. Varia.

- Op de Hulst staat er regelmatig een vrachtwagen geparkeerd, juist in de bocht, wat een gevaarlijke situatie teweeg brengt. Dit zal doorgegeven worden aan de politie voor controle.
- Willy Price heeft meer informatie ingewonnen over Led-verlichting. Hij zal ten behoeve van het gemeentebestuur een overzicht maken van de verschillende mogelijkheden en kostprijzen, zodat dit kan meegenomen worden in het dossier Stwg op Merchtem.

Volgende vergaderingen VAR op 31 mei en 27 september 2010 telkens om 20u.



Mia Van der Straeten
secretaris VAR

7 april 2010

9.9. Verslag participatievergadering – Uitwerkingsnota



GEMEENTELIJKE VERKEERSADVIESRAAD OPWIJK



Verslag vergadering 21 november 2011

Aanwezig :

- de heer Wilfried De Koster, namens het vrij lager onderwijs,
voorzitter VAR
- de heer Pol Verhaevert, schepen van Verkeer
- de heer André Merckx, diensthoofd dienst Infrastructuur
- de heer Fred Scrayen, diensthoofd verkeersdienst AMOW
- de heer Gerrit Van Nijverseel, namens Open-VLD-fractie
- de heer Willy Price, namens verkeersplatform Amigo
- de heer Ludwig Van den Broeck, namens het gemeentelijke lager onderwijs
- mevrouw Mia Van der Straeten, medewerker dienst infrastructuur
secretaris VAR

Verontschuldigd :

- mevrouw Rose Reyniers-Sablon, namens de gemeentelijke Milieuraad
- de heer Freddy Vercauteren, namens de gemeentelijke Sportraad

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

1. Uitwerkingsnota mobiliteitsplan.

De uitwerkingsnota wordt goedgekeurd op een paar kleine aanpassingen na.

In de nota betreffende het zwaar vervoer wordt voorgesteld de Karenveldstraat en Nanovestraat te beschouwen als lokale verbindingsweg - type I.

Ook in de nota betreffende het sluipverkeer stelt men voor de ringstructuur van vroeger te doorbreken door de aanpassing van de categorisering van Karenveldstraat en Nanovestraat als lokale verbindingsweg - type I, daar waar Heiveld en Ringlaan ontsluitingswegen - type II blijven.

Niet iedereen is het erover eens dat het sluipverkeer in de Specht "minimaal" is. Er is wel degelijk sluipverkeer en in vergelijking met andere straten is het sluipverkeer eerder beperkt, maar de plaatsgesteldheid laat hier geen doorgaand verkeer toe. Er is echter geen veiliger en degelijk alternatief voor de verbinding met Peizegem dan een omweg via Merchtem of via Buggenhout. Op het huidige ogenblik kan het sluipverkeer toegenomen zijn door de wegenwerken aan de Stwg op Merchtem. We stellen dan ook voor te wachten tot alle wegenwerken in de buurt beëindigd zijn en opnieuw te evalueren voordat er eventueel maatregelen getroffen worden om het sluipverkeer tegen te gaan.

2. Verkeersremmende maatregelen.

Het college stelde een aantal straten voor waar het mogelijk zou zijn verkeersdrempels of verkeerskussens aan te brengen om het verkeer en vooral de snelheid te remmen. Algemeen kan gesteld worden dat de vergadering drempels verkiest boven kussens, deze zijn efficiënter om de snelheid te remmen maar hebben het nadeel dat ze geluidshinder veroorzaken. Voor we overgaan tot plaatsing worden de aanpalende eigenaars zeker betrokken bij het voortel.

Iedereen is het ermee eens dat deze drempels best gelegd worden in de buurt van kruisingen met fietswegen of scholen ter beveiliging van de fietsers. Toch wil Ludwig Van den Broeck opmerken dat iedereen klaagt als er putten in de rijweg zijn maar geen bezwaar heeft tegen "bulten" op de straat. Hij vraagt dan ook het aantal drempels te beperken tot een minimum.

Fred Scrayen merkt op dat de maximaal toegelaten snelheid voor het plaatsen van deze drempels moet nagezien worden. Een aantal straten zijn gelegen buiten de bebouwde kom.

We stellen voor in een eerste pakket met een beperkt aantal drempels te starten en de resultaten af te wachten. Na een geanimeerde discussie en de nodige compromissen komen we tot de volgende prioriteitenlijst :

- geen bijkomende kussens aan het Europaplein
- Nijverseelstraat, thv de school
- Coenstraat, thv Leirekensroute
- Bolstraat, 2x thv Leirekensroute
- Neerveldstraat, thv kleuterschool
- Eeksken, begin van de straat
- Stwg op Lebbeke, thv de spooroverweg
- Droeshoutstraat, thv Guldenboomstraat

Indien de uitvoering meevalt kunnen volgend jaar de andere straten aan bod komen. Mogelijks zijn er nog straten die niet in het voorstel van het college zitten die toch in aanmerking komen voor het plaatsen van drempels. Dit zal volgend jaar opnieuw bekeken worden.

3. Varia.

- Ludwig Van den Broeck heeft vroeger reeds de opmerking gemaakt dat op het Hof ten Hemelrijk er nogal wat auto's zijn die achteraan de woning parkeren en dan via de dolomietbaan links van de burelen het domein terug verlaten, niettegenstaande hier een verbodsbord staat voor autoverkeer. Hij vreest voor de veiligheid van de spelende kinderen op het speelpleintje en vraagt een paaltje te plaatsen zodat het autoverkeer niet meer mogelijk is.
Dit zal bekeken worden met de collega's van het HTH.
- Willy Price vraagt om het draaiboek van het winterplan al eens door te sturen zodat dit op de volgende vergadering kan besproken worden.
- Wat de plaatsing van het paaltje in de Kouterbaan betreft om te verhinderen dat er nog doorgaand verkeer door de straat kan rijden, wil Willy Price toch opmerken dat er een grote groep inwoners achter het voorstel staat en niet slechts enkelen zoals in de krant verscheen.
Er zijn toch wel wat reacties binnengekomen bij het bestuur. Het college besliste de buurtbewoners in kennis te stellen van de beslissing nog voor de effectieve plaatsing. Op 1 februari volgt er een infovergadering met de buurt waarbij de plaatsing zal geëvalueerd worden.

Aansluitend hierop wordt naar de stand van zaken gevraagd van het ontwerp van de herinrichting Dorp. De afsluiting van de Kouterbaan zou passen in de herinrichting van het dropsplein. Er wordt niet echt verder gewerkt aan het ontwerp zolang de restauratiewerken aan de kerk niet beëindigd zijn. Anderzijds is het nuttig de evaluatie van het paaltje af te wachten alvorens de afsluiting van de Kouterbaan definitief in het ontwerp op te nemen.

Volgende vergaderingen VAR op 30 januari en 26 maart 2012 telkens om 20u.



Mia Van der Straeten.
secretaris VAR
23 november 2011

9.10. Verslag participatievergadering – Beleidsnota



GEMEENTELIJKE VERKEERSADVIESRAAD OPWIJK



Verslag vergadering 18 maart 2013

Aanwezig :

- de heer Wilfried De Koster, namens het vrij lager onderwijs,
voorzitter VAR
- de heer Johan Deleu, schepen van Verkeer
- de heer André Merckx, diensthoofd dienst Infrastructuur
- de heer Fred Scrayen, diensthoofd verkeersdienst AMOW
- de heer Daniël Hofman, vrijwillige brandweer Opwijk
- de heer Hans De Nil, namens LVDB-CD&V fractie
- de heer Jonathan Mertens, namens Open-VLD fractie
- de heer Jean-Claude Deplechin, namens Inzet fractie
- de heer Jeroen De Ridder, namens de gemeentelijke Jeugdraad
- mevrouw Rose Reyniers-Sablon, namens de gemeentelijke Milieuraad
- de heer André De Ost, namens de gemeentelijke Seniorenraad
- de heer Willy Price, namens verkeersplatform Amigo
- mevrouw Mia Van der Straeten, hoofdmedewerker dienst infrastructuur
secretaris VAR
- de heer Hans Van den Wyngaert, studiebureau D+A Consult,
ontwerper beleidsplan gemeentelijk mobiliteitsplan

Verontschuldigd :

- /

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

Goedkeuring vorig verslag

Er zijn geen opmerkingen op het verslag.

Bij de uitvoering van de sneltoets van het mobiliteitsplan werd gekozen voor spoor 2, wat betekent : verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. De eerste fase (verkenningnota) en de tweede fase (uitwerkingsnota) werden opgemaakt door de dienst infrastructuur. Voor de derde fase (het beleidsplan) werd Studiebureau D+AConsult aangeduid als ontwerper. Het ontwerp van beleidsplan werd aan de leden van de VAR overgemaakt en wordt nu door het studiebureau toegelicht.

1. Voorstelling ontwerp mobiliteitsplan.

De heer Hans Van den Wyngaert schetst vooreerst kort de wijzigingen in het mobiliteitsdecreet waarbij de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) meer verantwoordelijkheid krijgt. De GBC vergaderde op 14 maart 2013.

De verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan betreft vooral een aanpassing van de wegcategorisering, enerzijds op vlak van zwaar vervoer, anderzijds op vlak van sluisverkeer. Het zwaar vervoer in Opwijk geeft vooral een gevoel van overlast. Uit de tellingen en het herkomst en bestemmingsonderzoek blijkt dat er geen doorgaand zwaar vervoer door het centrum komt. Het vrachtverkeer dat dor het centrum rijdt heeft er een bestemming. Door de aanpassing van de categorisering willen we de ringstructuur doorbreken. Tevens willen we een subcategorie maken om de landelijke wegen in onder te brengen, waarvoor specifieke maatregelen kunnen getroffen worden.

Het beleidsplan wordt overlopen via een powerpoint-voorstelling waarbij de wijzigingen tegenover het huidige mobiliteitsplan worden aangeven.

Het beleidsplan wordt ingedeeld in drie werkdomeinen :

A: Ruimtelijke ontwikkeling en de effecten op het mobiliteitsgedrag.

Deze dienen afgestemd te worden op het gemeentelijk structuurplan welk eveneens in herziening is.

B:- Verkeersnetwerken

Hier zijn geen grote wijziging. De zone 30 moet gerealiseerd kunnen worden in de verblijfsgebieden. Tijdens de vergadering van de GBC werd de snelheidsbeperking tot 30km/u in de Kloosterstraat in vraag gesteld.

- Fietsroutenetwerk

De provincie vroeg tijdens de GBC om het recreatieve netwerk aan te vullen met twee ontbrekende routes.

- Openbaar vervoer

Aan De Lijn werd gevraagd om de belbusgebieden te laten overlappen zodat er meer gebruik kan gemaakt worden van de belbus. De Lijn beloofde dit te onderzoeken.

