

BELEIDSPLAN MOBILITEITSPLAN WESTERLO _____ **COLOFON**



Opdrachtgever _____ *gemeente Westerlo*
Opdrachthouder _____ *iris consulting*
Projectleiding _____ *Valère Ceysens*
Projectmedewerkers _____ *Frank Smit, Wim Bladt*
Datum _____ *Oktober 2002*



Inhoud

1.	<i>Samenvatting</i>	5
2.	<i>Inleiding</i>	7
2.1	Mobiliteitsconvenants	7
2.2	Begeleiding	8
2.3	Bijsturing convenantsprocedure	11
2.3.1	Modulaire opbouw convenant	11
2.3.2	Nieuwe modules	11
2.4	Module 10	12
2.4.1	Schoolvervoerplan scholen Oosterwijk	12
2.4.2	Herinrichting schoolomgeving Oosterwijk	12
2.5	Basismobiliteit	12
3.	<i>Korte situering Westerlo</i>	14
4.	<i>Belangrijke elementen uit de vorige fasen</i>	15
4.1	Bestaand onderzoek	15
4.1.1	Ruimtelijke Plannen	15
4.1.2	Verkeersplannen	18
4.1.3	Tellingen	18
4.1.4	Verkeersintensiteit belastingsplots multimodaal model	18
4.1.5	Woon-werk - en woon-schoolverkeer	20
4.1.6	Ongevallenanalyse	21
4.2	Knelpunten	21
4.2.1	Ruimtelijk	21
4.2.2	Verkeerskundig	22
4.3	Nieuw onderzoek	24
4.3.1	Inventarisering van oversteekvoorzieningen	24
4.3.2	Intergemeentelijk overleg industrieterrein Heultje	25
4.3.3	Kruispunttellingen	25



4.3.4	Schoolenquête	26
4.3.5	Bedrijvenenquête.....	26
4.3.6	Snelheidsmetingen	26
4.3.7	Basismobiliteit.....	26
5.	<i>Beleidsscenario: principekeuze uit fase 2</i>	27
5.1	Inleiding	27
5.2	Vergelijking van de scenario's	28
5.3	Punten van consensus en afwijkende standpunten	31
5.3.1	Werkdomein ruimtelijke ontwikkelingen (A)	32
5.3.2	Werkdomein verkeersontwikkeling per modus (B)	33
5.3.3	Werkdomein ondersteunende maatregelen (C)	34
5.4	Voorkeur voor scenario	35
5.4.1	Gemeente Westerlo	35
5.4.2	De Lijn	35
5.4.3	Conclusie	35
5.5	Maatregelen	36
5.5.1	Ruimtelijke maatregelen (A).....	36
5.5.2	Verkeersmaatregelen (B).....	40
5.5.3	Ondersteunende maatregelen (C)	44
6.	<i>Werkwijze fase 3</i>	46
6.1	Modulaire opbouw van de modules	46
6.2	Logisch Kader als beleidsinstrument	46
6.3	Projectaanpak	47
6.3.1	Beleidsdoelstellingen	48
6.3.2	Projectdoelstellingen	48
6.3.3	Tussentijdse resultaten	48
6.3.4	Activiteiten	49
6.4	Middelen en kosten	58
6.5	Randvoorwaarden	59
7.	<i>Relatie met probleemstelling</i>	60
7.1	Gesignaleerde problemen	60
8.	<i>Monitoring beleidsplan</i>	62
8.1	Inleiding	62



8.2	Monitoring beleidsplan Westerlo	62
9.	<i>Bijlagen</i>	64
9.1	Kaarten beleidsscenario	64
9.2	Logisch kader	65

Lijst van figuren

figuur 1: ruimtelijk beleidsscenario	36
figuur 2: autoluwe gebieden beleidsscenario	36
figuur 3: categorisering wegen beleidsscenario	38
figuur 4: snelheidsregimes	39
figuur 5: OV-structuur beleidsscenario	40
figuur 6: lokaal fietsnetwerk beleidsscenario	40
figuur 7: route voor zwaar verkeer	45
figuur 8: acties beleidsscenario	61

Lijst van tabellen

figuur 1: ruimtelijk beleidsscenario	36
figuur 2: autoluwe gebieden beleidsscenario	36
figuur 3: categorisering wegen beleidsscenario	38
figuur 4: snelheidsregimes	39
figuur 5: OV-structuur beleidsscenario	40
figuur 6: lokaal fietsnetwerk beleidsscenario	40
figuur 7: route voor zwaar verkeer	45
figuur 8: acties beleidsscenario	61



1. Samenvatting

Het gemeentebestuur van Westerlo heeft in het kader van het mobiliteitsconvenant aan *iris consulting* de opdracht verleend een mobiliteitsplan op te maken. Het doel van het mobiliteitsplan is een bijdrage te leveren aan de verhoging van de verkeersveiligheid, de verbetering van de verkeersleefbaarheid en de beheersing van de vervoersvraag. Als referentiekader wordt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA) beschouwd. De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt in drie stappen: een oriëntatiefase, de opbouw van het plan en het beleidsplan.

In de *oriëntatiefase* werden de problemen afgebakend:

- snelheid;
- sluijverkeer;
- vrachtverkeer;
- doorstroming/filevorming autoverkeer;
- doorstroming/filevorming openbaar vervoer;
- hoge parkeerbezetting;
- confrontatie langzaam verkeer/gemotoriseerd verkeer;
- oversteekbaarheid.

Bij de *opbouw van het plan* werden op basis van onderzoeken drie scenario's opgebouwd. Naast het trendscenario werden er 2 duurzame scenario's opgemaakt:

- Scenario 1: gebald;
- Scenario 2: verstrengeld.

Door de verschillende actoren werd er in de Gemeentelijke Beleidingscommissie (GBC) de voorkeur gegeven aan scenario 1. Dit scenario werd uitgewerkt in een *beleidsplan*, dat uit circa 86 maatregelen bestond. De belangrijkste gemeentelijke krachtlijnen in dit maatregelenpakket zijn:

- verblijfsgebieden;
- categorisering van wegen;
- openbaar vervoersnetwerk;
- fietsinfrastructuur/voetgangersnetwerk;
- bewegwijzering;
- verkeersveiligheidsplan;
- parkeerplan en parkeerbeheer;
- vervoersmanagement met bedrijven, scholen,;
- specifieke informatie en promotie;
- handhavingsbeleid.

Welke maatregelen bijdragen tot het oplossen van welke problemen wordt schematisch voorgesteld op de volgende pagina in tabel 1:

- Grijs achtergrond = wel maatregelen ter oplossing;
- Witte achtergrond = geen maatregelen ter oplossing.



tabel 1: maatregelen ter oplossing van problemen

	Snelheid	Sluipverkeer	Vrachtverkeer	Doorstroming /filevorming autoverkeer	Doorstroming /filevorming OV	Hoge parkeer-bezetting	Confrontatie LV/gemotoriseerd verkeer	Oversteek-baarheid
Verblijfs-gebieden								
Categorisering van wegen								
Openbaar vervoers-netwerk								
Fietsinfra-structuur/ Voetgangers-netwerk								
Beweg-wijzing								
Verkeers-veiligheidsplan								
Parkeerplan & parkeerbeheer								
Vervoersmana-gement met bedrijven, scholen								
Specifieke informatie en promotie								
Handhavings-beleid								



2. Inleiding

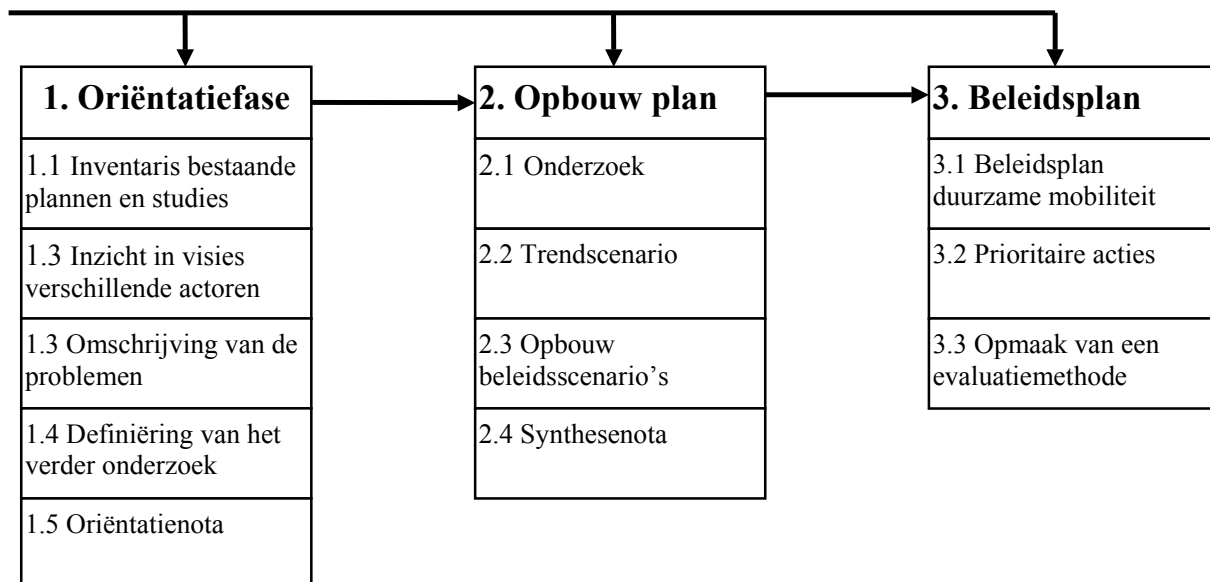
2.1 Mobiliteitsconvenants

Voor de uitvoering van de meeste infrastructurele werken van de Administratie Wegen en Verkeer en De Lijn is een mobiliteitsconvenant nodig. Uitgangspunt van een mobiliteitsconvenant is een planmatige en multimodale aanpak van de mobiliteitsproblematiek. De verantwoordelijkheid voor deze problematiek wordt gedeeld tussen drie betrokken partijen: het Vlaamse gewest, de gemeentelijke overheid en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Een mobiliteitsconvenant bestaat uit een overkoepelend moederconvenant waarin algemene afspraken worden gemaakt. De bepalingen van dit convenant vormen een verplicht kader voor uitvoeringsconvenants in de vorm van bijakten van het moederconvenant, waarin de drie betrokken partijen specifieke afspraken aangaan.

Het afsluiten van het mobiliteitsconvenant stelt het maken van een mobiliteitsplan verplicht. Het mobiliteitsplan geldt op zijn beurt als kader voor de resultaat gerichte acties, die in de diverse uitvoeringsconvenants worden opgenomen.

Conform de richtlijnen bestaat het mobiliteitsplan uit de drie delen oriëntatiefase, opbouw van het plan en beleidsplan. Per deel zijn verschillende stappen te zetten. Het volgend schema geeft de stappen per deel aan:



Zonder diepgaand in te gaan op de richtlijnen voor de opmaak van het mobiliteitsplan is het belangrijk om de doelstellingen van elk van de fasen aan te geven.

2.1.1.1 Oriëntatiefase

De oriëntatiefase, waarin men een inventaris en een synthese maakt van de bestaande plannen en studies, een overzicht maakt van de visies van de actoren, een omschrijving en analyse maakt van het mobiliteitsprobleem en een definiëring opstelt van het verdere onderzoek. Hieruit volgt de oriëntatienota.

2.1.1.2 Opbouw plan

De fase waarin het plan opgebouwd wordt. Eerst wordt het noodzakelijke aanvullende onderzoek verricht. Vervolgens worden een trendscenario en één of meerdere alternatieve ontwikkelingsscenario's gericht op duurzame mobiliteit uitgewerkt en geëvalueerd. Deze fase mondt uit in een synthesenota.

2.1.1.3 Beleidsplan

De fase waarin het beleidsplan wordt opgesteld. Uit de scenario's wordt een keuze gemaakt. Die keuze wordt geconcretiseerd in een beleidsplan, waarin de krachtlijnen van de actiedomeinen staan en de verantwoordelijkheden van de beleidsactoren. De maatregelen die de partners moeten nemen, worden in een actieprogramma opgenomen. De acties worden gerangschikt volgens prioriteit en tijdsperiode zodat een hiërarchisering optreedt.