- Wegcategorisering

Er wordt een subcategorie ingevoerd voor de landelijke wegen.

Waar nodig wordt tonnagebeperking ingevoerd.

C: Ondersteunende maatregelen

In dit werkdomein zijn geen grote wijzigingen.

Enkele leden van de VAR merken op dat het niet echt mogelijk is om vanavond reeds hun opmerkingen te formuleren. Er wordt afgesproken dat alle opmerkingen doorgegeven worden vóór de volgende vergadering van de VAR 22 april 2013.

De verslagen van de VAR waarbij de verkenningsnota en uitwerkingsnota besproken werden zullen overgemaakt worden aan studie bureau D+AConsult zodat deze kunnen opgenomen worden in het beleidsplan.

De VAR vraagt of het mogelijk is ook een afgevaardigde te hebben in de GBC. Dit zal meegenomen worden bij de vaststelling van de GBC-samenstelling door de gemeenteraad.

Volgende opmerkingen op het beleidsplan worden nu reeds gemeld :

- Het sluipverkeer in Opwijk ontstaat doordat er onvoldoende vlotte doorgang is in Asse. Intergemeentelijk overleg tussen Opwijk, Asse en Merchtem is nodig om dergelijke problemen aan te kaarten. Maatregelen die in Asse getroffen worden, hebben ook een invloed op het verkeer in Opwijk.
Er was reeds een eerste overleg met Asse. Het is de bedoeling om op regelmatige basis met de drie gemeentes samen te zitten om mogelijke maatregelen te bespreken.
- Wat met het bedrijventerrein op Nijverseel ?
Wanneer de bedrijventoneel gerealiseerd wordt, zal er een ontsluiting voorzien worden via de Stwg op Dendermonde (N47). De aansluitende straten (Rodeveld, Luikerweg) blijven gevrijwaard van zwaar vervoer.
- Het STOP-principe is belangrijk en moet bij elk ontwerp in acht genomen worden. (in volgorde van belangrijkheid : Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Persoonlijk vervoer).
De beleidsnota vermeldt dit wel maar misschien moet dat nog wat duidelijker genoteerd worden.
- Bij herinrichtingen moet het ontwerp ook rekening houden met de regelgeving volgens het voetgangersvademecum, fietsvademecum, enz...
Dit is in de beleidsnota ook vermeld.
- De landelijke wegen worden best eenvormig aangepakt qua signalisatie en inrichting. Dit moet het veiliger maken voor alle weggebruikers.
- Op kaartje 3b (schoolbereikbaarheidskaart) ontbreken 2 scholen. Deze moeten aangevuld worden.
- Waarom zou in de Kloosterstraat de snelheid toegelaten worden van 50km/u in plaats van de oorspronkelijk voorziene 30km/u? Dit is een zeer gevaarlijke straat voor fietsers, vooral met de geparkeerde wagens links en rechts.

2. Varia

In de rand van de vergadering worden nog een aantal praktische opmerkingen gemaakt.

- Komende van de viaduct (of Kouterlaan) richting Heirbaan is er door de bocht weinig zicht op het verkeer van de Averbekstraat. Kan een spiegel geen oplossing bieden ?
Een spiegel geeft dikwijls een vals veiligheidsgevoel. Mits een aangepaste snelheid en de nodige aandacht is dit kruispunt nog best te doen.
- De verkeerslichten aan het kruispunt Stwg op Vilvoorde-Mazelstraat staan vermoedelijk slecht afgesteld. Doordat de Mazelstraat eerder smal is, staat de stopstreep +/- 25m achteruit in de straat. Deze afstand zorgt ervoor dat, als men

in de Mazelstraat nog door het groene licht rijdt, het ondertussen al groen kan zijn op de Stwg op Vilvoorde.

Dit zal doorgegeven worden aan de firma voor aanpassing.

- Blijkbaar is er nogal wat sluipverkeer dat komt van de N47 (Steenweg) en via de Opwijksestraat, Mazelstraat naar de N211 (Stwg op Vilvoorde) rijdt. Hierdoor vermijdt men niet alleen de verkeerslichten op het kruispunt N47-N211, maar heeft men tijdswinst doordat op het kruispunt N211-Mazelstraat de verkeerslichten werken met radars op aanvraag (rood op N211 telkens er zich een wagen aanbied op de zijstraten Mazelstraat of Droeshoutstraat). Omgekeerd, richting N47, vermijdt men de verkeerslichten door via de Opwijksestraat naar Steenweg te rijden. Omdat er tevens veel opmerkingen zijn dat er vanuit de Opwijksestraat onvoldoende zicht is op het verkeer op Steenweg wordt er voorgesteld de Opwijksestraat af te sluiten ter hoogte van de N47. Dit zal nog verder onderzocht en besproken worden met AWV.
- Er wordt nog opgemerkt dat bij de uitvoering van de herinrichtingswerken van de stationsomgeving er onvoldoende aandacht besteed wordt aan de fietsers. Doordat de oude fietsenstalling verwijderd werd, is er onvoldoende ruimte op de fiets te stallen en wordt deze vaak achtergelaten op de meest ongeschikte plaatsen. Er zal met de aannemer bekeken worden wat hieraan kan gedaan worden.
- Na de heropening van Singel 9 in de Kloosterstraat wordt gevraagd of het mogelijk is een zebepad aan te brengen ter hoogte van het baantje naast Singel 9 omdat deze voetweg veel gebruikt wordt door schoolgaanden en de pizzeria nu meer autoverkeer met zich meebrengt.
Het aanbrengen van een zebepad houdt in dat er aan de overkant van de straat enkele parkeerplaatsen moeten verdwijnen, waar de parkeerdruk in dit gedeelte zeer hoog is. Alle voor en nadelen zullen nog afgewogen worden alvorens een beslissing te nemen.
- Stand van zaken realisatie "zone 50".
De zoneborden zijn voor 90% reeds geplaatst.

Volgende vergaderingen VAR op 22 april en 13 mei 2013 om 20u.



Mia Van der Straeten.
secretaris VAR
29 maart 2013



GEMEENTELIJKE VERKEERSADVIESRAAD OPWIJK



Verslag vergadering 22 april 2013

Aanwezig :

- de heer Wilfried De Koster, namens het vrij lager onderwijs,
voorzitter VAR
- de heer Johan Deleu, schepen van Verkeer
- de heer André Merckx, diensthoofd dienst Infrastructuur
- de heer Fred Scrayen, diensthoofd verkeersdienst AMOW
- de heer Jean-Claude Deplechin, namens Inzet fractie
- de heer Jeroen De Ridder, namens de gemeentelijke Jeugdraad
- de heer Willy Price, namens verkeersplatform Amigo
- de heer Ludwig Van den Broek, namens het gemeentelijk lager onderwijs
- mevrouw Mia Van der Straeten, hoofdmedewerker dienst infrastructuur
secretaris VAR

Verontschuldigd :

- de heer Daniël Hofman, vrijwillige brandweer Opwijk
- de heer Hans De Nil, namens LVDB-CD&V fractie
- mevrouw Inge De Nil, namens NVA fractie
- mevrouw Rose Reyniers-Sablon, namens de gemeentelijke Milieuraad
- de heer André De Ost, namens de gemeentelijke Seniorenraad
- mevrouw Babara Geurickx, namens het vrij secundair onderwijs

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

Goedkeuring vorig verslag

Er zijn geen opmerkingen op het verslag.

1. Opmerkingen / aanvullingen ontwerp mobiliteitsplan.

De leden van de VAR hebben ruim de tijd gekregen om het ontwerp van mobiliteitsplan te lezen.

Er worden toch nog wel wat vragen / opmerkingen / aanvulling geformuleerd.

- Op vraag van de VAR werd voorgesteld om ook een afgevaardigde van VAR op te nemen bij de vaststelling van de GBC-samenstelling. (Beslissing GR 23 april 2013). Volgende vergadering zal overlegd worden wie er namens de VAR zal deelnemen aan de GBC.
- (p. 6) Kunnen de vergaderingen van de VAR ook opgenomen worden bij de historiek van het procesverloop ? (data en verslagen werden reeds doorgegeven aan het studiebureau)
- (p. 8) Bij de samenstelling van de GBC worden de voornamen van de leden best voluit genoteerd.
- Het STOP-principe is erg belangrijk en moet bij elk ontwerp in acht genomen worden. Dit is niet alleen belangrijk voor voetgangers maar moet bij elk onderdeel toegepast worden.
- (p. 13 – omleidingen basis van zoekverkeer door kleine lokale wegen) Vermelden dat kleine lokale wegen prioritair zijn voor de zwakke weggebruiker.
- (p. 15 – niet veel doorgaand zwaar verkeer in Opwijk) Wordt best aangepast : door Opwijk-centrum passeert weinig doorgaand zwaar verkeer. Er is wel degelijk doorgaand zwaar verkeer, maar dat situeert zich op de N47 en N211.
- (p. 16) Heirbaan ontsluitingsweg ? Dit werd inderdaad zo opgenomen om de overlast te spreiden en het verkeer via de Karenveldstraat te beperken.
- (p. 18) Het structuurplan van Opwijk is op dit ogenblik in herziening. Geeft dit problemen naar de toekomst toe ? Bij de opmaak van een nieuw beleidsplan moet rekening gehouden worden met de bestaande beleidsplannen. De herziening van het structuurplan is pas getart, het nieuwe mobiliteitsplan zal overgemaakt worden aan de betrokken dienst.
- (p. 19) Kan er ook een onderdeel "Trage Wegen" opgenomen worden. Het bestuur heeft de intentie om een actuele inventaris op te stellen van de trage wegen op het grondgebied van de gemeente, waar nodig deze te herstellen en onderhouden en op die manier een tragewegennetwerk op te maken.
- (p. 20 – schoolbereikbaarheidskaart) Alle scholen zijn zeer positief over de opmaak van de schoolbereikbaarheidskaart, echter wel met de vraag om op regelmatige basis de kaart te blijven bijwerken en voor de basisscholen het uitwerken van de kaart op niveau van de school.

- (p. 29 tot 36) Ook het voetgangersvademeccum, fietsvademeccum en dergelijke te vermelden als richtlijn bij de inrichtingsprincipes. Uit de actietabel zou moeten blijken dat de voetpaden prioritair zijn.
- Bij de fietsvoorzieningen ook vermelden dat de fietsoversteken op de gewestweg N47, N211 en N411 de nodige aandacht moeten krijgen. (opnemen in actietabel)
- Kan er ook reeds vermelding gemaakt worden van toekomstgerichte alternatieven zoals fietsstraten, doorlopende straten en schoolstraten. Er zal onderzocht worden waar deze in de toekomst al dan niet mogelijk zijn.
- Wat de problematiek van Leirekensroute betreft : aanvullen met het voorstel om alle oversteekplaatsen van Leirekensroute op de gemeentewegen eenvormig te maken qua inrichting, signalisatie, verlichting, e.d.
- (p. 34) Opmerking dat de ondertunneling van Leirekensroute niet de visie was van het verkeersplatform Amigo en blijkbaar pas realiseerbaar is op lange termijn. Amigo vraagt of er een andere, goedkopere, snellere oplossing mogelijk is ? De ondertunneling werd wel door de VAR goedgekeurd.
- (p. 40 – een oplossing op maat voor de landelijke wegen) Akkoord met oplossing op maat maar eenvormigheid in aanpak en realisatie is wenselijk zodat deze wegen herkenbaar zijn voor de weggebruikers, wat belangrijk is bij verkeersveiligheid.
- De signalisatie en verlichting van wegversmallingen, obstakels, eilandjes e.d. is een punt waar de VAR veel aandacht wil aan besteden. Kan dit ook opgenomen worden in het beleidsplan?
- (p. 47) Het gaat niet alleen over informatie en sensibilisatie, maar ook over inspraak. Graag ook vermelden dat de Verkeersadviesraad en het verkeersplatform meewerken aan de campagnes ivm informatie en sensibilisatie.
- Sensibilisatie moet ook opgenomen worden in de actietabel.
- In de actietabel werden een aantal schoolomgevingen opgenomen, de basisschool in de Schoolstraat werd hierbij vergeten. Graag aanvullen.

In de rand van deze bespreking wordt ook de vraag gesteld welke garanties er zijn dat verkeer en mobiliteit ook aan bod komen bij de besprekingen van dossiers zoals RUP's e.d.

2. Varia

- Willy Price kreeg de cijfers van de ongevallen in de politiezone AMOW in zijn bezit. In 2012 is het cijfer **gestegen met 14%** tegenover 2011. Kunnen deze cijfers volgende vergadering **besproken worden** ?
De politie zal de cijfers opvragen per gemeente zodat we deze op de volgende vergadering kunnen bespreken.
- Rose Reyniers vraagt een oplossing voor het veelvuldig fout parkeren op voetpaden en fietspaden. Ook in bochten ter hoogte van een onderbroken lijn wordt er nog vaak geparkeerd. Is het niet nuttig de buurtbewoners hierop te wijzen ?
Dit kan best door een artikel in het Opwijk's Leven of Opwijk Info. Er zal naar gestreefd worden vanuit de VAR om regelmatig "verkeerstips" te publiceren.

- Waarom werd de verkeersremmer in Diepenbroek verwijderd ?

De aanleg werd niet besproken met Var of bewoners. De verkeersremmer was hinderlijk en onveilig voor fietsers en vormde een obstakel voor ruiters, daarom werd de remmer verwijderd. Het bestuur streeft naar uniformiteit tussen de verschillende verkeersremmers en zal in de toekomst steeds advies vragen aan de VAR wanneer verkeersremmers ter sprake komen.

- Kan er een bushokje geplaatst worden aan de bushalte op het Eeksken tegenover nr 118. De mensen die er staan te wachten hebben geen enkele beschutting.

De dienst infrastructuur zal het openbaar domein nazien, als er voldoende ruimte is zal er een bushokje geplaatst worden.

- Stand van zaken realisatie "verkeerspark" : onze werklieden zijn volop bezig met het aanbrengen van de markeringen onder de luifel, achteraan Fläkt II. De bordjes worden eerstdaags geleverd zodat alles in orde tegen begin mei, voor de verkeersweek in de scholen.

De verkeerslessen zijn uitgesteld tot september ! Er moeten ook nog afspraken gemaakt worden om de leerkrachten op de hoogte te brengen van de werking van het verkeerspark.

- De VAR kreeg van het sociaal huis De Wegwijzer informatie over het opleidingsaanbod van De Vrijwilligersacademie. Wie interesse heeft kan een folder opvragen.

Volgende vergaderingen VAR op 13 mei 2013 en 17 juni om 20u.



Mia Van der Straeten.
secretaris VAR
25 april 2013

9.11. Besluit voorlopige aanvaarding gemeenteraad

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

PROVINCIE
VLAAMS-BRABANT

ZITTING van 24 september 2013

GEMEENTE
1745 OPWIJK

Aanwezig : MM. Mevr. Joske Vermeir, raadslid – voorzitter;
Albert Beerens, burgemeester
Jan Couck, Pierre Van de Velde, Johan Deleu,
Mevr. Vera De Koster, Mevr. Inez De Coninck, schepenen;
Patrick De Smedt, OCMW-voorzitter/lid van het College;

Mevr. Lutgard Van der Borght, Paul Verhaevert, Mevr.
Anja Haverals, Louis Van Lembergen, William Engels,
Mevr. Marijke De Vis, Mevr. Ineke Robijns, Mevr. Arianne
De Bondt, Mevr. Els Van Buggenhout, Willy Segers, Mevr.
Inge De Nil, Jeroen Eenens, Mevr. Magda Vandeputte, Luc
De Ridder, Mevr. Marieke De Medts en Wouter Van
Driessche, raadsleden

en K. Biesemans, gemeentesecretaris

Punt 22 : Voorlopige vaststelling van het ontwerp van mobiliteitsplan van de gemeente Opwijk.

De Raad,

Gelet op de nieuwe gemeentewet ;

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005, in het bijzonder de artikelen 248 tot en met 260 m.b.t. het bestuurlijk toezicht ;

Gelet op het decreet van 29 juni 2012 tot wijziging van het gemeentedecreet van 15 juli 2005 en betreffende de uitvoering van artikel 308 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005 ;

Gelet op het Besluit van de Vlaamse Regering van 7 september 2012 betreffende de inwerkingtreding van diverse bepalingen van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 en van het decreet van 29 juni 2012 tot wijziging van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 en betreffende de uitvoering van artikel 308 van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 ;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid ;

Gelet op het feit dat het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Opwijk conform verklaard werd op 20 april 2004 ;

Gelet op het feit dat bij de opmaak van de sneltoets werd gekozen voor de uitwerking van spoor 2, nl. verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan ;

Gelet op de fase 1, de verkenningsnota, opgemaakt door de gemeentelijke dienst Infrastructuur en door de PAC goedgekeurd op 20 april 2010 ;

Gelet op de fase 2, de uitwerkingsnota, opgemaakt door de gemeentelijke dienst Infrastructuur en door de PAC goedgekeurd op 17 april 2012 ;

Gelet op het voorgelegde ontwerp van verbrede en verdiepte mobiliteitsplan voor de gemeente Opwijk opgemaakt door studie bureau D+A Consult uit Halle;

Gelet op het verslag van de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie in zitting van 4 juli 2013 waarbij het ontwerp van beleidsplan voor Opwijk bij consensus werd aanvaard;

Gehoord het verslag van het College van Burgemeester en Schepenen terzake;

Met 23 ja-stemmen (Algemeen stemmen) ;

Besluit :

Art. 1 : Het ontwerp van verbrede en verdiepte mobiliteitsplan voor de gemeente Opwijk wordt voorlopig vastgesteld.

Art. 2 : Dit besluit wordt bijgevoegd bij het beleidsplan en zal conform het nieuwe mobiliteitsdecreet aan de Regionale MobiliteitsCommissie worden voorgelegd.

Art. 3 : Deze beslissing wordt overgemaakt aan :

- departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
- ontwerper D+A Consult
- De dienst infrastructuur

Art. 4 : Deze beslissing zal worden meegedeeld aan de heer Gouverneur van Vlaams-Brabant.

Aldus beslist in voormelde zitting.

In opdracht :

de secretaris,
get. K. Biesemans

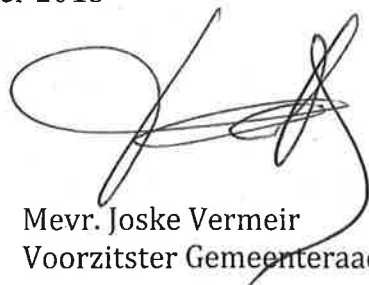
de voorzitter,
get. Mevr. J. Vermeir

Voor eensluidend uittreksel,
Opwijk, 1 oktober 2013

In opdracht :



Katleen Biesemans
Gemeentesecretaris



Mevr. Joske Vermeir
Voorzitter Gemeenteraad

**9.12. Advies kwaliteitsadviseur –
conformverklaring Beleidsplan**

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Mobiliteit en
Openbare Werken

Opwijk, Beleidsplan

Mobiliteitsplan	Publicatie BS	Sneltoets	Referentie project
conform PAC 20.04.2004		gunstig PAC 5.03.2013	/

Datum GBC	Eerste voorlegging RMC	Tweede voorlegging RMC	Advies kwaliteitsadviseur
04/07/2013			/
/	/	/	/

- 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 08.10.2013 te Leuven.

a) Situering

Het gemeentelijk mobiliteitsplan werd herzien volgens spoor 2.

De verkenningsnota werd conform verklaard op 20 april 2010, de uitwerkingsnota op 17 april 2012.

Het gemeenteraadsbesluit over het participatieproces d.d. 29/1/2013 werd toegevoegd. Als participatietraject geldt de bespreking van het beleidsplan in de verkeersadviesraad.

De verslagen van de verkeersadviesraad voor de verschillende fasen van het plan zijn toegevoegd (29 maart 2010 voor verkenningsfase, 21/11/2011 voor uitwerkingsfase en 18 maart en 22 april 2013 voor het beleidsplan).

De beslis GBC kwam samen op 4 juli 2013 en ging in consensus akkoord met het beleidsplan. Het GBC verslag en de verslagen van de PAC zijn toegevoegd.

b) Bespreking in de RMC vergadering

Het studie bureau geeft een korte toelichting bij de nota.

Er wordt aangegeven dat er een aantal aanpassingen gebeurden op vraag van de GBC:

- Extra punt over trage wegen
- Fiets: knooppunten netwerk als begrip toevoegen
- OV: gebiedsevaluatie
- Kaarten aanpassen
- Parkeerbeleid: aankoop voor centrum
- Actietabel aangevuld met ramingen, acties geclusterd

De Provincie vindt geen actie terug over trage wegen. De gemeente geeft aan dat er verder geïnventariseerd wordt en dat dit een vervolg zal krijgen. Twee gebieden zijn nu klaar. In een volgend traject zullen keuzes gemaakt worden en trage wegen opgenomen in een netwerk en aangepakt. In punt 5.2.3. staat dit algemeen beschreven.

De Lijn heeft geen opmerkingen.

De begeleider geeft aan dat de opmerkingen van de GBC werden verwerkt.