2.2 Begeleiding

Het moederconvenant bepaalt ook dat er een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) wordt opgericht. De begeleidingscommissie is het samenwerkingsverband



tussen de gemeente Westerlo, het Vlaams gewest, de provincie Antwerpen en De Lijn, verantwoordelijk voor de begeleiding van het mobiliteitsplan.

De begeleidingscommissie legt het werkplan voor de opmaak van het mobiliteitsplan vast. De uitvoering gebeurt door een technische groep, verder technische werkgroep genoemd. De relatie tussen beide is deze van kwaliteitsbewaker-controller (begeleidingscommissie) en uitvoerder-ontwerper (technische werkgroep). De technische werkgroep rapporteert aan de begeleidingscommissie. Zij bespreken samen de opbouw van het plan.

Mobiliteitsplanning is geen technocratische aangelegenheid. Daarom moet de begeleidingscommissie voor ogen houden dat het de bevolking is, die de gebruiker wordt van de programma's en de projecten. Als algemene richtlijn geldt dat de gemeente moet overleggen met de gemeentelijke verkeersadviesraad, of bij afwezigheid hiervan, met afgevaardigden van bestaande adviesraden of belangengroepen om een communicatiestrategie uit te stippelen. Onder gemeentelijke verkeersadviesraad verstaan we bijgevolg een brede waaier van mogelijke overlegvormen tussen gemeente en bevolking.

2.2.1.1 Technische werkgroep

Westerlo:

- Dhr. G. Van Hirtum, burgemeester;
- Dhr. R. Vrindts, schepen van mobiliteit en ruimtelijke ordening;
- Dhr. F. Bastiaens, diensthoofd technische dienst;
- Dhr. G. Schellekens, hoofdcommissaris van politie;
- Dhr. R. Versweyveld, hoofdinspecteur lokale politie;
- Dhr. R. Puttenaers, commissaris van politie;
- Dirk Lauwers, directeur *iris consulting*;
- Dhr. Valère Ceyssens, vakgroefhoofd mobiliteit *iris consulting*;
- Dhr. Frank Smit, consultant *iris consulting*.

Occasioneel afgevaardigden van betrokken instanties:

- Mevr. Catherine Hoebeeck, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Antwerpen;
- Dhr. A. Cox, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Antwerpen;
- Dhr. C. Bosmans, De Lijn;
- Dhr. S. Van Den Abbeele, De Lijn;
- AROHM Brussel;
- AROHM Antwerpen;
- Mobiliteitscel;
- Provinciebestuur.

2.2.1.2 Begeleidingscommissie

Westerlo:

- Dhr. G. Van Hirtum, burgemeester;
- Dhr. H. R. Vrindts, schepen van mobiliteit en ruimtelijke ordening;
- Dhr. F. Bastiaens, diensthoofd technische dienst;
- Dhr. G. Schellekens, hoofdcommissaris van politie;
- Dhr. R. Versweyveld, hoofdinspecteur lokale politie;
- Dhr. R. Puttenaers, commissaris van politie;
- Dirk Lauwers, directeur *iris consulting*;



- Dhr. Valère Ceysens, vakgroepvoofd mobiliteit *iris consulting*;
- Dhr. Frank Smit, consultant *iris consulting*.

De Lijn:

- Dhr. Dhr. S. Van Den Abbeele, vertegenwoordiger van de exploitatie-entiteit Antwerpen;
- Dhr. G. Bosmans vertegenwoordiger van de exploitatie-entiteit Limburg.

Vlaams Gewest:

- Dhr. P. Vandevelde, vertegenwoordiger van de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten, afdeling Ruimtelijke Planning;
- Dhr. Jos Verbeeck, mobiliteitscoördinator van de administratie Wegen en Verkeer, afdeling Antwerpen;
- Mevr. Catherine Hoebeeck, mobiliteitscoördinator van de administratie wegen en verkeer, afdeling Antwerpen;
- Dhr. F. Helon, vertegenwoordiger van de administratie Wegen en Verkeer, afdeling Personenvervoer en Luchthaven;
- Dhr. R. Keygnaert, vertegenwoordiger van de Mobiliteitscel.

Provincie:

- Dhr. Mark Vanhee, vertegenwoordiger van de bestendige deputatie.

2.2.1.3 Gemeentelijke verkeersadviesraad

- Dhr. G. Van Hirtum, burgemeester;
- Dhr. R. Vrindts, schepen van mobiliteit en ruimtelijke ordening;
- Dhr. F. Bastiaens, diensthoofd technische dienst;
- Dhr. G. Schellekens, hoofdcommissaris van politie;
- Dhr. R. Versweyveld, hoofdinspecteur lokale politie;
- Dhr. R. Puttenaers, commissaris van politie;
- Dhr. Dirk Lauwers, directeur *iris consulting*;
- Dhr. Valère Ceysens, vakgroepvoofd mobiliteit *iris consulting*;
- Dhr. Frank Smit, consultant *iris consulting*.

Gemeentelijke raden en groeperingen:

- gemeentelijke jeugdraad;
- gemeentelijke cultuurraad;
- gemeentelijke sportraad;
- gemeentelijke bejaardenraad;
- milieuraad;
- gezinsraad;
- gezondheidsraad.

Buurt- en andere comités:

- middenstandsvereniging UNIZO;
- oudercomités;
- KWB-afdelingen.

2.2.1.4 Vergaderingen

Onderstaand zijn de gegevens over de vergaderingen te vinden zoals die in de derde fase van het mobiliteitsplan zijn gehouden.



tabel 2: vergaderingen

Datum	Vergadering	Onderwerp
28 06 2001	technische werkgroep	toelichting logisch kader
05 11 2001	schepencollege	Toelichting beleidsplan
10 12 2001	schepencollege	beleidsplan
12 12 2001	schepencollege	beleidsplan
23 01 2002	Begeleidingsgroep	beleidsplan
18 04 2002	Audit	beleidsplan

2.3 Bijsturing convenantsprocedure

Middels een omzendbrief werd de convenantsprocedure gewijzigd. Deze nieuwe werkwijze ging in op 1 januari 2000.

De structuur blijft behouden: *“naast het moederconvenant of hoofdakte bestaat de mogelijkheid om, afhankelijk van de noden, bijaktes af te sluiten”*. De belangrijkste aanpassingen zijn het werken met modules en het instellen van twee nieuwe modules.

2.3.1 Modulaire opbouw convenant

Bij het afsluiten van een convenant wordt er tevens een koepelmodule afgesloten waaronder verschillende modules geplaatst zijn die kunnen aangesproken worden naargelang de behoefte van de gemeente en volgens de resultaten van het mobiliteitsplan. Op dit ogenblik heeft Westerlo een module 10 afgesloten voor de schoolomgeving Oosterwijk.

2.3.2 Nieuwe modules

Drie nieuwe modules werden ingesteld:

- Module 10 met als doel de schoolomgevingen beter te beveiligen. Doel van deze bijakte is de *“schoolomgevingen langs of in de onmiddellijke omgeving van gewestwegen opnieuw in te richten met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd en de bevordering van alternatieve verplaatsingswijzen voor de auto, in het kader van het woon-schoolverkeer”*;
- Module 13 met als doel het fietspadennetwerk versnelt uit te werken. Doel is een versnelde uitbouw van het fietspadennetwerk.
- Gemeenten krijgen de mogelijkheid bepaalde dossiers van AWV zelf uit te werken. Het Vlaams Gewest kan geheel of voor 80% de kosten dragen. Eventueel zijn de overige 20% van de kosten nog te betoelagen door de provincie.
- Module 15 met als doel het ondersteunen van de uitvoering van flankerende maatregelen. De gemeente treedt op als trekker en kan per jaar één C-maatregel voorstellen ter subsidiering. Het Gewest neemt 50% van de kosten voor haar rekening.



2.4 Module 10

2.4.1 Schoolvervoerplan scholen Oosterwijk

In het kader van module 10 van het convenantenbeleid van de Vlaamse overheid wordt voor de Vrije Gesubsidieerde Basisschool Oosterwijk en de Vrije Sint-Lambertusschool (middenschool) een schoolvervoerplan opgemaakt door *iris consulting*.

Dit schoolvervoerplan wordt opgemaakt in 4 fasen:

- in de eerste fase wordt een beschrijving gegeven van de huidige toestand van het verkeer van en naar school. Via een confrontatie tussen het bereikbaarheidsprofiel van de school (hoe kan de school bereikt worden?) en het mobiliteitsprofiel van de leerlingen en het schoolpersoneel (hoe wordt de school bereikt?) kunnen de knelpunten en de potenties op de schoolroutes en in de schoolomgeving gedetecteerd worden;
- in de tweede fase wordt gekeken hoe de huidige toestand kan verbeterd worden inzake verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Dit resulteert in de beschrijving van een gewenst bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel;
- in de derde fase worden aanbevelingen geformuleerd die deze gewenste toestand moeten helpen verwezenlijken. Hierbij wordt getracht de aanwezige potenties invulling te geven;
- na opmaak en implementatie van het schoolvervoerplan is de taak niet af. In de vierde fase wordt het schoolvervoerplan blijvend opgevolgd en eventueel bijgestuurd.

2.4.2 Herinrichting schoolomgeving Oosterwijk

Het schoolvervoerplan is aangevuld met een voorstel tot herinrichting van de schoolomgeving. In dit plan zijn klemtonen gelegd die in het schoolvervoerplan aanbod komen:

- oversteekbaarheid van de N152 – Olenseweg
- ruimte voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de schoolpoort (E. Stalmanslaan en De Roos)
- organiseren van parkeren

2.5 Basismobiliteit

Bij de ontwikkeling van openbaar vervoer staat er naast het mobiliteitsconvenant een tweede doelgericht beleidsinstrument ter beschikking in de vorm van basismobiliteit.

Basismobiliteit wordt opgevat als een recht van de gebruiker op een minimumaanbod van geregeld vervoer. Dit recht geldt enkel voor een vertrek of aankomst in de in gewestplannen aangegeven woonzones. Westerlo staat in 2003 geprogrammeerd voor het invoeren van basismobiliteit.

De maximale afstand tot een halte van geregeld vervoer bedraagt:

- 500m binnen een woonzone, gelegen in stedelijk gebied;
- 650m binnen een woonzone, gelegen in randstedelijk en kleinstedelijk gebied;



- 750m binnen een woonzone, gelegen in het buitengebied.

Westerlo geldt als buitengebied, waarvoor dus maximaal 750m afgelegd mag worden tot de halte.

Volgende frequenties en maximale wachttijden moeten gelden:

- 2/u en max. wachttijd 40' in spits (06.00-09.00&16.00-19.00 week);
- 1/u en max. wachttijd 75' in dal (09.00-16.00&19.00-21.00 week);
- 1 per 2u en max. wachttijd 140'1 (08.00-23.00 weekend+feestdagen).

Het beleidsinstrument gaat dus uit van een spreiding van de opstapmogelijkheden, zowel in ruimte als in tijd. De basismobiliteit zal vooral in de vorm van vraagafhankelijk vervoer worden toegepast. Van belang voor de basismobiliteit is de keuze van verankeringspunten. Dit zijn locaties waar openbaar vervoer van een verbindend niveau prominent aanwezig is, voorzien van goede overstapmogelijkheden. Het openbaar vervoer in de vorm van basismobiliteit dient aan te takken op de verbindende lijnen.



3. Korte situering Westerlo

Westerlo is gelegen op de as Antwerpen-Luik en maakt door de ligging aan het Albertkanaal en de E313 deel uit van de geïndustrialiseerde zone die groeit tussen het Albertkanaal en de E313.