De kwaliteitsadviseur stelt een vraag over de snelheid op lokale wegen bubeko, die op 70 Km/u zou gebracht zijn (p. 48). Geldt deze snelheid ook voor landelijke wegen dan kan die te hoog zijn. De gemeente zet dit recht en zegt dat er een Zone 50 geldt voor het gehele grondgebied en dat de lokale wegen bubeko met limiet 70 uitzonderingen zijn en beperkt tot enkele wegvakken op kaart aangeduid. De landelijke wegen vallen onder de limiet 50.

c) Toetsing van het plan

Het project wordt getoetst aan minstens volgende zaken:

- *er is overeenstemming met de strategische doelstellingen van het decreet en bovenliggende plannen*
- *Overeenstemming met de bepalingen van het mobiliteitsdecreet en het uitvoeringsbesluit:*

Er werd voldaan aan het participatietraject.

De nota bevat een informatief en richtinggevend deel. In het richtinggevend deel zijn doelstellingen op vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau geformuleerd, er is een voorstel tot evaluatie opgenomen, er is een hoofdstuk over de nodige aanpassingen aan het GRS. Hierbij de opmerking dat de opname van wijziging van bepaalde wegen naar secundair niveau niet een aanpassing aan het mobiliteitsplan is maar wel een noodzakelijke aanpassing ten gevolge van het PRVB. Secundaire wegen worden in het PRVB geselecteerd.

- *Er is overeenstemming met het richtinggevend kader.*

- *Interne consistentie*: Er is een inhoudelijke consistentie.
Er is aandacht geweest voor nieuwe thema's zoals vrachtroutes, trage wegen, landelijke wegen.
De landelijke wegen worden beschouwd als een subcategorie van lokale wegen type III.
- *Technische kenmerken*: het actieprogramma voorziet een timing en kostprijs.
- *Kwaliteit van de rapportering*: duidelijk en overzichtelijke nota.
- *Het draagvlak*: het participatietraject werd gevolgd door de verkeersadviesraad te consulteren.

d) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Geen bijkomende opmerkingen.

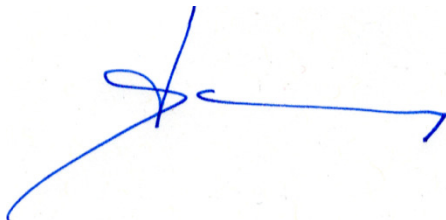
e) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

Dit advies dient gelezen te worden samen met de opmerkingen van de RMC over de trage wegen. Er wordt aangenomen dat het thema trage wegen een actie is in het actieprogramma waarbij de inventarisatiefase een vervolg krijgt in een selectie van trage wegen en concrete maatregelen om gebruik van deze wegen mogelijk te maken.

08.10.2013

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Valère Donné

9.13. Besluit definitieve aanvaarding gemeenteraad

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

PROVINCIE
VLAAMS-BRABANT

ZITTING van 26 november 2013

GEMEENTE
1745 OPWIJK

Aanwezig : MM. Mevr. Joske Vermeir, raadslid – voorzitter;
Albert Beerens, burgemeester
Jan Couck, Pierre Van de Velde, Johan Deleu,
Mevr. Vera De Koster, Mevr. Inez De Coninck, schepenen;
Patrick De Smedt, OCMW-voorzitter/lid van het College;

Mevr. Lutgard Van der Borgh, Paul Verhaevert, Mevr.
Anja Haverals, Louis Van Lembergen,
Mevr. Marijke De Vis, Mevr. Ineke Robijns, Mevr. Arianne
De Bondt, Mevr. Els Van Buggenhout, Willy Segers, Mevr.
Inge De Nil, Jeroen Eenens, Mevr. Magda Vandeputte, Luc
De Ridder, Mevr. Marieke De Medts en Wouter Van
Driessche, raadsleden

en Mevr. K. Biesemans, gemeentesecretaris

Afwezig : William Engels, raadslid

Punt 32: Definitieve vaststelling van het mobiliteitsplan voor de gemeente Opwijk.

De Raad,

Raadslid William Engels verlaat de zitting.

Gelet op het gemeentedecreet, artikel 42 en 43;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid ;

Gelet op het feit dat het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Opwijk conform verklaard werd op 20 april 2004 ;

Gelet op het feit dat bij de opmaak van de sneltoets werd gekozen voor de uitwerking van spoor 2, nl. verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan ;

Gelet op het ontwerp van verbrede en verdiepte mobiliteitsplan voor de gemeente Opwijk opgemaakt door studiebureau D+A Consult uit Halle;

Gelet op de gemeenteraad van Opwijk in zitting van 24 september 2013 houdende de voorlopige vaststelling van het mobiliteitsplan voor Opwijk ;

Gelet op het advies van de Regionale mobiliteitscommissie Vlaams-Brabant – RMC van 8 oktober 2013 waarbij er geen bijkomende opmerkingen gemaakt werden ;

Gehoord het verslag van het College van Burgemeester en Schepenen ter zake;

Met 22 ja-stemmen (algemeen stemmen)

Besluit :

Art. 1 : Het mobiliteitsplan voor de gemeente Opwijk wordt definitief vastgesteld.

Art. 2 : Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Art. 3 : Deze beslissing wordt overgemaakt aan :

- departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
- ontwerper D+A Consult
- De dienst infrastructuur

Art. 4 : Deze beslissing zal worden meegedeeld aan de heer Gouverneur van Vlaams-Brabant.

Aldus beslist in voormelde zitting.

In opdracht :

de secretaris,
get. Mevr. K. Biesemans

de voorzitter,
get. Mevr. J. Vermeir

Voor eensluidend uittreksel,
Opwijk, 29 november 2013

In opdracht :





Mevr. Katleen Biesemans
Gemeentesecretaris

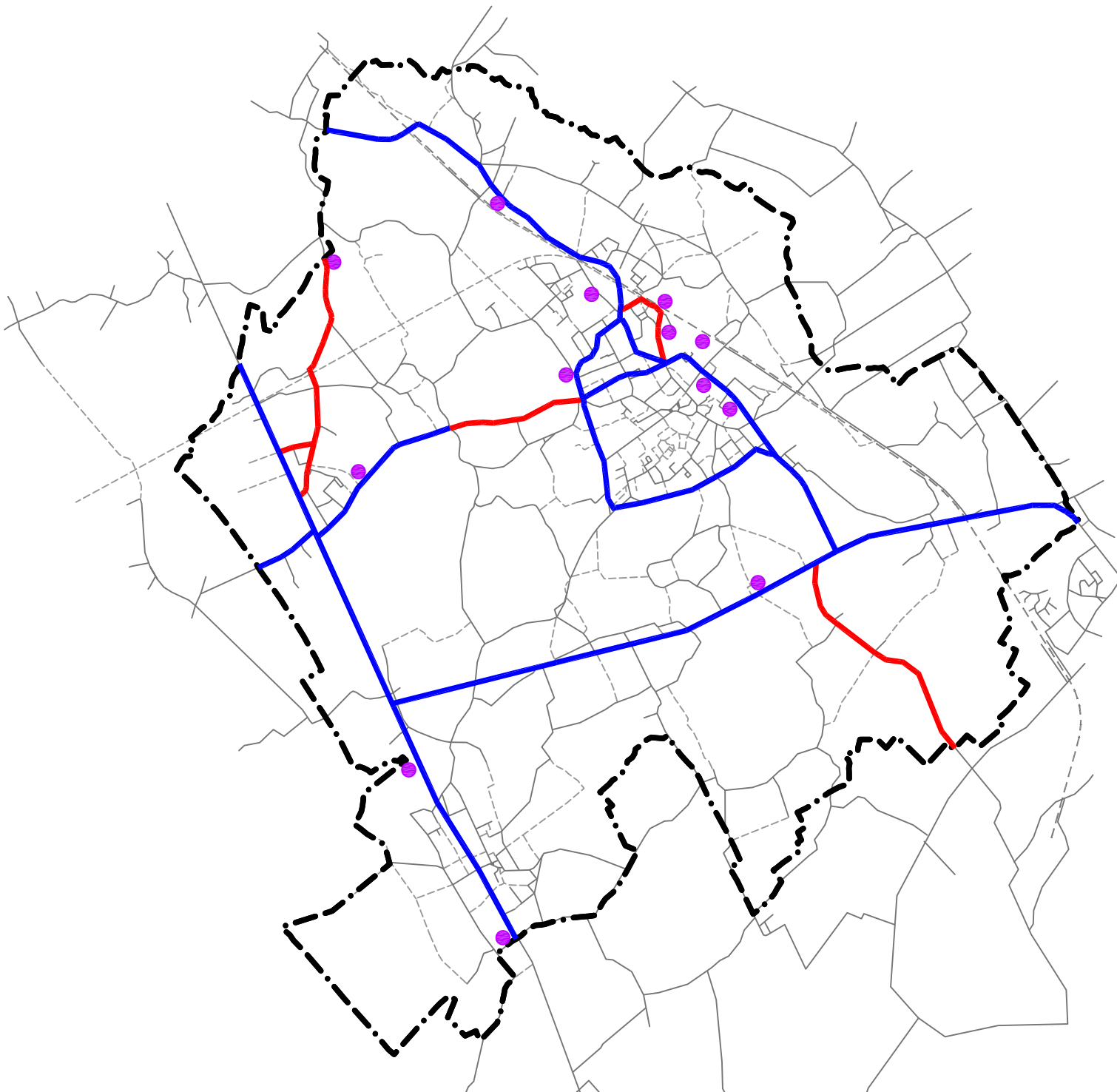


Mevr. Joske Vermeir
Voorzitter Gemeenteraad

9.14. Kaartenbundel

Legende

-  Gemeentegrens
-  Bedrijven
-  Gevolgde routes zwaar vervoer
-  Probleemstraten



KAART 1 Zwaar vervoer + bedrijven

Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan

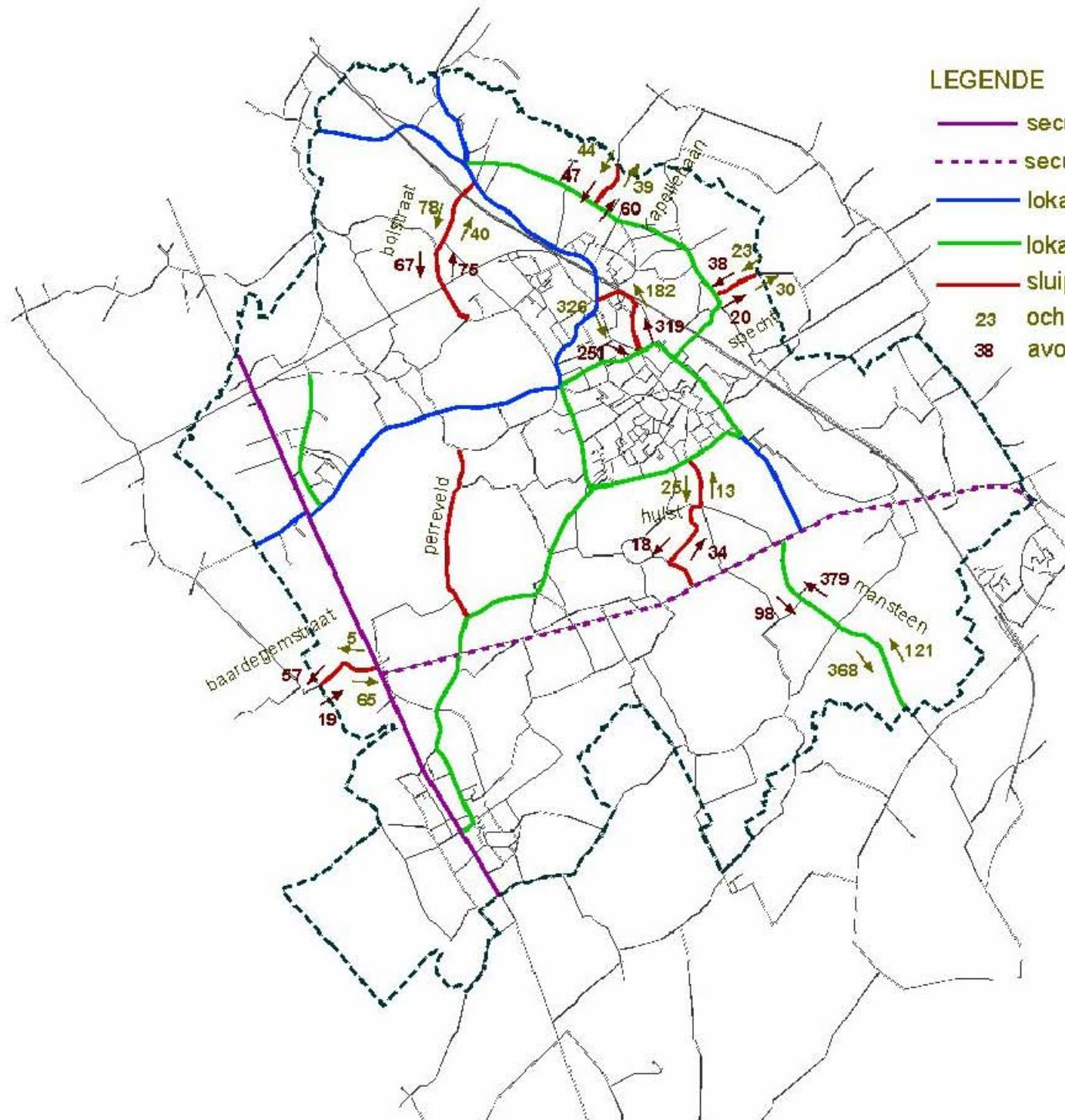


d+aCONSULT.

0 250 500 750 1000m

bront: Gemeente Opwijk

opgemaakt: mei 2013



LEGENDE

- secundaire weg type I
 - - - secundaire weg type III
 - lokale weg I : verbindingsweg
 - lokale weg II : ontsluitingsweg
 - sluipwegen
- 23 ochtendspitsuur (8u-9u)
38 avondspitsuur (17u-18u)

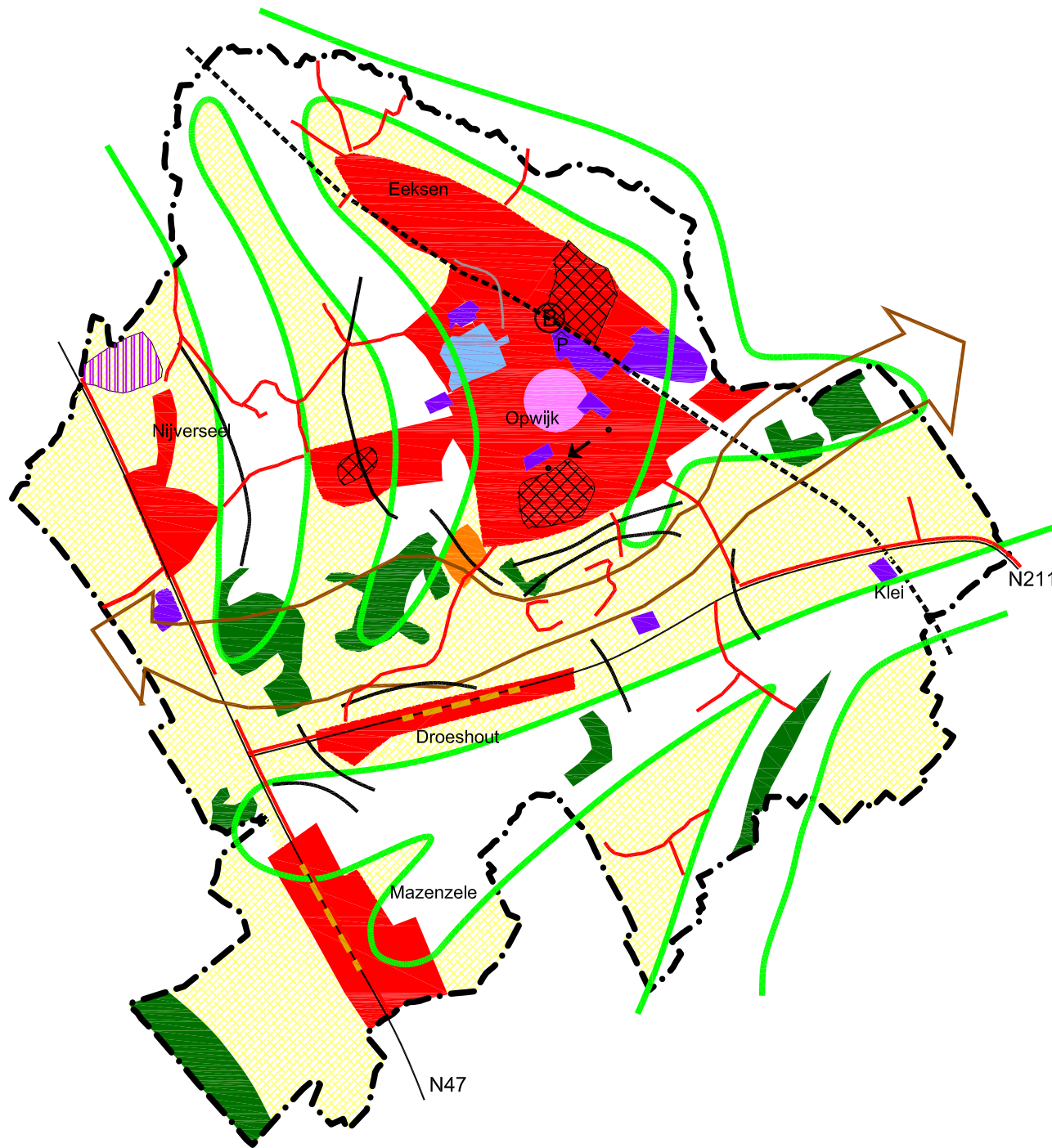
KAART 2 Sluipwegen met tellingen

Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan



d+aCONSULT.

Legende



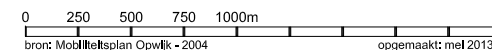
-  Gemeentegrens
-  Spoorweg
-  Woonzone
-  Aansnijden woonuitbreidings- en Wooninbreidingsgebied
-  Afwerken lintbebouwing
-  Handelscentrum
-  KMO en industriegebied
-  Bos
-  Beekvallei
-  Open gebied
-  Station
-  Herlokalisering Nijdrop
-  Nieuwe verkaveling met kleine KMO - zone
-  Uitbreiding stationterrein op terreinen van NMBS
-  Landschappelijke overgang
-  Recreatiegebied
-  Corridor
-  Toekomstige bedrijvenzone
-  Doortochtherinrichting

KAART 3 Gewenste ruimtelijke structuur









Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan

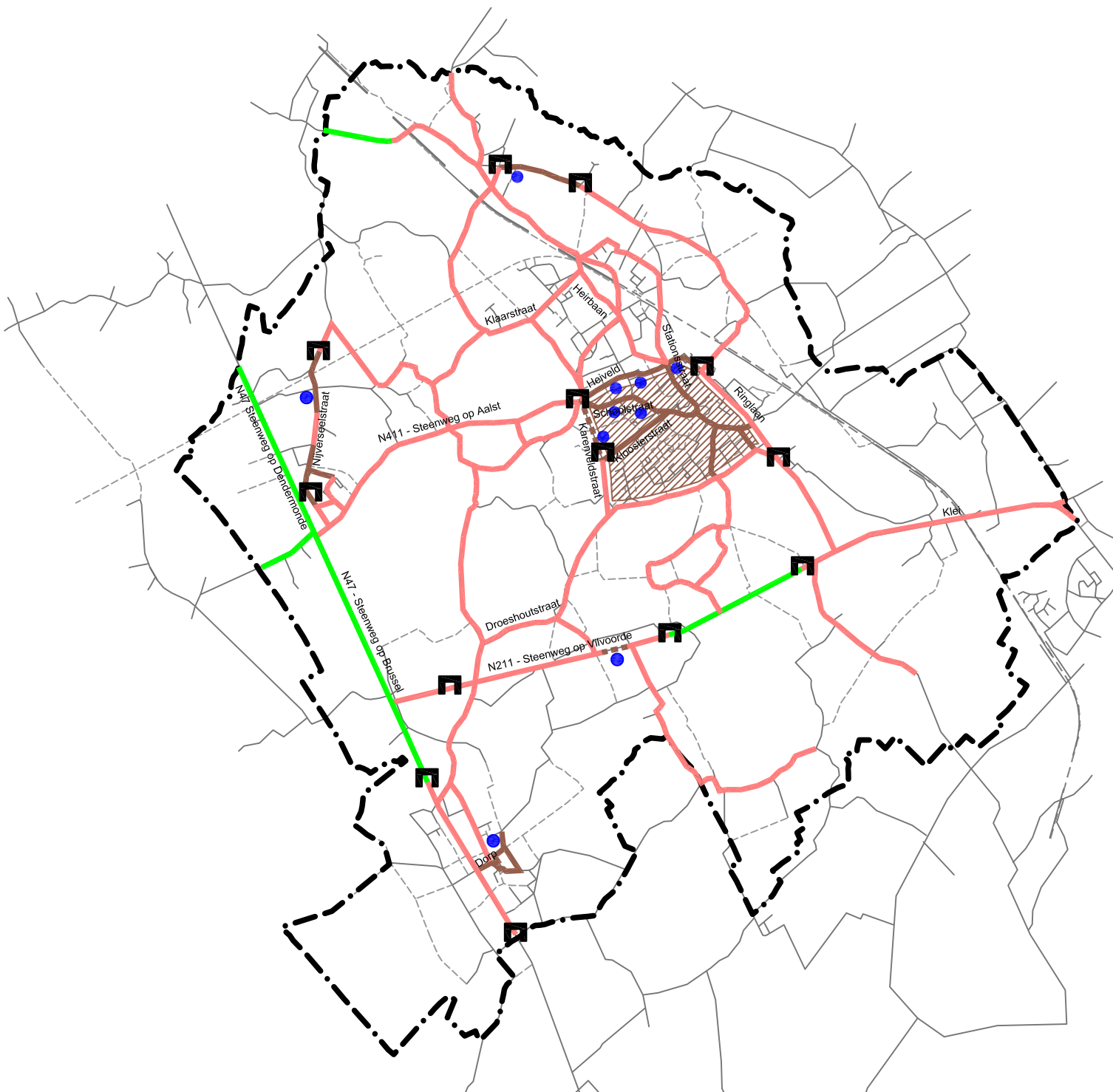


d+aCONSULT.