Westerlo is gelegen in de zuiderkempfen, in het stroomgebied van de Grote Nete en de Wimp. Het wordt begrensd door de gemeenten Geel, Herselt, Hulshout, Heist-op-den-Berg, Olen en Herentals. In het zuiden vormt de Grote Nete de gemeentegrens met Herselt en Hulshout. De N19 Aarschot-Geel doorkruist het centrum van Westerlo in oost-west richting. De N152, de verbinding tussen Herselt en Herentals, doorkruist het grondgebied van Westerlo in de noord-zuid richting.

De gemeente Westerlo bestaat uit 7 deelen: Westerlo-centrum, Tongerlo, Oevel, Zoerle-Parwijs, Voortkapel, Oosterwijk en Heultje. Geografisch kunnen er twee noord-zuid gerichte strengen van elk 3 kernen opgemerkt worden. De oostelijke streng wordt gevormd door de kernen Westerlo-centrum, Tongerlo en Oevel. De westelijke streng wordt gevormd door de kernen Zoerle-Parwijs, Voortkapel en Oosterwijk. Enkel Heultje, gelegen ten westen van Zoerle-Parwijs, maakt geen deel uit van beide noord-zuid gerichte strengen. De hoofdverbindingen tussen de verschillende kernen kunnen herleid worden tot een rastervormige structuur waarbinnen de relaties tussen de kernen hoofdzakelijk noord-zuid en oost-west uitgebouwd zijn.



4. Belangrijke elementen uit de vorige fasen

4.1 Bestaand onderzoek

4.1.1 Ruimtelijke Plannen

4.1.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maakt onderscheid tussen stedelijke gebieden en buitengebieden. De gemeente Westerlo wordt beschouwd als buitengebied.

In het buitengebied worden de volgende categorieën onderscheiden: kernen (hoofddorpen en woonkernen), linten, bebouwd perifeer landschap en verspreide bebouwing.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen spreekt van een buitengebiedbeleid. Uitgangspunt hierbij is “duurzame ruimtelijke ontwikkeling”. De ruimtelijke structuur van buitengebied als Westerlo wordt bepaald door de natuurlijke en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. Vele functies en activiteiten blijven binnen het buitengebied aanwezig en mogelijk. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen structuurbepalende functies en activiteiten (natuur, bos, landbouw, wonen en werken), en niet voor het gehele buitengebied structurerende functies en activiteiten als recreatieve en toeristische activiteiten, ontginningen, waterwinning en sommige gemeenschaps- en nutsvoorzieningen. Bij de ontwikkeling van structurerende activiteiten en functies hanteert het RSV het bestaande fysische systeem als raamwerk.

Doelstellingen voor het buitengebied zijn:

- vrijwaring voor de essentiële functies van het buitengebied;
- tegengaan van versnippering;
- bundeling van de ontwikkeling in kernen van het buitengebied (binnen de vooropgestelde procentuele verdeling van de behoefte aan nieuwe woningen);
- inbedden van landbouw, bos en natuur in goed gestructureerde gehelen;
- bereiken van gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit (ondersteunend aan milieu-kwaliteitsobjectieven);
- afstemming van ruimtelijk beleid en milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- streven naar bufferfunctie van natuurgebied t.o.v. aangrenzende functies.



Wegencategorisering

De bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuur gaan voor de weginfrastructuur in op de categorisering van de wegen naar functie.

Het Vlaams Gewest selecteert de bestaande wegvakken die als hoofdweg of primaire weg in aanmerking komen en duidt deze in de gewestplannen aan. De selectie van de hoofd en de primaire wegen I is reeds bindend. Op het grondgebied van Westerlo is dit de E313.

De primaire wegen II (Nijverheidsstraat, Bell Telephonelaan) en de secundaire wegen (N152 en de N19), worden behandeld in de provinciale ruimtelijke structuurplannen terwijl de lokale wegen worden behandeld in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Collectief en openbaar vervoer

Met de beheersautonomie van de Lijn moet rekening gehouden worden bij het ruimtelijk beleid t.a.v. het collectief en openbaar vervoer in het buitengebied. Aspecten van deze autonomie zijn frequentie, lijn- en halte-dichtheid, aanbod- of vraagafhankelijke strategie en dergelijke. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opteert voor ondersteuning van collectief en openbaar vervoer in het buitengebied. Nieuwe ontwikkelingen moeten gebundeld worden in de bestaande hoofddorpen en woonkernen, opdat het ruimtelijk draagvlak vergroot wordt voor de uitbouw van een systeem van stamlijnen door de Lijn. De stamlijnen worden aangevuld door vraagafhankelijke vervoersvoorzieningen.

4.1.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA) is op 25 januari 2001 definitief vastgesteld in de provincieraad van de provincie.

Binnen het informatief gedeelte van het RSPA wordt Westerlo gesitueerd ten zuiden van het stedelijk conglomeraat Herentals-Geel dat op termijn evolueert naar een stedelijk conglomeraat van de oostelijke kleine steden (Herentals-Geel-Mol). Westerlo bevindt zich volgens het RSPA in een gebied met door verlinting aan elkaar gegroeide dorpen (dorpenband).

Volgens het RSPA wordt het fenomeen van de dorpenband in het gebied tussen de Kleine en de Grote Nete als structuurbepalend omschreven. Het RSPA vermeldt het volgende betreffende de gebieden met dorpenbanden die structuurbepalend zijn: *“het is een gebied met beperkte draagkracht maar onder hoge druk. Verdere versnippering moet worden tegengegaan”*.

Verder worden de volgende specifieke doelstellingen geformuleerd:

- ordenen van de woonfunctie en verweven daarvan met de landbouwfunctie bijvoorbeeld door het opmaken van aanbevelingen voor de inplanting van woningen;
- visualiseren van de hoofddrager (bijvoorbeeld door het realiseren van dreven);
- reorganiseren en verhogen van de veiligheid van het verkeer (met onderscheid tussen lokaal en bovenlokaal verkeer);
- organiseren van ambachten bij de kern;
- strikt vrijwaren van een open en agrarisch achterland;
- behouden van een grote relatie van de dorpenband met het achterland;
- accentueren van de dwarsrelaties en het verbreden van doorsteken;
- inbrengen van beboste percelen om het stenig en visueel onaantrekkelijk karakter van woonlinten te verzachten.



Westerlo wordt binnen het RSPA geselecteerd als een gemeente met een structuurondersteunend hoofddorp (type 1). Oevel en de andere dorpen van de gemeente Westerlo worden wel geselecteerd als woonkern.

Het provinciaal structuurplan legt selectie en inrichting van de secundaire wegen vast.

Binnen het RSPA worden de weginfrastructuren van de secundaire categorie geselecteerd. Voor Westerlo zijn de volgende wegen geselecteerd:

- N19: secundaire weg type I (belangrijke schakel van de noord-zuid verbinding in het oosten van de provincie, hierbij zijn supplementaire maatregelen nodig op de aansluitende wegen die vandaag belast zijn met hoge intensiteiten vrachtverkeer);
- N152: secundaire weg type II.
- Nijverheidsstraat en Bell Telephonelaan worden binnen het RSPA niet geduid als een primaire weg type II.

De inrichting van de secundaire wegen wordt bepaald door de functieomschrijving van de wegcategorie.

Wat betreft openbaar vervoer wordt Westerlo geduid als gemeente met op te waarden busknooppunt.

4.1.1.3 Gewestplan

Het grondgebied van Westerlo is opgenomen in de gewestplannen van Herentals-Mol. Merk hierbij op dat er veel zones zijn ingekleurd met een woonfunctie:

- woonzone (rood): Westerlo-centrum, Tongerlo, Oevel, Zoerle-Parwijs, Voortkapel, Oosterwijk en Heultje;
- woongebieden met landelijk karakter (rood, wit gearceerd): hoofdzakelijk langs de lokale verbindingswegen die de verschillende kernen van Westerlo verbinden;
- woonuitbreidingsgebieden (wit, rood geruit).

Een deel van de noord-zuid gerichte streng van kernen van Westerlo-centrum naar Tongerlo groeit langzaam dicht. De andere kernen staan min of meer zelfstandig, maar dragen het fenomeen van een lintbebouwing langs de lokale verbindingswegen.

De Netevallei vormt een gordel van groengebieden.

De zone tussen de E313 en het kanaal is ingekleurd voor industrie samen met het gebied Hulshout-Heultje.

4.1.1.4 Ruimtelijk Structuurplan Gemeente Westerlo

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Westerlo wordt momenteel opgemaakt door IOK. De deelstudies landbouw en wonen zijn op dit ogenblik afgerond. Het mobiliteitsplan vult het deel verkeer van het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in.



4.1.2 Verkeersplannen

4.1.2.1 Multimodaal model voor de provincie Antwerpen

In opdracht van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, is een multimodaal model voor de provincie Antwerpen opgemaakt. Een output van dit model is gebruikt om de uitgevoerde kruispunttellingen in het onderzoek van de fase "Opbouw Plan" te relateren, zie

4.1.2.2 Fietsnetwerk

Het provinciebestuur heeft een van een provinciaal fietsroute plan opgemaakt. Het doel hiervan is een fietsnetwerk over de grenzen van de gemeente uit te bouwen waarbij de aandacht gaat naar zowel de functionele fietsverplaatsingen als de recreatieve verplaatsingen. Dit provinciale fietsroutenetwerk wordt als drager voor het fietsnetwerk gebruikt en aangevuld met lokale routes op gemeentelijk niveau.

4.1.2.3 Verkeersveiligheidsplan

Het verkeersveiligheidsplan werd op 21/04/1997 door de gemeenteraad goedgekeurd. In functie van de opmaak van een mobiliteitsplan is het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan geactualiseerd. Dit plan wordt als basis voor dit mobiliteitsplan gebruikt en vormt de visie van de gemeente op de mobiliteitsproblematiek van Westerlo.

4.1.3 Tellingen

Op het grondgebied van Westerlo werd de E313 geselecteerd als hoofdweg, de N19 als secundaire weg type I en de N152 als secundaire weg type II. De verkeersintensiteit op deze wegen werd geteld door AWW Antwerpen. De intensiteiten werden weergegeven voor de beide richtingen samen.

Verder werden tellingen uitgevoerd op de volgende wegen:

- Bell-Telephonelaan-N19-E313;
- N19-de Merodedreef-Boerenkrijglaan;
- N19-de Merodedreef-Koning Leopoldlaan-Nieuwstraat.

4.1.4 Verkeersintensiteit belastingsplots multimodaal model

Hieronder wordt enkel een samenvatting gegeven van de conclusies die uit de belastingplots kunnen getrokken worden.

Conclusies autoverkeer

- Gezien de algemene toename van het autoverkeer verwachten we een stijging van het autoverkeer in Westerlo
- de intensiteit van het verkeer op de N152-Olenseweg blijkt uit de berekeningen van het multimodaal model af te nemen ten opzicht van de huidige situatie. Uit de berekeningen van het multimodaal model blijkt de intensiteit op het kruispunt N152-Geneinde-Ter Voort 584 auto's per uur te zijn, komende uit de richting van Herselt. Uit tellingen die uitgevoerd werden op 23/03/96 blijkt de intensiteit op komende uit de richting van Herselt 735 mvt/u te bedragen tijdens de avondspits.



Komende uit de richting van Olen blijkt de intensiteit op dit kruispunt 750 auto's per uur te bedragen. Uit tellingen die uitgevoerd werden op 23/03/96 blijkt de intensiteit van het verkeer komende uit de richting van Olen 1332 mvt/u te bedragen.