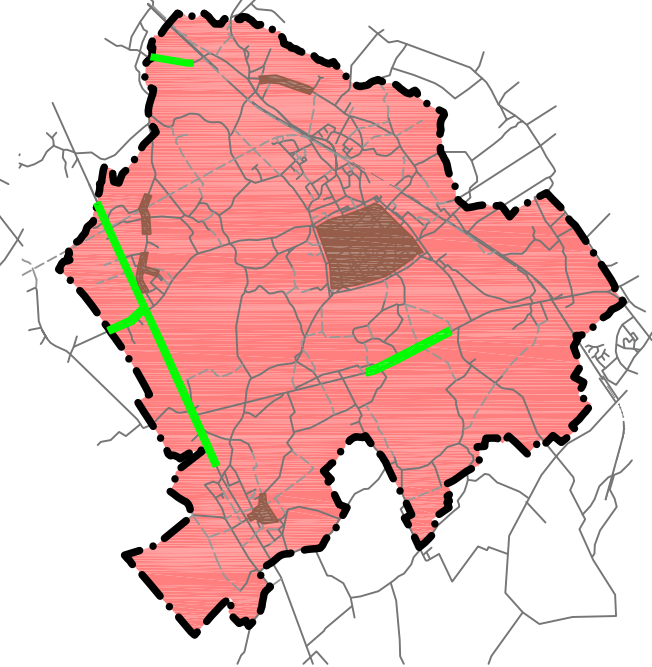


Legende

-  Gemeentegrens
-  70 km / h
-  50 km / h
-  30 km / h
-  Variabel 30-50 km / h
-  Verblijfsgebieden 30 km / h
-  Poorteffect
-  School



Voorstel snelheidszonerings



KAART 4
Wensbeeld - Afbakening
verblijfsgebieden en snelheidsregimes










Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan

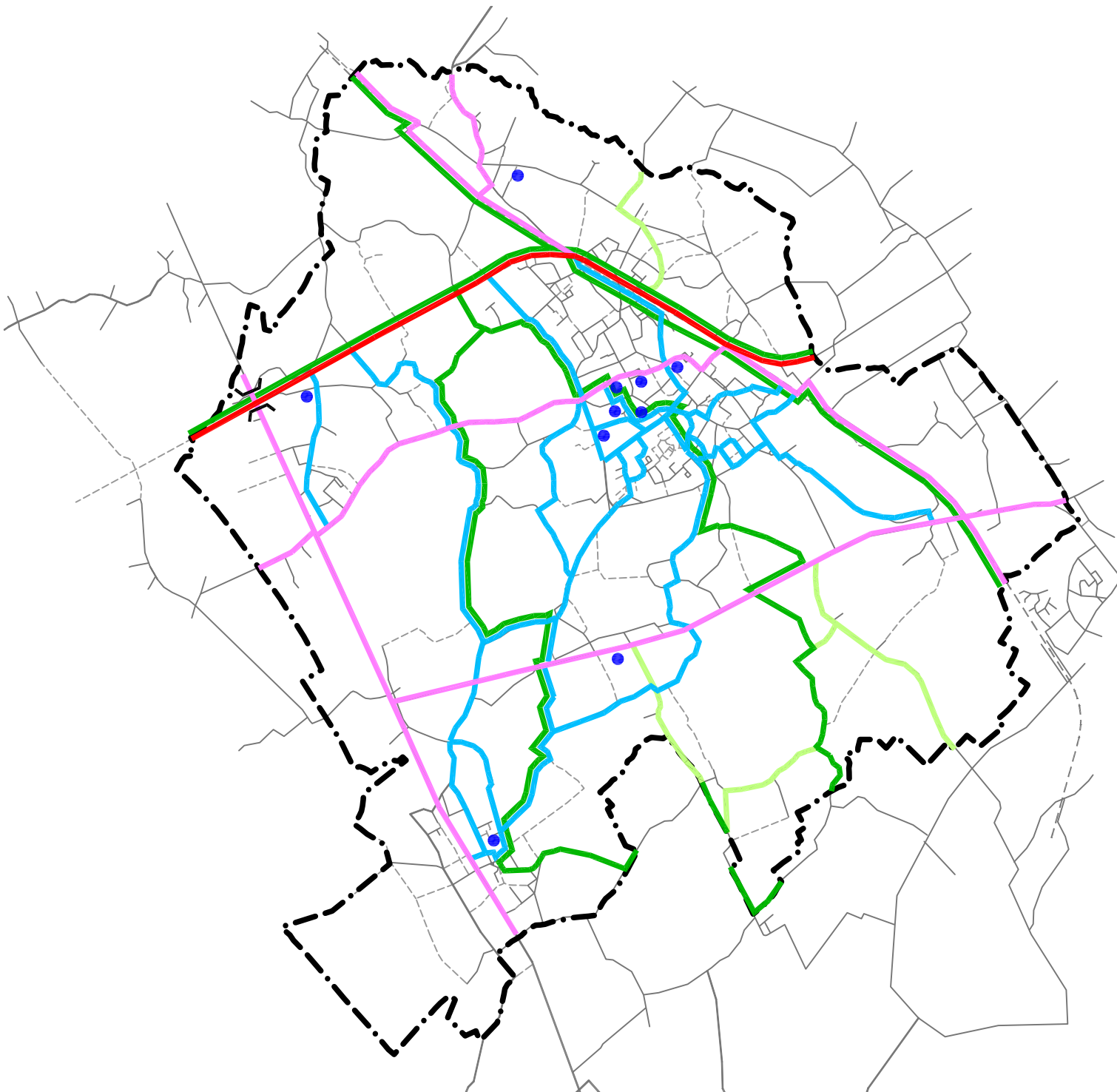


d+aCONSULT.

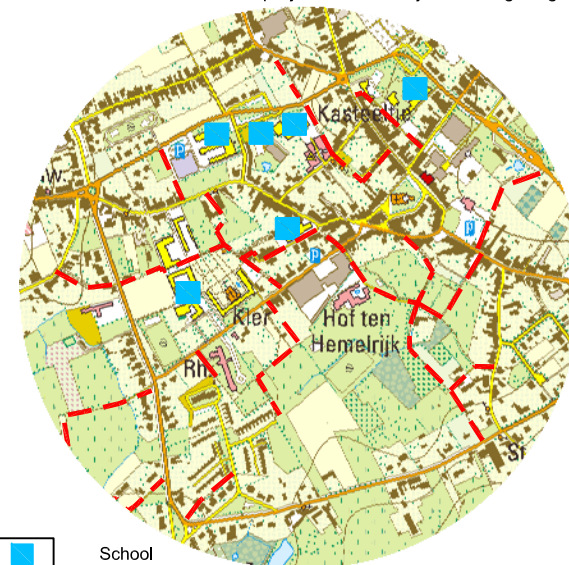
0 250 500 750 1000m
 bront: Mobiliteitsplan Opwijk - 2004
 opgemaakt: juli 2013



Legende

-  Gemeentegrens
-  Non - stop hoofdroute
-  Bovenlokale functionele fietsroutes
-  Alternatieve functionele fietsroutes
-  Lokale functionele fietsroutes
-  Bovenlokale recreatieve fietsroutes
-  Lokale recreatieve fietsroutes
-  Ondertunneling steenweg op Dendermonde
-  School



Wandel- en fietsdoorsteeken in Opwijk-centrum nabij schoolomgevingen



-  School
-  Wandel- en fietsdoorsteek

KAART 5a Fietsrouten netwerk

Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan



d+aCONSULT.