- op de N19-de Merodedreef bleek het echter omgekeerd, daar neemt de intensiteit sterk toe in vergelijking met de huidige situatie.
Uit de berekeningen bedraagt de intensiteit op de N19 (de Merodedreef) tussen de Koning Leopoldlaan en de Boerenkrijglaan 1618 auto's per uur richting Geel. Uit tellingen die werden uitgevoerd door AWW op 11 mei 1999, blijkt de intensiteit 833 auto's per uur te bedragen in de richting van Geel (tussen 17:00 en 18:00).
Richting Herselt bedraagt de intensiteit uit de berekeningen van 1444 auto's per uur. Uit de tellingen uitgevoerd door AWW op 11 mei 1999, blijkt de intensiteit 969 auto's per uur te bedragen in de richting van Herselt (tussen 17:00 en 18:00).
- de intensiteit van het verkeer komende van Tongerlo blijkt uit de berekeningen van het multimodaal model sterk te stijgen ten opzichte van de tellingen uitgevoerd in 1996.
Uit de berekeningen van het multimodaal model bedraagt de intensiteit van het verkeer op de Boerenkrijglaan komende van de Merodedreef 375 auto's per uur. De intensiteit op deze weg bedraagt in de omgekeerde richting 780 auto's per uur.
Tijdens tellingen die werden uitgevoerd op 28/03/96 bedroeg de intensiteit in de avondspits 564 auto's per uur in de richting van Tongerlo en 485 auto's per uur komende uit de richting van Tongerlo

Conclusies vrachtverkeer

Uit de belastingplots blijkt dat het vrachtverkeer op het grondgebied van Westerlo vooral gebruik maakt van de N19-de Merodedreef, N152-Olenseweg en van de as Gevaertlaan-Jaak Lemmenslaan-Asberg-Koning Leopoldlaan. De Gevaertlaan vormt de verbinding tussen het industrieterrein Heultje en de N152. aangezien de Gevaertlaan, de Jaak Lemmens- laan, de Asberg en de Koning Leopoldlaan lokale wegen zijn, is het zware verkeer hier niet wenselijk. Het vrachtverkeer moet zo snel mogelijk naar de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen geleid worden.

- Gevaertlaan.

De Gevaertlaan vormt de verbinding tussen het industrieterrein Heultje en de N152. Uit de berekeningen van het multimodaal model bedraagt de intensiteit in de Gevaertlaan 26 vrachtwagens per uur komende van Heultje en 28 vrachtwagens per uur in de richting van Heultje.

Deze intensiteit lijkt vrij laag, aangezien het aandeel distributieactiviteiten vrij groot is in het industrieterrein Heultje. Mogelijk zijn een aantal ontwikkelingen (vb. Europees distributiecentrum CASA) op het industrieterrein Heultje niet opgenomen in het multimodaal model. Vermoedelijk is de prognose van het vrachtverkeer te laag ingeschat.

- Jaak Lemmenslaan

Deze laan ligt in het verlengde van de Gevaertlaan. Uit de belastingplots stellen we vast dat de intensiteit van het vrachtverkeer van dezelfde grootte is als op de Gevaertlaan. Er is een intensiteit van 26 vrachtwagens richting Westerlo-



centrum en een intensiteit van 27 vrachtwagens komende uit de richting van Westerlo-centrum. Dit wijst er op dat de meeste vrachtwagens komende van Heultje, richting N19 rijden en niet zo zeer gebruik maken van de N152. Het is niet wenselijk dat doorgaand vrachtverkeer gebruik maakt van lokale wegen. Het is daarentegen wel wenselijk dat doorgaand vrachtverkeer zo veel mogelijk gebruik maakt van hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen in deze volgorde.

- N152-Olenseweg

Uit de belastingplots blijkt de intensiteit van het vrachtverkeer op de N152-Olenseweg 34 vrachtwagens per uur te bedragen in de richting van Olen en 35 vrachtwagens per uur komende uit de richting van Olen.

- N19-de Merodedreef

De trend voor 2010 laat voor de N19-de Merodedreef een intensiteit zien van 84 vrachtwagens per uur in de richting van Geel en 80 vrachtwagens per uur komende uit de richting van Geel.

Door een recente toename van distributieactiviteiten op industrieterrein Heultje kunnen de prognoses inzake vrachtverkeer nog hoger worden ingeschat dan op basis van het multimodaal model blijkt.

- In het multimodaal model, trend 2010, is mogelijk geen rekening gehouden met de meest recente ontwikkelingen in het industrieterrein Heultje. Recent is de distributieactiviteiten op het industriegebied Heultje toegenomen, wat uiteraard een toename betekent van het vrachtverkeer dat gegenereerd wordt in het industriegebied Heultje. Daarom nemen we aan dat de werkelijke trend 2010 voor het vrachtverkeer hoger zal zijn dan wat de belastingplots aantonen. Vooral op de Gevaertlaan, Jaak Lemmenslaan, Asberg en de Koning Leopoldlaan zal de trend 2010 hoger liggen dan wat blijkt uit de belastingplots, trend 2010, van het multimodaal model provincie Antwerpen.

4.1.5 Woon-werk - en woon-schoolverkeer

Onderzocht is het woonwerk- en woonschoolverkeer volgens NIS-cijfers van de Algemene Volks- en Woningtelling 1991. Het onderzoek heeft plaatsgevonden naar vervoerswijze met Westerlo zowel als herkomstgemeente als bestemmingsgemeente.

4.1.5.1 Woon-schoolverkeer

De meeste leerlingen die woonachtig zijn in de gemeente Westerlo lopen ook school in de gemeente Westerlo (53%). De meeste leerlingen gebruikten de fiets om van en naar de school te gaan.

De meeste leerlingen die school lopen in Westerlo zijn ook woonachtig in de gemeente Westerlo (71%). De meeste leerlingen maken gebruik van de fiets om van en naar de school te gaan. Tenslotte kan ook vastgesteld worden dat er meer inwoners van Westerlo school lopen buiten Westerlo dan er inwoners van buiten Westerlo school lopen in Westerlo.



4.1.5.2 Woon-werkverkeer

29% van de inwoners is tewerkgesteld in de gemeente Westerlo. Van de inwoners die niet in Westerlo zelf werken, pendelen de meeste naar het arrondissement Turnhout (38%).

Het aandeel inwoners van Westerlo dat gebruik maakt van de fiets om van en naar de plaats van tewerkstelling te gaan is vrij hoog met 22,5%.

De meeste mensen die in Westerlo werken zijn woonachtig in Westerlo (35%) en het arrondissement Turnhout (bijna 50%).

Het aandeel mensen die tewerkgesteld zijn in Westerlo en gebruik maken van de fiets om naar het werk te gaan is vrij hoog (24,5%).

4.1.6 Ongevallenanalyse

De ongevallenanalyse werd uitgevoerd voor de jaren 1994 tot en met 1998. Voor deze jaren zijn de NIS gegevens met betrekking tot ongevallen beschikbaar.

De betrouwbaarheid van de NIS-ongevallengegevens is niet optimaal. Het werkelijk aantal ongevallen is gewoonlijk hoger dan het aantal dat weergegeven wordt in de NIS-statistieken. Verder is er ook het probleem dat veel ongevallen uit de NIS-gegevens niet gelokaliseerd kunnen worden.

In een tweede deel werden de ongevallencijfers verwerkt die werden opgevraagd bij de politiedienst van de gemeente Westerlo. Het aantal dat wordt weergegeven in de NIS-statistieken ligt lager dan het aantal geregistreerd door de politiediensten. We gaan er dan ook van uit dat de ongevallencijfers van de politiediensten nauwkeuriger zijn dan die van het NIS. Dit is gedeeltelijk zo omdat in de cijfers van de politiediensten ook ongevallen met stoffelijke schade zijn opgenomen.

Uit de gegevens blijkt dat de volgende kruispunten, zowel naar aantal, als naar de ernst van het ongeval, het gevaarlijkst zijn: Olenseweg-Geneinde-Ter Voort, de Merodedreef-K. Leopoldlaan-Nieuwstraat, de Merodedreef-Boerenkrijglaan, de Merodedreef-Bistplein.

4.2 Knelpunten

Op basis van de visies van de beleids- en belangenactoren en (reeds verricht) onderzoek werden de belangrijkste problemen samengebundeld tot een aantal knelpunten. De knelpunten werden weergegeven per actor.

4.2.1 Ruimtelijk

4.2.1.1 Verlinting

Ruimtelijk heeft Westerlo een rasterstructuur. Langs de assen van dit raster treedt echter verlinting op. Een concentratie van functie in de verschillende kernen is wenselijk omdat dit de uitbouw van een functioneel busnetwerk samen met een goed functionerend netwerk voor langzaam verkeer tussen de kernen vergemakkelijkt. Het aansturen van een ruimtelijke concentratie is noodzakelijk.



Bij de opmaak van het GRS dient hier verder de nodige aandacht aan geschonken te worden.

De scholen op het grondgebied van Westerlo zijn vrij goed gelinkt aan de kernen, maar verdere verlinting van de bebouwingsstructuur zou tot gevolg hebben dat de link tussen scholen en kernen in de gemeente Westerlo vermindert.

4.2.1.2 Oversteekbaarheid

Westerlo heeft een kern ten noorden en ten zuiden van de de Merodedreef (N19). Dit brengt met zich mee dat er een groot aantal oversteken dienen te gebeuren. De ontwikkeling van knopen om de oversteekbaarheid te verbeteren verdient de nodige aandacht.

4.2.1.3 Industrierrein Heultje

De aanwezigheid van distributieactiviteiten in het industrierrein Heultje zorgt voor vrachtverkeer dat doorheen verschillende dorpskernen moet vooraleer een primaire weg of hoofdweg bereikt wordt.

4.2.2 Verkeerskundig

4.2.2.1 Bistplein-Bistberg-Guldensporenlaan-N19

- Ter hoogte van het Bistplein werd een poort aangelegd op de de Merodedreef (N19). De functie, effect van de poort is momenteel echter zeer beperkt. Geeft op de N19 geen poorteffect en is ruimtelijk niet geïntegreerd.
- oversteekbaarheid van het Bistplein is moeilijk en is niet afgestemd op zwakke weggebruikers ondanks de aanwezigheid van een middengeleider bij de oversteekplaatsen.

4.2.2.2 Rode Kruisstraat-Sint Lambertusstraat-N19

- De oversteekbaarheid op dit kruispunt is onvoldoende voor zwakke weggebruikers;
- de aanleg is niet afgestemd op de zwakke weggebruiker.

4.2.2.3 Beeltjensdreef-N19

De oversteekbaarheid van de N19 is ter hoogte van de Beeltjensdreef moeilijk. Toch is er een voetgangerstunnel aanwezig, die het probleem kan oplossen. De zichtbaarheid van de voetgangerstunnel is niet voldoende.

4.2.2.4 Olenseweg

Oosterwijk

- Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Schuurveldstraat-Britselaan. Deze oversteekplaats wordt vaak gebruikt door kinderen;
- kruispunt Kerkhofstraat kent verzakkingen van de drempel ten gevolge van zwaar vrachtverkeer;
- verkeersoverlast op het kruispunt Olenseweg-Oosterwijk omwille van geparkeerde voertuigen.



Voortkapel

- Gevaarlijke situatie van het kruispunt Nieuwe Baan met de Olenseweg ten gevolge van geparkeerde voertuigen op openbare ruimte;
- oversteekbaarheid voor zwakke weggebruikers ter hoogte van Geneinde-Ter Voort. De rechtlijnigheid van de Olenseweg is een probleem en een herinrichting dringt zich op.

4.2.2.5 Zoerlering

- De oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruiker is een probleem op het kruispunt Stippelberg-Zoerleberg;
- de oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruiker is een probleem op het kruispunt Zoerlebaan-Zoerledorp;
- de straatverlichting van de Zoerlering is niet voldoende.
- Dorpskern moet langs de huidige kant van de Zoerlering blijven. Bouwactiviteiten langs de andere kant dienen geweerd.

4.2.2.6 Schuurveldstraat

De Schuurveldstraat wordt op bepaalde uren druk bereden door fietsers en andere voertuigen naar Oevel-Geel industrie.

4.2.2.7 Snelwegstraat

De Snelwegstraat (Geel-punt) heeft te kampen met doorstromingsproblemen (filevorming).

4.2.2.8 Nijverheidsstraat

Vele in- en uitritbewegingen van auto's en vrachtwagens aan de bedrijven conflicteren met het doorgaand verkeer.

4.2.2.9 Van Gansenstraat

Toegankelijkheid van de Van Gansenstraat ten gevolge van laad en losbewegingen aan Cash-Fresh en GB en dit in het bijzonder op woensdagen.

4.2.2.10 Bewegwijzering

- De bewegwijzering is voor het vrachtverkeer niet altijd even duidelijk, wat er toe leidt dat vrachtwagens routes gaan gebruiken die niet geschikt zijn voor doorgaand vrachtverkeer;
- ter hoogte van Guldensporenlaan wordt verkeer niet geleid naar de N19 om Oevel-industrie te bereiken.

4.2.2.11 Sluipverkeer

- Verkeer van Westerlo naar Geel industrie maakt gebruik van sluipwegen via Tongerlo. De moeilijke oversteekbaarheid van de N19 zorgt ervoor dat inwoners van Westerlo die ten noorden van de N19 wonen vaak via Tongerlo rijden om Geel industrie te bereiken;
- Tongerlo dorp ondervindt hinder van doorgaand verkeer dat mogelijk via N19 kan geleid worden.
- Verkeer maakt gebruik van Heieinde te Oevel als sluipweg naar het industriegebied.



4.2.2.12 Vrachtverkeer

- In het industrieterrein Heultje is er een sterke distributieactiviteit. Deze distributie genereert vrachtverkeer (ca. 250 vrachtwagens op het industrieterrein) dat doorheen het centrum van Heultje, Hulshout en Booischot moet om van en naar het distributiecentrum te gaan;
- vrachtwagens zoeken mogelijk hun weg via Westerlo om bepaalde punten in naburige gemeentes te vermijden;
- oneigenlijk gebruik van de lokale wegen door zwaar vrachtverkeer (doorgaand, herkomst en bestemming).

4.2.2.13 Parkeerdruk

Mogelijke parkeerdruk op Grote Markt wordt opgevangen in de Van Gansenstraat welke op loopafstand van de Grote Markt ligt. De concentratie van functie in Westerlo is ruimtelijk gezien zeer goed, doch de bereikbaarheid van de functies, te voet of met de fiets, is omwille van de moeilijke oversteekbaarheid van de de Merodedreef (N19) is niet goed. Er is een fietstunnel voorzien maar deze bedient enkel de Sint Lambertusschool en omgeving en ligt slecht georiënteerd. De parkeerproblematiek van het centrum is gelinkt aan het schoolparkeren van de Sint Lambertusschool (2 vestigingen ten zuiden van de N19) en de vrije basisschool centrum (kleuterschool en wijksschool).

4.2.2.14 Schoolomgeving

Er is een algemene bezorgdheid voor de verkeersveiligheid in de omgeving van de scholen. De meest voorkomende knelpunten zijn:

- parkeerdruk in de nabijheid van scholen algemeen;
- specifiek hoge parkeerdruk aan Sint-Lambertusschool;
- oversteekbaarheidsproblemen nabij scholen.

4.2.2.15 Openbaar vervoer

- Openbaar vervoer is niet voldoende in relatie met culturele activiteiten: bijv. woensdag, marktdag, voetbalwedstrijden. De relatie met de nabijgelegen centrumsteden Geel, Herentals, Aarschot wordt onvoldoende ondersteund door het huidige aanbod.

4.3 Nieuw onderzoek

4.3.1 Inventarisering van oversteekvoorzieningen

4.3.1.1 N19-de Merodedreef

De oversteekvoorzieningen voor fietsers zijn op de N19-de Merodedreef momenteel niet voldoende uitgebouwd. De relaties tussen beide kanten van de N19 ter hoogte van de aansluiting van het Bistplein en Rodekruisstraat zijn onvoldoende tot niet aanwezig. De oversteekvoorzieningen voor het fietsverkeer zijn ter hoogte van het Bistplein en de Rodekruisstraat niet voldoende geaccentueerd.



4.3.1.2 N152-Olenseweg

Op de N152-Olenseweg zijn de oversteekvoorzieningen voor het fietsverkeer vrij zwak. Uit de ongevalanalyse blijkt ook dat op het kruispunt Olenseweg-Geneinde-Ter Voort vrij veel ongevallen met zwakke weggebruikers plaats vinden.

4.3.2 Intergemeentelijk overleg industrieterrein Heultje

Opdat de verkeershinder, veroorzaakt door het verkeer van en naar het industrieterrein Heultje, zich niet zou verplaatsen bij eventuele maatregelen, dringt intergemeentelijk overleg zich op voordat de maatregelen worden uitgevoerd. Dit overleg heeft ondertussen plaatsgevonden. De aanpalende gemeenten zijn zich bewust van de problematiek. De ligging van het terrein met de bijhorende hoofdactiviteit, logistiek, zorgt voor een belasting van de lokale wegen in de 4 windrichtingen. De relatie met de N10, N19 en N152 verloopt steeds via lokale wegen en dorpskernen. Bij het nemen van maatregelen zal het overleg tussen de verschillende gemeenten er in moeten voorzien dat de last niet bij één gemeente komt te liggen maar dat de oplossing die uitgewerkt wordt een structurele bevredigende oplossing is. De strategie om de problemen rond het industrieterrein van Heultje op te lossen dient niet alleen verkeerskundig, maar ook ruimtelijk aangepakt worden.

4.3.3 Kruispunttellingen

Om een inzicht te krijgen in de intensiteit van het verkeer in Westerlo werden een aantal verkeerstellingen opgenomen in het onderzoek. Verder werden ook een aantal tellingen verricht voor het fietsverkeer afzonderlijk. Daardoor kon een inzicht verkregen worden in de mate waarin de fietsinfrastructuur gebruikt wordt op delen van het grondgebied van Westerlo.

4.3.3.1 Fietsverkeer

Het fietsverkeer werd op de volgende locaties geteld:

- Boerenkrijglaan-de Merodedreef:
De intensiteit van het fietsverkeer op dit kruispunt is vooral hoog op de Boerenkrijglaan richting Westerlo (460 fietsers/u). Komende uit de richting van Zammel gaan 190 fietsers/u naar de Boerenkrijglaan richting Westerlo-centrum. Komende uit de richting van Tongerlo tenslotte gaan 261 fietsers/u naar de Boerenkrijglaan richting Westerlo-centrum.
- de Merodedreef-Bistplein:
De intensiteit van het fietsverkeer op dit kruispunt bedraagt 183 fietsers per uur op de Merodedreef komende uit de richting van Zammel, gaande in de richting van Herselt.
De intensiteit van het fietsverkeer komende uit de richting van Herselt gaande in de richting van Zammel bedraagt 78 fietsers/u, op de N19-de Merodedreef. Per uur steken 55 fietsers de N19, de Merodedreef over ter hoogte van het Bistplein.
- De Merodedreef-Nieuwstraat:
Zonder dat er cijfers bekend zijn, zorgen fietsers welke van de K.Leopoldlaan komen, voor vele oversteekbewegingen. Deze fietsers verspreiden zich diffuus tussen de Merodedreef en de Grote Markt.



- De Merodedreef-Polderstraat:
De vele doch niet getelde fietsers welke uit de richting Herselt komen begeven zich via de Polderstraat in het gebied tussen de Merodedreef en de Grote Markt. Anderzijds moeten zij in de omgekeerde richting oversteken.

4.3.4 Schoolenquête

Met het oog op een veilige schoolomgeving werd een schoolenquête verstuurd naar de directies van de verschillende scholen op het grondgebied van Westerlo.

Uit de enquête blijkt dat het aandeel van het autovervoer binnen het verplaatsingsgedrag van en naar school vrij klein is (18% individueel en passagier samen). Het aandeel van het fietsvervoer is vrij groot (63%).

4.3.5 Bedrijvenenquête

Om een zicht te krijgen op het verkeer dat door de bedrijven in industrieterrein Heultje gegenereerd wordt, werd een bedrijvenenquête verstuurd worden naar alle bedrijven met minstens vijf werknemers die gelegen zijn in het industrieterrein Heultje.

Hoewel de meeste mensen die tewerkgesteld zijn in het industrieterrein van Heultje afkomstig zijn uit de gemeente Westerlo (of één van de omliggende gemeenten), valt op dat geen gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer om het bedrijf te bereiken. Vrijwel alle werknemers gebruiken de auto om het bedrijventerrein te bereiken.

Momenteel organiseert het overkoepelend orgaan van het industriegebied Oevel-Westelo en Geel een bedrijvenenquête inzake de verplaatsing van de werknemers.

4.3.6 Snelheidsmetingen

Na overleg met de gemeente kon ook de snelheid van een aantal punten worden gemeten door de politiediensten. Dit gaf een inzicht in de verkeersveiligheid van de N152 en de N19.

Uit de snelheidscontroles bleken de problemen zich vooral voor te doen in: Gooreinde, Heieinde, Guldensporenlaan.

In de Gravin de Merodestraat is het aandeel van weggebruikers dat te snel rijdt laag, maar de nabijheid van een school maakt toch dat hier moet ingegrepen worden.

4.3.7 Basismobiliteit

- Basismobiliteit als tweede doelgericht beleidsinstrument;
- volgens de Lijn vindt implementatie in Westerlo plaats eind 2002, begin 2003;
- binnen Westerlo, dat volledig in het buitengebied valt, zal de maximale afstand tot een halte van geregeld vervoer binnen een woonzone 750m zijn.



5. **Beleidsscenario: principekeuze uit fase 2**

5.1 Inleiding

In dit deel wordt weergegeven wat het voorstel tot beleid is van de begeleidingscommissie. Er worden een aantal elementen expliciet behandeld in de begeleidingscommissie:

- punten van consensus;
- afwijkende standpunten;
- voorkeur voor scenario.

De scenario's dienen in hun geheel geëvalueerd te worden op inhoudelijke elementen.

Verder in de derde fase wordt de uiteindelijke beleidskeuze gemaakt. De samenhang van de verschillende elementen binnen de beleidskeuze worden terdege geargumenteed.



5.2 Vergelijking van de scenario's

In de onderstaande tabel worden de verschillen tussen beide duurzame scenario's kort weergegeven.

tabel 3: verschilpunten duurzame scenario

actie	Scenario 1 Gebald	Scenario 2 Verstrengeld
Kernen	Funcities concentreren rond de kernen	lijndorpen
Herlocalisatie bedrijventerrein	Niet voorzien, groeistop logistieke bedrijven	Herlocalisatie in functie van de mobiliteitsprofiel
Categorisering wegen	Zie tabel 4: lokale wegen, scenario 1 gebald	Zie tabel 5: lokale wegen, scenario 2 verstrengeld
Ov-netwerk	7 kernen aangesloten op verbindende lijnen	Noord-zuid strengen als hoofdassen OV
Fietsinfrastructuur	Verbindingen tussen de verschillende kernen	Strengen functioneren als hoofdas fietsverkeer, beperkte verbindingen



tabel 4: lokale wegen, scenario 1 gebald

	type I: verbindingsweg		type II: gebiedsontsluitingsweg	type III: erftoegangsweg
<i>thema</i>	<i>'interlokaal verbindend'</i>	<i>'lokaal verbindend'</i>	<i>'lokaal'</i>	<i>'onderliggend wegennet'</i>
wegen m.b.t. Westerlo	Nijverheidsstraat- Bell Telephonelaan	Bistplein, Guldensporenlaan, de Trannooyplein, Tongerlodorp, Langstraat, Tongerlostraat, Oeveldorp, Moleneinde Mechelsestraat Tolhuis, Geneinde Koning Leopoldlaan, Asberg, J.Lemmenslaan, Gevaertlaan, August Cannaeysstraat, Industrierweg Heultjedorp, Gravin de Merodestraat, Hoog Heultje Ter Voort	Dennenstraat, Kroonstraat, Bijlevennen Heiende, Schuurveldstraat, Britselaan, Zwarte Braak Boerenkrijglaan Gooreinde, Smisshoekstraat, Zoerle Dorp	·overige
overwegende functie	verbinden op interlokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies	verbinden op lokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies	verzamenen cq. ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau ontsluitingsfunctie primeert	verblijven en toegang geven tot aanpalende percelen; verblijfsfunctie primeert
ontwerpsnelheid	geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau; kwaliteit doorstroming is ondergeschikt aan verkeersleefbaarheid; toegang geven moet niet worden afgebouwd of gescheiden		ontsluitingsfunctie:verzamenen van uitgaand verkeer naar weg van hogere orde en verdeling van ingaand verkeer in het gebied	enkel bestemmingsverkeer, overige wordt geweerd
rijstroken	BUBEKO 70 km/h buitengebied, geen verblijfsfuncties langs de weg; BUBEKO 70 km/h overgangsgebied, (landelijke) woonfunctie; BIBEKO 50 km/h woongebied en centrumgebied	2x1	BUBEKO 70 km/h landelijk gebied; BUBEKO 70 km/h met (landelijke) woonfunctie; BIBEKO 50 km/h	overwegende snelheid BIBEKO 30
inrichtingseisen openbaar vervoer	o.a. geen verkeersplateaus BUBEKO; BUBEKO bushavens; BIBEKO halteren op rijbaan		bushalte op de rijbaan	1 tot 2 (verblijfsgebied)
inrichtingseisen fiets	BUBEKO gescheiden fietspaden; BIBEKO aanliggende fietspaden en gemengd			gemengd, evt. fietssuggestiestroken in buitengebied