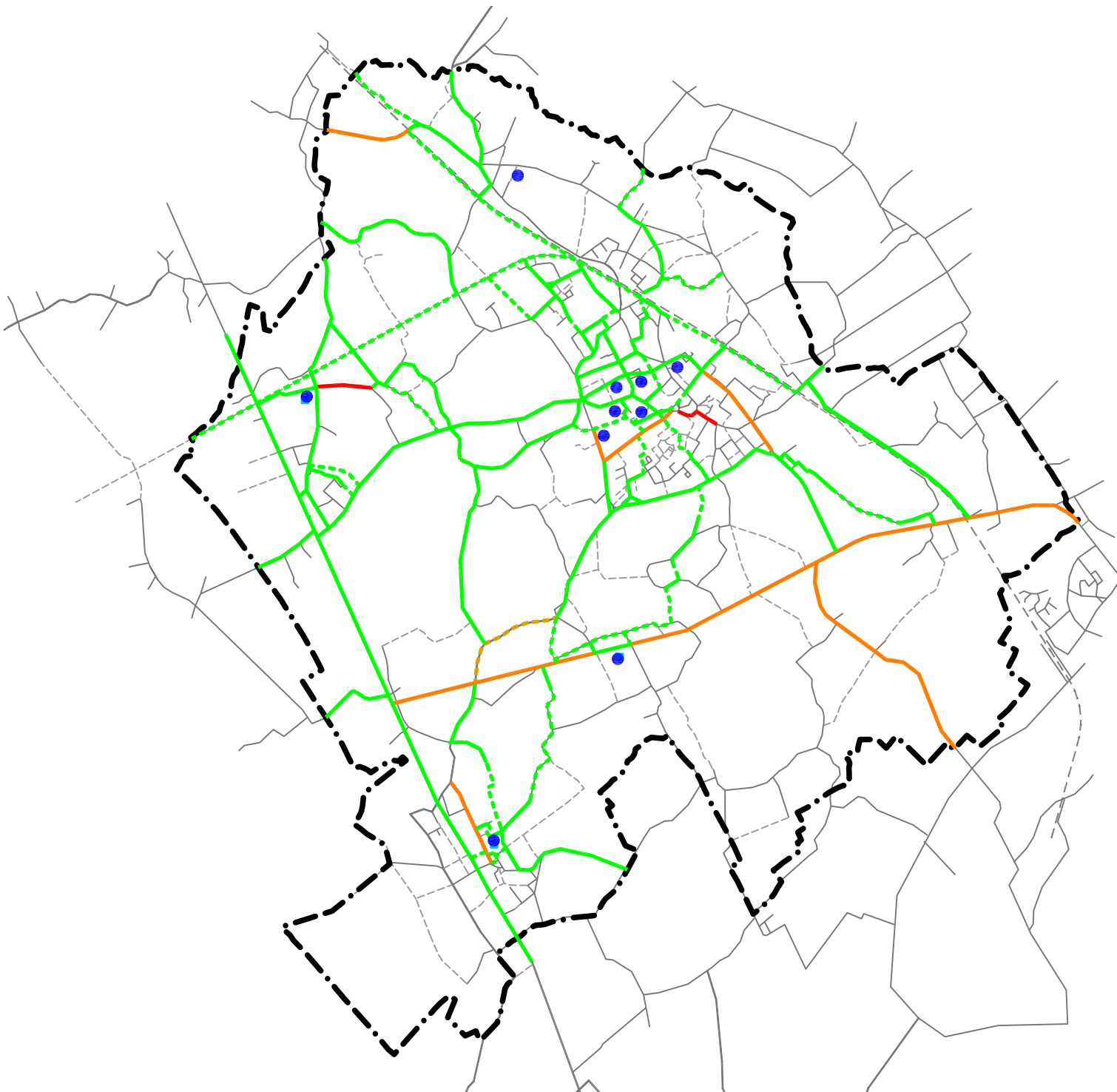
0 250 500 750 1000m

bron: Mobiliteitsplan Opwijk (2004) + Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (Prov. Vlaams-Brabant) - 2012

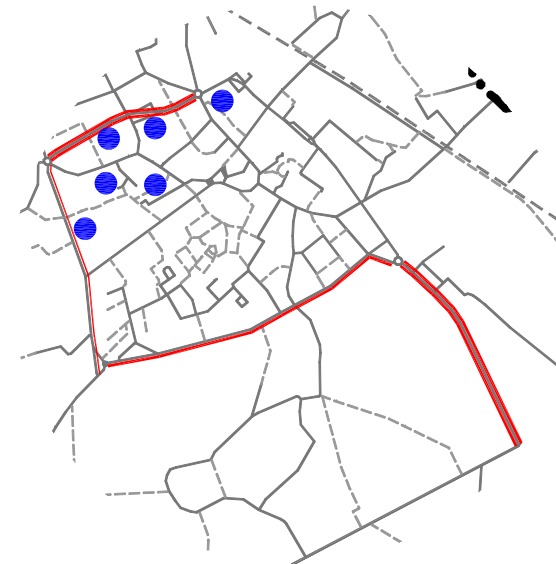
opgemaakt: mei 2013

Legende

-  Gemeentegrens
-  Veilige fietsroute
-  Veilige vrijliggende/autovrije fietswegen
-  Fietsroute met beperkte voorzieningen
-  Fietspaden in ontwerp
-  Te vermijden fietsroute
-  School



Locatie vrijliggende fietspaden centrum Opwijk



KAART 5b
Veiligheid fietsroutes obv
schoolbereikbaarheidskaart

Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan










d+aCONSULT.

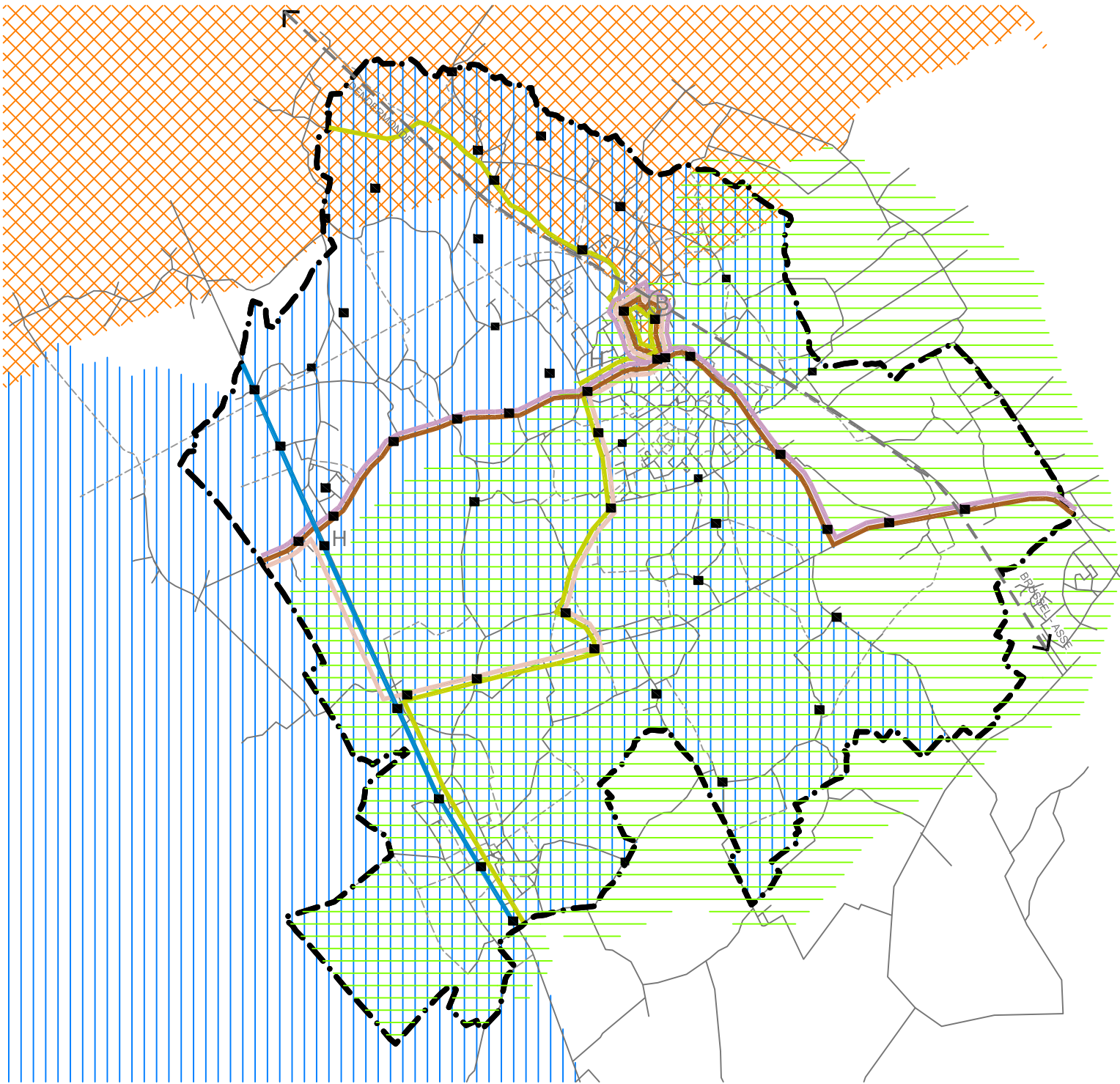
0 250 500 750 1000m

bront: Gemeente Opwijk

opgemaakt: mei 2013

Legende

-  Gemeentegrens
-  Spoorlijn Dendermonde - Asse - Brussel
-  Station Opwijk
- Bestaand**
-  Lijn 23: Asse - Opwijk station - Dendermonde
-  Lijn 24: Asse - Opwijk Nijverseel - Dendermonde
-  Lijn 41: Aalst - Opwijk - Londerzeel
-  Lijn 43: Aalst - Moorsel Steven Kapel - Opwijk
-  Lijn 44: Aalst - Meldert - Opwijk - Londerzeel
-  Centrale halte waar alle buslijnen stoppen
-  Belbus 320: Lebbeke - Buggenhout
-  Belbus 340: Faluintjes - Opwijk
-  Belbus 748: Opwijk - Merchtem - Wemmel
-  Bushalte



KAART 6 Openbaar vervoernetwerk







Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan

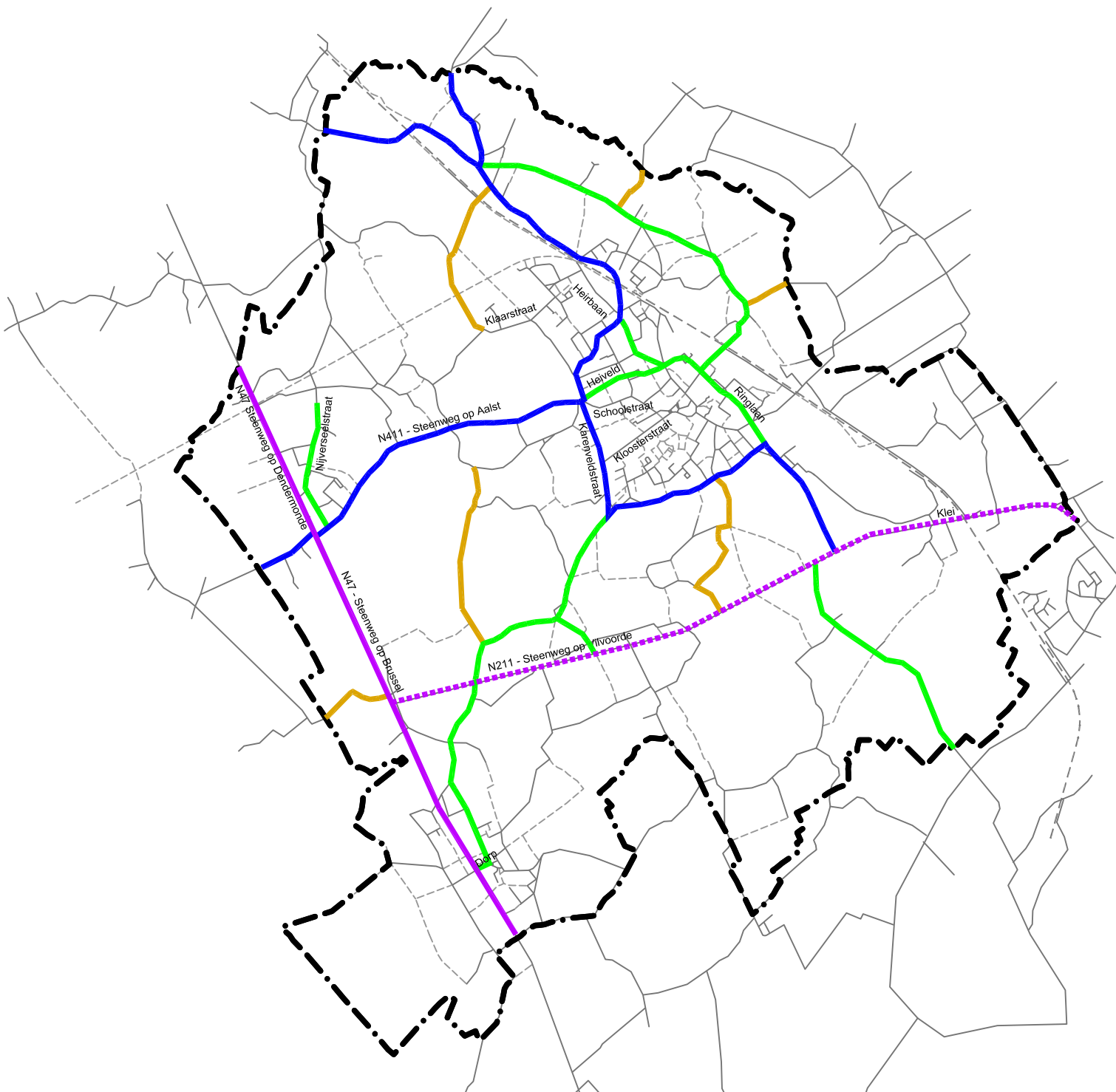


d+aCONSULT.