tabel 5: lokale wegen, scenario 2 verstrengeld

	type I: verbindingsweg		type II: gebiedsontsluitingsweg	type III: erftoegangsweg
<i>thema</i>	<i>'interlokaal verbindend'</i>	<i>'lokaal verbindend'</i>	<i>'lokaal'</i>	<i>'onderliggend wegennet'</i>
wegen m.b.t. Westerlo	Nijverheidsstraat	August Cannaeertsstraat, Gevaertlaan, Gravin de Merodestraat, Processieweg, Zoerlering, Bergveld, Moleneinde	Guldensporenlaan, De Trannooyplein, Tongerlodorp, Langstraat, Tongerlostraat, Oeveldorp, Lindestraat	·overige
overwegende functie	verbinden op interlokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies	verbinden op lokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies	verzamelen cq. ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau ontsluitingsfunctie primeert	verblijven en toegang geven tot aanpalende percelen; verblijfsfunctie primeert
ontwerpsnelheid	geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau; kwaliteit doorstroming is ondergeschikt aan verkeersleefbaarheid; toegang geven moet niet worden afgebouwd of gescheiden		ontsluitingsfunctie:verzamelen van uitgaand verkeer naar weg van hogere orde en verdeling van ingaand verkeer in het gebied	enkel bestemmingsverkeer, overige wordt geweerd
rijstroken	BUBEKO 70 km/h buitengebied, geen verblijfsfuncties langs de weg; BUBEKO 70 km/h overgangsgebied, (landelijke) woonfunctie; BIBEKO 50 km/h woongebied en centrumgebied	2x1	BUBEKO 70 km/h landelijk gebied; BUBEKO 70 km/h met (landelijke) woonfunctie; BIBEKO 50 km/h	overwegende snelheid BIBEKO 30
inrichtingseisen openbaar vervoer			2x1	1 tot 2 (verblijfsgebied)
inrichtingseisen fiets			bushalte op de rijbaan	o.a. bushalte op de rijbaan; aangepaste snelheidsremmers
	BUBEKO gescheiden fietspaden; BIBEKO aanliggende fietspaden en gemengd			gemengd, evt. fietssuggestiestroken in buitengebied



5.3 Punten van consensus en afwijkende standpunten

In de onderstaande tabellen worden de standpunten van de verschillende beleidsactoren naast elkaar geplaatst met de bedoeling de punten van consensus en de afwijkende standpunten naast elkaar te krijgen:

- 1 = gemeente Westerlo;
- 2 = AWV Antwerpen;
- 3 = De Lijn;

- + = maatregel die volgens de betrokken actor als positief wordt ervaren;
- 0 = maatregel die volgens de betrokken actor als neutraal wordt ervaren;
- - = maatregel die volgens de betrokken actor als negatief wordt ervaren.



5.3.1 Werkdomein ruimtelijke ontwikkelingen (A)

tabel 6: Overzicht ruimtelijke ontwikkelingen

MAATREGEL		Scenario 1			Scenario 2		
		1	2	3	1	2	3
Beleidsactoren							
A 1	Verblijfsgebieden						
A 1.1	Autoluwe straten; zone 30	+	+	+	0	+	-
A 1.2	Herinrichten schoolomgevingen en wijzigen schooltoegangen	+	+	+	+	+	+
A 1.3	Verbeteren fietsaccommodatie	0	0	+	0	0	+
A 1.4	Inplanting openbaar vervoerhaltes	+	+	+	+	+	0
A 1.5	Halteaccommodatie	+	+	+	+	+	+
A 1.6	Doortochten beleid in kernen	0	+	+	0	+	-
A 1.7	Poorten aan rand bebouwde kom	+	+	+	-	+	+
A 1.8	Herwaarderen pleinen	0	0	+	0	0	+
A 2	Uitbouwen groenstructuur						
A 2.1	Beekvalleien als drager natuurlijke structuur	+	+	+	+	+	+
A 2.2	Groen als centraal element bij herinrichtingen	0	+	+	0	+	0
A 2.3	Behoud open ruimte	+	+	+	+	+	0
A 3	Herlocalisatie bedrijventerreinen						
A 3.1	Bereikbaarheidsprofiel - mobiliteitsprofiel	+	+	+	0	+	+
A 3.2	Bedrijven langs het kanaal - E313	+	+	0	0	0	0
A 4	Strategische ruimtelijke projecten						
A 4.1	Heroriëntering dienstencentrum	0	0	+	0	0	+
A 4.2	Bundeling bedrijventerreinen	+	+	+	0	+	+
A 5	Categorisering van wegen						
A 5.1	Categorisering wegennet	+	+	+	-	+	-
A 5.2	Uitbouw wegen naar functie (categorisering)	+	+	+	-		0



5.3.2 Werkdomein verkeersontwikkeling per modus (B)

tabel 7: Overzicht verkeersontwikkeling per modus

MAATREGEL		Scenario 1			Scenario 2		
		1	2	3	1	2	3
Beleidsactoren							
B 1	Openbaar vervoersnetwerk						
B 1.1	Netwerk: categorisering lijnvoering	+	+	+	0	0	-
B 1.2	Wachttijden	0	0	+	0	0	0
B 1.3	Openbaar bedrijfsvervoer	+	+	0	0	+	0
B 2	Fietsinfrastructuur						
B 2.1	Geïntegreerd netwerk	+	+	+	0	0	0
B 2.2	Categorisering fietspaden	0	+	+	0	0	0
B 2.3	Aansluiting langzaam verkeer	+	+	+	0	0	0
B 2.4	Fietsstallingen	+	+	+	0	0	+
B 3	Multimodaliteit – Verknoping						
B 3.1	Multimodaliteit	+	+	+	0	0	0
B 3.2	Overstapvoorzieningen (fiets-bus)	0	+	+	0	0	-
B 3.3	Aanpassen lijnvoering Heultje	+	+	0	0	0	0
B 4	Bewegwijzering						
B 4.1	Ontsluiting industrie	+	0	+	0	0	+
B 4.2	Fietsroutes	+	0	+	0	0	+
B 4.3	Verkeerscirculatie in kernen	0	+	+	0	0	+
B 5	Verkeersveiligheidsplan						
B 5.1	Oversteekbaarheid	+	+	+	0	0	+
B 5.2	Herinrichting kruispunten + trajectdelen	+	+	+	0	0	+
B 6	Parkeerplan en parkeerbeheer						
B 6.1	Vrachtwagens	0	0	+	0	0	+
B 6.2	Schoolomgevingen	+	+	+	0	0	+
B 7	Voetgangersnetwerk						
B 7.1	Herinrichting verblijfsgebieden	+	+	+	+	0	+
B 7.2	Veilige voetpaden	0	+	+	0	0	+



5.3.3 Werkdomein ondersteunende maatregelen (C)

tabel 8: Overzicht ondersteunende maatregelen

MAATREGEL		Scenario 1			Scenario 2		
		1	2	3	1	2	3
Beleidsactoren							
C 1	Vervoersmanagement						
C 1.1	Schoolvervoerplan	+	+	+	+	+	+
C 1.2	Bedrijfsvervoerplan	+	+	+	+	+	+
C 1.3	Vervoerplan gemeentelijke diensten	0	+	+	0	+	+
C 1.4	Autodelen	+	+	+	+	+	0
C 1.5	Ecoteams	0	0	+	0	0	+
C 1.6	Fietsatelier- (grote knopen, ov, scholen)	-	+	+	-	+	+
C 1.7	Minder mobiele centrale	0	0	+	0	0	+
C 1.8	Promotie voetgangers	+	+	+	0	+	+
C 2	Tarifering openbaar vervoer, parking						
C 2.1	Doelgroepenbeleid	0	0	+	0	0	+
C 2.2	Abonnement	0	+	+	0	+	+
C 2.3	Lang-kortparkeren	+	+	+	+	+	0
C 2.4	Bewonersparkeren	0	0	+	0	0	0
C 3	Specifieke marketing, educatie, informatie en promotie						
C 3.1	Verkeerseducatie	0	0	+	0	0	+
C 3.2	Informatie naar bewoners	0	0	+	0	0	+
C 3.3	Dialogoog met andere gemeente	+	0	+	+	0	+
C 3.4	Toeristische informatie	+	+	0	+	+	0
C 4	Beleidsondersteuning						
C 4.1	Professionalisering verkeersdienst	0	0	+	0	0	+
C 4.2	Actieve grondpolitiek	0	0	+	0	0	+
C 4.3	Fiscale maatregelen	0	0	+	0	0	+
C 5	Handhavingsbeleid						
C 5.1	Snelheidscontroles	0	+	+	0	+	+
C 5.2	Routinecontroles	0	0	+	0	0	+
C 5.3	Alcoholcontroles	0	0	+	0	0	+
C 5.4	Overige controles (parkeer,...)	0	0	+	0	0	+



5.4 Voorkeur voor scenario

5.4.1 Gemeente Westerlo

Het gemeentebestuur van Westerlo is voorstander van scenario 1, omdat in dit scenario de 7 deeldorpen ruimtelijk volledig tot hun recht komen zonder dat hun eigenheid opgaat in een groter geheel. De bundeling van activiteiten in kernen versterkt de maatschappelijke draagkracht van iedere kern.

Door het aflijnen van de kernen kan het openruimte gebied tussen de verschillende kernen geaccentueerd worden vanuit de ruimtelijke hoofdlijnen (Nete en Wimp). Het organiseren van fietsnetwerken tussen de verschillende kernen heeft meer potentie in dit scenario. Door het bundelen van de kernen kunnen de verschillende wegencategorieën (secundair, interlokaal en lokaal) beter tot hun recht komen. Het organiseren van openbaar vervoer is beter af te stemmen op de kernen.

5.4.2 De Lijn

De Lijn geeft de voorkeur aan scenario 1 “gebald” omwille van de volgende redenen:

- de duidelijke aflijning tussen de verschillende functies die daarin ruimtelijk worden voorgesteld;
- mogelijkheid tot betere bediening openbaar vervoer:
 - ⇒ de trajecten voor autoluwe gebieden met zone 30 karakter worden beperkt gehouden;
- mogelijkheid tot grotere beheersing mobiliteit:
 - ⇒ minder versnippering;
 - ⇒ hogere verkeersveiligheid door o.a. verhoogde concentratiemogelijkheden wat betreft oversteekbaarheid, fietsroutes,...;
- het komt best tegemoet aan de grootste pijnpunten en bekommernissen op het vlak van verkeersveiligheid.

5.4.3 Conclusie

De principekeuze uit de synthesesnota van het mobiliteitsplan onder randvoorwaarden is het scenario 1 “gebald”. De kernen worden strikt afgelijnd. Er wordt gestreefd naar een verdichting van de 7 kernen van Westerlo. Binnen de verschillende kernen is een menging van lokale functies mogelijk. De open ruimte is maximaal. Er is een duidelijke overgang tussen de kernen en het buitengebied.



5.5 Maatregelen

5.5.1 Ruimtelijke maatregelen (A)

figuur 1: ruimtelijk beleidsscenario

5.5.1.1 Kernen (A1)

figuur 2: autoluwe gebieden beleidsscenario

De kernen worden strikt afgelijnd. Er wordt gestreefd naar een verdichting van de 7 kernen van Westerlo. Binnen de verschillende kernen is een menging van lokale functies mogelijk. De open ruimte is maximaal. Er is een duidelijke overgang tussen de kernen en het buitengebied. Buiten de kernen kunnen groenstructuren maximaal worden uitgebouwd.

De volgende autoluwe gebieden met zone 30 karakter gebieden worden binnen dit scenario afgebakend:

- Westerlo-centrum: afgebakend door de N19-de Merodedreef, Polderstraat, Grote Markt, St-Lambertusstraat en Verloren Kost;
- Zoerle-Parwijs: Jaak Lemmenslaan (bebouwde kom), Smisshoekstraat, Aspergenvelden, Leeuwerikenveld, Merel bos, Zanglijsterveld, Zoerledorp, Sint-Sebastiaanstraat, Sint Niklaasstraat, Zandstraat, Kruisstraat, Schietboomstraat;
- Heultje: Duivengracht, Pastoor Binckstraat, Heultjedorp, Processieweg, Schoolstraat, Vlinderstraat, Gevaertlaan (bebouwde kom), Kathovestraat, Achterheide, industrieweg, Pastorijstraat, Goudvinkstraat, Spechtstraat, Eksterstraat;
- Oevel: het gebied tussen Heieinde, Dennenstraat-Kroonstraat, Bijlevenne, Lindestraat, Loofven en Brugstraat;
- Oosterwijk: Olenseweg (bebouwde kom), Britselaan, Hoogveld, Koning Boudewijnstraat, Koningin Fabiolastraat, Gesneuveldenstraat, Heldenstraat, Emiel Stalmanslaan, de Roos, Schaapsdries, Schaaapstraat;
- Tongerlo: deel binnen bebouwde kom;
- Trienkant: volledig;
- Voortkapel: gebied tussen Olenseweg, Stijn Streuvelsstraat en Ter Voort.

Doortochten worden per kern heringericht als autoluwe gebieden met zone 30 karakter.

Schoolomgevingen worden eveneens ingericht als autoluwe gebieden met zone 30 karakter, met het oog op een verbetering van de verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers.¹

Een verbetering van de fietsvoorzieningen (zowel fietspaden als fietsstallingen) is aangewezen, gezien het hoge aantal scholen in Westerlo gekoppeld aan het hoge

¹ Westerlo is recent gestart met module 10 (scholen Oosterwijk) van het mobiliteitsconvenant.



aandeel fietsverkeer in de woon-school verplaatsingen en het hoog aantal woon-werkverplaatsingen met de fiets.

De overgang naar de autoluwe gebieden moet duidelijk geaccentueerd worden. Op volgende plaatsen kunnen deze accenten uitgebouwd of versterkt worden:

- Gooreinde: uit snelheidsmetingen bleek een groot aantal voertuigen sneller te rijden dan de wettelijk toegestane snelheid. Daarom dringt zich hier een betere afbakening van de bebouwde kom op met behulp van poorten;
- Heieinde: ook hier bleek uit snelheidsmetingen dat een groot aandeel van de weggebruikers sneller reed dan de wettelijk toegelaten snelheid;
- Gravin de Merodestraat: een aantal voertuigen reed ook hier te snel, in de bebouwde kom. Gezien de nabijheid van een school moet de omgeving heringericht worden. Een duidelijkere afbakening van de bebouwde kom kan hier door het inrichten van een poort;
- de Merodedreef: ter hoogte van het Bistplein is momenteel reeds een poort ingericht. De efficiëntie van de poort, als ook de oversteekbaarheid is echter onvoldoende in de huidige toestand. Een bijkomende poort is te voorzien aan de Polderstraat;
- Een laatste aandachtspunt op het vlak van verblijfsgebieden is de herwaardering van pleinen en openbare ruimten.

5.5.1.2 Uitbouwen groenstructuur (A2)

In Westerlo komen twee beekvalleien voor: de Grote Nete en de Wimp (zie figuur 1: ruimtelijk beleidsscenario). Als ontwikkelingsperspectief stellen we voorop dat deze valleien verder zullen worden versterkt en dat zij als natuurlijke drager van de open ruimte moeten fungeren. De gemeente Westerlo wordt in het RSPA ingedeeld in de hoofdruimte van de valleicomplexen van de Kleine en de Grote Nete. Door de valleien in Westerlo meer kansen te bieden en 'zichtbaar' te maken, kan de gemeente het karakter van de hoofdruimte van de valleicomplexen van de Kleine en de Grote Nete sterker profileren.

Bij de uitbouw van de lijninfrastructuren moet de impact op de beekvalleien worden nagegaan. De beide valleien in Westerlo worden door de N19 en de N152 gekruist.

Bij herinrichtingen van straten moet het groen als centraal element mee opgenomen worden. Het is hierbij interessant de omgevingskenmerken mee op te nemen inzake vegetatie, zichtassen, Hierdoor krijgen de wegen een eigen identiteit. De beekvalleien vormen een goede houvast.

Bijkomende bebouwing moet rekening houden met de open ruimte. Er moet zoveel mogelijk verdicht worden binnen de woonkernen, en de open ruimte moet zoveel mogelijk worden bewaard. De lintvorming moet zoveel mogelijk beperkt worden. Vooral langs de wegen is een verbindende functie (lokale wegen categorie 1 en 2) van belang.

5.5.1.3 Herlocalisatie bedrijventerreinen (A3)

In dit scenario wordt niet voorzien in de herlocalisatie van bedrijventerreinen.

- De lokale economische bedrijvigheid wordt voorzien op de rand van de kern langs N-wegen. (bij voorkeur N19-Zandberg-de Merodedreef, zie figuur 1: ruimtelijk beleidsscenario);



- De bovenlokale bedrijvigheid wordt voorzien in afgebakende zones (Heultje, E313).

Wel zal in dit scenario de huidige distributieactiviteit in Heultje niet verder meer mogen toenemen en zal bij eventuele verhuis van een bedrijf het terrein niet meer mogen ingenomen worden voor distributieactiviteiten. Nieuwe bedrijven op het industrieterrein van Heultje zullen een mobiliteitsprofiel moeten hebben dat is aangepast aan het bereikbaarheidsprofiel van het terrein.

Om de effecten van het verkeer van en naar het industrieterrein te beperken wordt een tracé voor zwaar verkeer uitgewerkt in overleg met de buurgemeenten en de verschillende logistieke bedrijven. Een voorstel van tracé is opgenomen in figuur 3: categorisering wegen beleidsscenario

5.5.1.4 Strategische ruimtelijke projecten (A4)

De bundeling van economische bedrijvigheid wordt in de band tussen het Albertkanaal en de E313 gestimuleerd. Voor logistiek bedrijvigheid op het terrein Heultje Hulshout wordt gestreefd naar een groeistop voor logistiek bedrijven. Zoals reeds gesteld in paragraaf 5.5.1.3 Herlocalisatie bedrijventerreinen (A3) is het ruimtelijk en verkeerskundig van strategisch belang dat de bedrijvigheid op het industrieterrein Heultje-Hulshout minder verkeersafhankelijk wordt.

De taakstelling om de bedrijven op de juiste plaats te lokaliseren is tevens een taak van de GOM, IOK en de Kempische Kamer voor Handel en Nijverheid. De logistieke bedrijven die momenteel gevestigd zijn op het industrieterrein van Heultje-Hulshout kunnen gezien hun mobiliteitsprofiel beter ondergebracht worden op terreinen in de omgeving van hoofdwegen.

De verknoping tussen de N19 (primair I) en de Bell Telephonelaan-Nijverheidsstraat (primair II) samen met de aantakking op de E313 vormt een onderdeel om de bedrijvenstrip tussen E313 en Albertkanaal hoogwaardig te ontsluiten waardoor de attractiviteit van deze site verhoogd.

5.5.1.5 Categorisering van wegen (A5)

figuur 3: categorisering wegen beleidsscenario

De categorisering van de wegen vanuit het RSV(hoofdweg en primaire wegen)en het RSPA (secundaire wegen) wordt doorgevoerd:

- Hoofdweg: E313;
- Primair type I: Snelwegstraat (N19) vanaf de aansluiting op de E313
- Primair type II: Nijverheidsstraat en Bell Telephonelaan
- Secundair type I: N19;
- Secundair type II: N152.

Binnen de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen worden de lokale wegen gecategoriseerd. Gezien het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Westerlo nog in opmaak is, wensen we binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan een aanzet te geven van de wegencategorisering op lokaal niveau.

De lokale wegen kunnen ingedeeld worden in drie types:

Lokale weg type I: verbindingsweg

- Koning Leopoldlaan, Asberg, J. Lemmenslaan Gevaertlaan, A. Cannaertsstraat, Industrierweg



- Tolhuis, Geneinde, Ter Voort
- Mechelsestraat
- Bistplein, Guldensporenlaan, de Trannooplein, Tongerlodorp, Langstraat, Tongerlostraat, Oeveldorp, Lindestraat, Moleneinde
- Hoog Heultje, Gravin de Merodestraat, Heultjedorp

Lokale weg type II: gebiedsontsluitingsweg

- Wimpstraat,
- Boerenkrijglaan, Dennenstraat, Kroonstraat
- Gooreinde, Overwijs.
- Heieinde, Schuurveldstraat, Britselaan, Oosterwijk

Lokale weg III: erftoegangsweg

- Overigen vertrekkende van de dwarsrelatie, Stippelberg, Oude Zoerlebaan-Renderstraat-Slachterijstraat en Bosstraat-De Reid-Kerkhofstraat.

figuur 4: snelheidsregimes

Uit de confrontatie van de categorisering enerzijds en de ruimtelijke structuur van Westerlo anderzijds kunnen gewenste snelheidsregimes afgeleid worden. In figuur 4: snelheidsregimes worden deze snelheidsregimes voorgesteld. De gewestwegen N19 en N152 worden als een weg met een snelheidsregime van 70 km/uur voorgesteld. Op de Nijverheidsstraat en de Bell Telephonelaan wordt omwille van het hoog aandeel vrachtverkeer dat een herkomst en bestemming heeft langs beide wegen, een snelheidsregime van 70 km/uur voorgesteld. De lokale wegen type I worden hoofdzakelijk voorzien van een snelheidsregime 50 km/uur met in de open, niet bebouwde, buitengebieden mogelijk een snelheidsregime van 70 km/uur. De lokale wegen type II en III zullen wat het snelheidsregime betreft in belangrijke mate beïnvloed worden door de ruimtelijke aspecten en functies (scholen, winkels, woningen, ..). Het snelheidsregime voor deze wegtypes varieert van 50 tot 30 km/uur.

5.5.1.6 Circulatieplan (A6)

Er dient een goede bewegwijzering te komen voor de ontsluiting van de industriezones en binnen deze zones (zone Heultje, zone Oevel). De bewegwijzering naar de E313 moet worden aangepast in functie van de categorisering. De wegwijzer E313 ter hoogte van de abdij van Tongerlo en in Tongerlo-centrum via het Tolhuis zal bijvoorbeeld niet meer kunnen. De verkeerscirculatie in de hoofdkern en de dealkernen van Westerlo dient te worden aangepast en de fietspaden dienen specifieke bewegwijzering te verkrijgen. Dit laatste moet in samenspraak met de buurgemeenten.

De publiekstrekkende functies moeten bewegwijzerd worden van en naar het verbindend wegennet en voor het langzaam verkeer. Een bewegwijzeringsplan moet in dit kader opgemaakt worden.