0 250 500 750 1000m
bront: Mobiliteitsplan Opwijk - 2004 + De Lijn opgemaakt: juli 2013

Legende

-  Gemeentegrens
-  Secundaire weg type I
-  Secundaire weg type III
-  Lokale weg type I: verbindingsweg
-  Lokale weg type II: ontsluitingsweg
-  Landelijke weg



KAART 7 Wegencategorisering

Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan







d+aCONSULT.

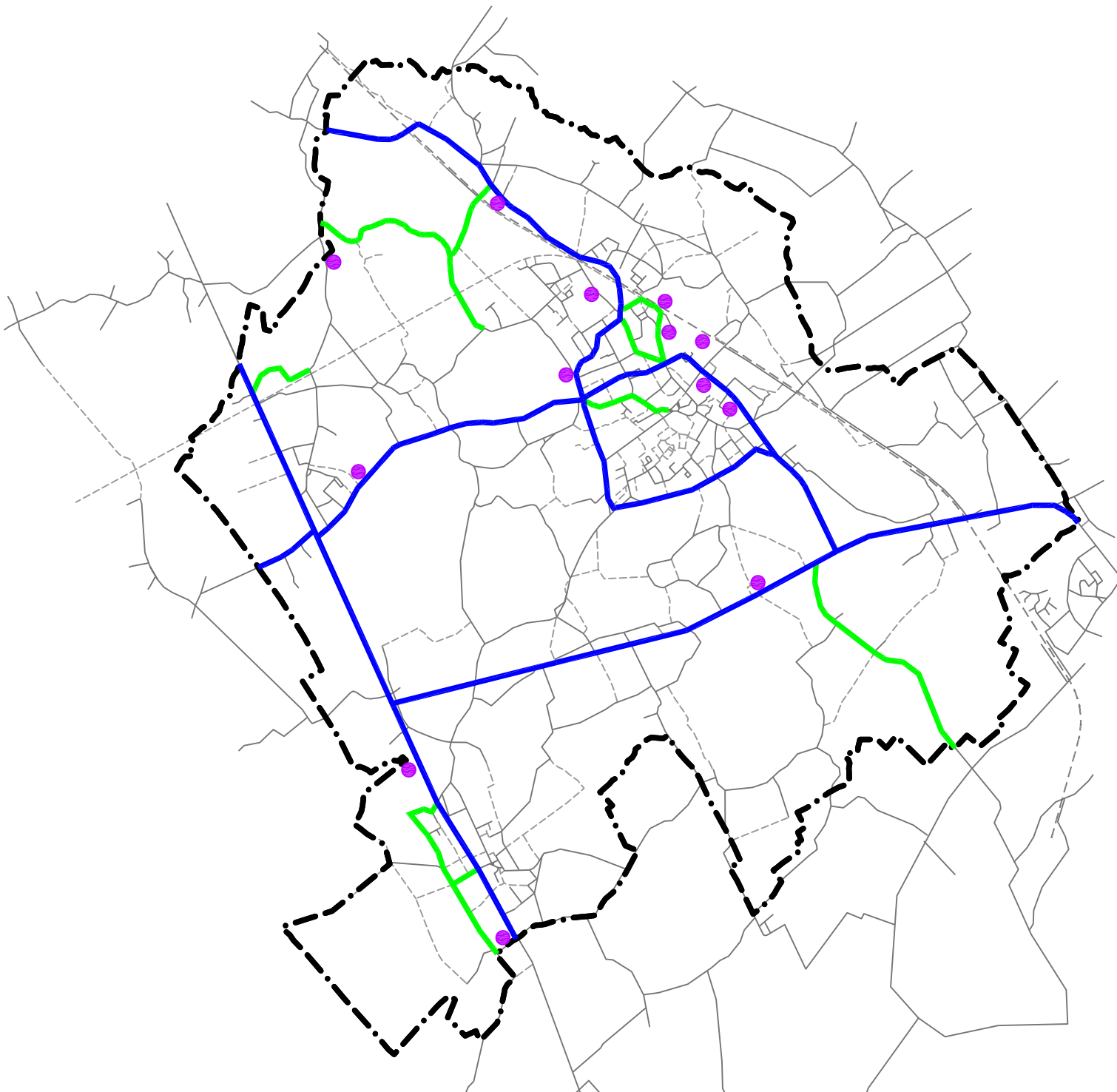
0 250 500 750 1000m

bront: Gemeente Opwijk

opgemaakt: mei 2013

Legende

-  Gemeentegrens
-  Bedrijven
-  Gevolgde routes zwaar vervoer
-  Tonnagebeperkingen



KAART 8 Zwaar vervoer + tonnagebeperking

Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan







d+aCONSULT.

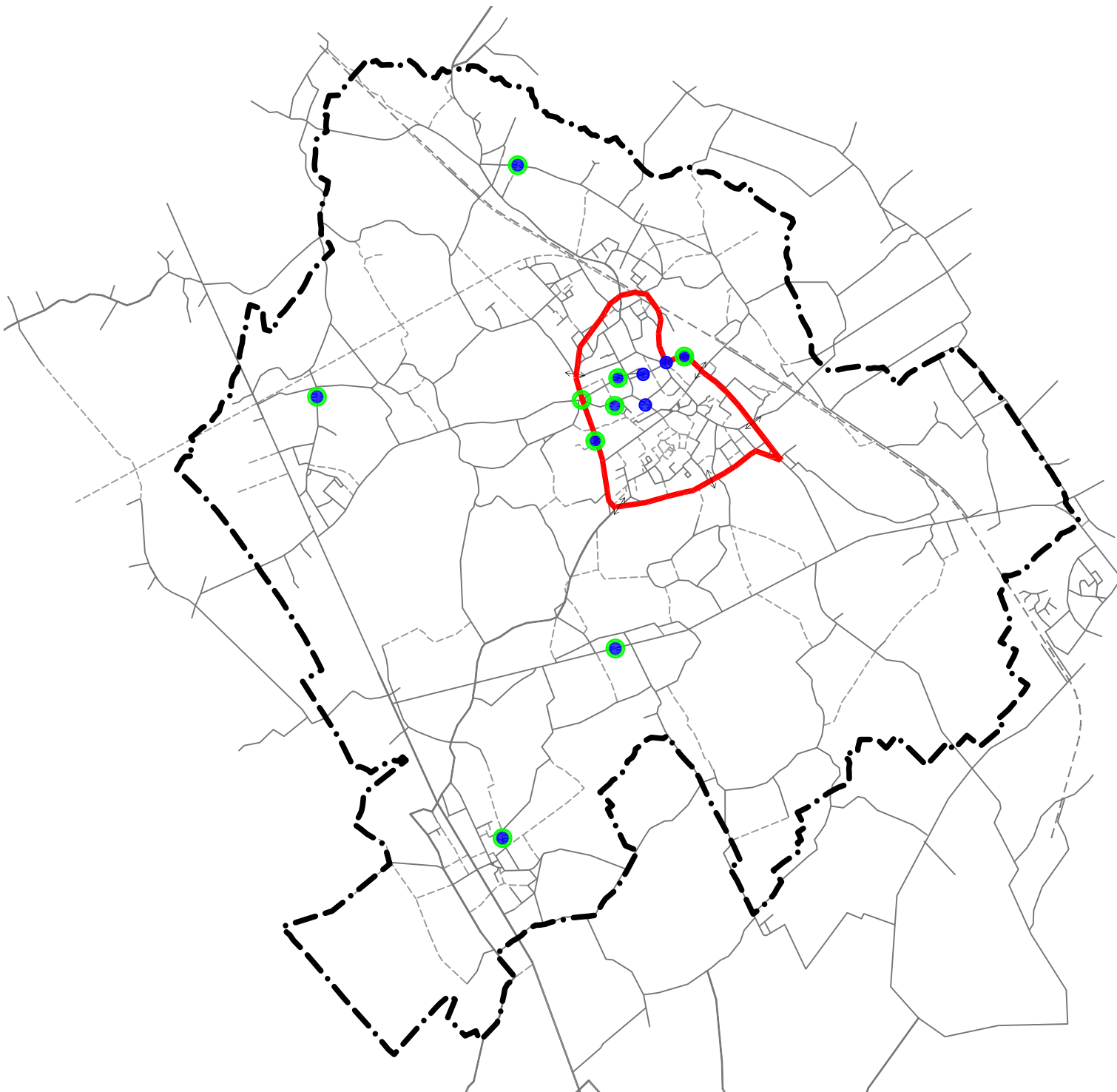
0 250 500 750 1000m

bront: Gemeente Opwijk

opgemaakt: mei 2013

Legende

-  Gemeentegrens
-  Overgang tussen fietsnetwerk van centrum en lokaal fietsnetwerk moet zo vlot mogelijk (oversteekplaatsen, verkeersplateaus)
-  Kritiek punt waar controle/toezicht gewenst is
-  Herinrichten van schoolomgevingen (verbredingen voetpad, asverspringingen, vernauwingen, verkeersborden, ...)



Centrum



KAART 9 Beleidsplan schoolomgevingen

Opwijk - Mobiliteitsplan - Beleidsplan



d+aCONSULT.

0 250 500 750 1000m

bront: Mobiliteitsplan Opwijk - 2004

opgemaakt: mei 2013