5.5.2 Verkeersmaatregelen (B)

5.5.2.1 Openbaar vervoersnetwerk (B1)

figuur 5: OV-structuur beleidsscenario

Netwerk (B1.1)

In het beleidsscenario worden de lijnen op de assen Aarschot-Herselt-Westerlo-Herentals en Tessenderlo-Vorst-Veerle-Westerlo-Oevel-Herentals waar nodig verder uitgebouwd tot een uurfrequentie. Aanvullend wordt Voortkapel via een ontsluitende buslijn verbonden met beide verbindende lijnen. De verknoping van het ontsluitend en verbindend netwerk geeft in Zoerle-Parwijs en Westerlo aanleiding tot het voorzien van een busstation.

De buslijn Hamont-Leuven welke door een concessiehouder wordt uitgebaat, kan een versterkende functie toebedeeld worden voor rechtstreekse verbindingen naar Leuven (eindpunt Gasthuisberg) en een dragende functie krijgen voor buurgemeenten zoals Herselt en Laakdal.

In de studie “Haalbaarheidsstudie alternatief OV-Kempen” wordt de relatie tussen Herentals en Westerlo zwaarder uitgebouwd dan de relatie met Geel.

Deze visie strookt met de visie tot het uitbouwen van een hoogwaardig OV net per bus dat maximale aansluiting biedt op de bediening/ontsluiting van de omgeving per trein.

Openbaar bedrijfsvervoer (B 1.2)

In de spits worden de bedrijventerreinen van Heultje en Oevel bediend met het openbaar vervoer. Uit de bedrijfsenquête industrieterrein Heultje blijkt dat de werknemers nauwelijks gebruik maken van het openbaar vervoer om het bedrijventerrein te bereiken. De loopafstand van het bedrijf tot aan de halte dient te worden verkleind. De locatie van de halteplaatsen moet in functie zijn van de te bedienen locaties. Door de aanleg van een halte ter hoogte van Lossing wordt tijdens de ochtend- en avondspits het bedrijventerrein Heultje beter ontsloten met het openbaar vervoer.

5.5.2.2 Fietsinfrastructuur (B2)

figuur 6: lokaal fietsnetwerk beleidsscenario

Onderlinge verbindingen tussen de kernen worden hoogwaardig:

- Westerlo centrum-Tongerlo: Boerenkrijglaan, Meulemanslaan;
- Tongerlo-Oevel: Tongerlo dorp, Langstraat, Tongerlostraat, Moestoemaat;
- Tongerlo-Voortkapel: Geneinde;
- Oevel-Oosterwijk: Mechelsestraat-Schuurveldstraat;
- Zoerle-Parwijs-Voortkapel: Olenseweg;
- Voortkapel-Oosterwijk: Olenseweg;
- Zoerle-Parwijs-Heultje: Gevaertlaan;
- Voortkapel-Oevel : De Reid-Ilsevelden-Dumpelstraat-Heieinde.

De provincies werken momenteel aan provinciale fietsrouteplannen. De bedoeling is te komen tot een samenhangend en gebiedsdekkend netwerk van bovenlokale verbindingen tussen de belangrijkste bestemmingen. Belangrijke principes bij de



opbouw van dit netwerk zijn de hiërarchische opbouw, de uniforme bewegwijzering en de complementariteit met het recreatief netwerk.²

Het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk verbindt kernen en attractiepolen met utilitaire fietsvoorzieningen, in eerste instantie bestemd voor de afwikkeling van woon-werk -, woon-school - of woon-winkelverkeer. Bij de opbouw van het netwerk ligt een belangrijk accent op de multimodale benadering: de plaats van de fiets in het netwerkmanagement, als onderste schakel in de vervoersketen. Zo speelt de fiets een rol in het voor- en natransport bij openbaar vervoer (bike and ride) en carpooling.

Het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk bestaat uit non-stop hoofdroutes en bovenlokale fietsroutes.

Non-stop hoofdroutes

Non-stop hoofdroutes zijn de verbindingen van en naar de omliggende gemeenten en omliggende steden. Non-stop fietspaden zijn hoogwaardige snelle routes voor langeafstands-fietsen, gericht op:

- dagelijkse functionele verplaatsingen (5-15 km)
- doelgerichte langeafstands-verplaatsingen in de vrije tijd (10-50 km)

Essentieel kenmerk is de hoge kwaliteitsstandaard. Volgende inrichtingscriteria worden vooropgesteld:

- hoog comfortniveau;
- zoveel mogelijk conflictvrij;
- fietser heeft voorrang op andere weggebruikers;
- grotendeels autovrij traject;
- maximale scheiding fietser/voetganger;
- beperkt aantal kruispunten;
- leesbaarheid, herkenbaarheid, continuïteit;
- onderdeel van een netwerk;
- zo weinig mogelijk omwegen;
- hoge kwaliteitseisen inzake vormgeving.

Bestaande rechtlijnige infrastructuur vormen een goede basis om deze paden aan op te hangen. Deze paden moeten intergemeentelijk aansluiten en goed bewegwijzerd worden.

Voor de categorisering van de non-stop hoofdroutes stellen we volgende trajecten voor:

- Fietspad op het oude spoor Aarschot-Herentals.

Bovenlokale fietsroutes

Dit zijn verbindingen gericht op meer dagelijkse functionele verplaatsingen in woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverkeer. De kwaliteit dient afgestemd te zijn op de intensiteiten en hangt nauw samen met de functie van de weg voor gemotoriseerd verkeer.

Het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk zal grotendeels samenvallen met de secundaire en lokale verbindingswegen voor autoverkeer, omdat dit doorgaand de kortste verbindingen zijn tussen de belangrijkste bestemmingen.

² Methodiek opbouw bovenlokaal fietsrouten netwerk op provinciaal niveau- september 1999



Volgende trajecten stellen we voor om op te nemen als onderdeel van bovenlokale fietsroutes:

- Westerlo centrum-Tongerlo: Boerenkrijglaan, Meulemanslaan en verder richting Herentals;
- Westerlo-Zoerle-Parwijs: Koning Leopoldlaan, Asberg;
- Tongerlo-Oevel: Langstraat;
- Tongerlo-Voortkapel: Geneinde;
- Oevel-Oosterwijk: Mechelsestraat, Schuurveldstraat;
- Herselt-Zoerle-Parwijs- Voortkapel-Oosterwijk-Olen: Olenseweg;
- Zoerle-Parwijs-Heultje: Gevaertlaan;
- Heultje-Hulshout: industrieweg;
- Oosterwijk-Olenseweg: N152-OlensewegHeultje-Wiekevorst: August Cannaeysstraat;
- Westerlo-Geel: N19, de fietsroute via Tolhuis takt hier op aan evenals de Nijverheidsstraat;
- Westerlo-Herselt-Aarschot: N19 als een onderdeel van de non-stop fietsroute;
- Voortkapel-Morkhoven: Ter Voort;
- Oevel-Olen: Mechelsestraat.

Deze routes moeten goed bewegwijzerd worden (niet louter de ‘recreatieve fietsroute’-bewegwijzering zoals gebruikelijk) en dienen aan te sluiten op het provinciale netwerk, bv. Op de August Cannaeysstraat, de Nijverheidsstraat en de Olenseweg, zie figuur 6: lokaal fietsnetwerk beleidsscenario.

Binnen de verschillende kernen van de gemeente Westerlo wordt gestreefd naar maximale menging van het verkeer:

- Aansluiting op de fietsroute op het oude spoor: Oevel-Heultje.

Nabij de verkeersaantrekkende attractiepolen dienen voldoende en veilige fietsstallingen te worden voorzien. Op volgende locaties zijn de fietsstallingen momenteel onvoldoende:

- Grote Markt Westerlo;
- Bushaltes.

Lokale fietsverbindingen met speciale aandacht :

Een eenvoudige vergelijking van drie manieren van fietsgebruik, nl. schoolverplaatsingen, woon-werkverplaatsingen en toeristische verplaatsingen ; levert ons in minimaal 2 van de 3 keren volgende straatnamen : Schuurveldstraat, Mechelsestraat, De Reid, Ilse Velden, Dumpelstraat, Heieinde, Loofven, Houtstraat, Plassendonk, Oevelsdreef, Bosstraat, Ilsestraat (tussen De Reid en Bosstraat), Kerkhofstraat, Dennenstraat (tussen Trienkant en Dumpelstraat), Boerenkrijglaan (tussen Overwijs en de Merodedreef), Asberg, Beeltjesdreef en binnengebied Westerlo-centrum.

5.5.2.3 Multimodaliteit-verknoping (B3)

Gezien Westerlo niet beschikt over een treinstation zijn de overstapvoorzieningen voor het openbaar vervoer in Westerlo vrijwel beperkt tot fiets-bus overstappunten. Hiertoe dienen nabij de belangrijkste bushaltes voldoende fietsstallingen te worden uitgebouwd.

De omliggende gemeenten Herentals en Geel beschikken in tegenstelling tot Westerlo wel over een treinstation. Eveneens beschikt Olen met de snelbusdienst



Hasselt-Antwerpen over een belangrijk overstappunt. De wachttijden op de overstappunten bus-trein in Herentals en Geel evenals deze van de snelbusdienst, dienen zo kort mogelijk te worden gehouden.

Een bovenlokale overstapfunctie op het grondgebied Westerlo is eventueel weggelegd voor de busdienst Leuven–Hamont.

5.5.2.4 Bewegwijzering (B4)

Een signalisatieplan wordt opgemaakt met het oog op een verbetering van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in kernen.

5.5.2.5 Verkeersveiligheidsplan (B5)

De oversteekvoorzieningen ten behoeve van het langzaam verkeer op drukke infrastructuren worden geoptimaliseerd.

Volgende punten moeten verbeterd worden op het vlak van oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruiker:

- Olenseweg-Geneinde-Ter Voort;
- de Merodedreef-Bistplein;
- de Merodedreef-K. Leopoldlaan-Nieuwstraat;
- Stippelberg-Zoerleberg;
- Oude Zoerlebaan-Zoerledorp.

Een herinrichting van ongevalsgevoelige kruispunten en een aanpassing van kruispunten waar primaire fietsassen kruisen moet het aantal ongevallen verminderen, en het aantal gebruikers doen toenemen:

- Olenseweg-Geneinde-Ter Voort;
- de Merodedreef-K. Leopoldlaan-Nieuwstraat;
- de Merodedreef-Boerenkrijglaan;
- de Merodedreef-Bistplein;
- de Merodreef-Polderstraat

De kruispunten van Geneinde met de Olenseweg en de Nijverheidsstraat met Moleneinde dienen aangepast te worden in functie van de veiligheid voor alle weggebruikers.

Op de volgende punten werd een te hoge snelheid vastgesteld: Gooreinde, Heieinde, Guldensporenlaan. Deze wegen of delen van deze wegen moeten heringericht worden naar de wettelijk toegelaten snelheid.

Verder moeten de schoolomgevingen heringericht worden naar verkeersveiligheid en naar oversteekbaarheid voor jonge weggebruikers.

De doortochten worden per kern heringericht in een autoluwe gebieden met zone 30 karakter

5.5.2.6 Parkeerplan en parkeerbeheer (B6)

Het parkeren in de kern van Westerlo moet beperkt blijven volgens het stand-still principe. De centrum-as kan een beperkt aantal parkings aanbieden (het huidige aanbod) waar slechts kortstondig geparkeerd mag worden. De parkeerproblematiek van het centrum heeft een duidelijk verband met de verschillende scholen (4 scholen) die zich ten zuiden van de N19 bevinden. De druk die door het schoolpersoneel gelegd wordt op de aanwezige plaatsen, zorgt voor grote druk bij dagen met centrumactiviteiten.



Gezien de relatie met de scholen worden deze problemen aangepakt via een module 10, schoolvervoerplan en inrichtingsplan voor de schoolomgeving en dit zowel voor de scholen gelegen aan een gewestweg als aan lokale wegen waarbij subsidiëringprincipe geldt voor de scholen aan de gewestweg.

Het wild parkeren op de kruispunten, dat op verschillende plaatsen in Westerlo aanwezig is moet via een sensibilisatiecampagne die opgevolgd wordt door strikt handhavingsbeleid worden teruggedrongen.

5.5.2.7 Voetgangersnetwerk (B7)

Het stimuleren van langzaam verkeer moet gepaard gaan met het autoluw houden van de functionele as in het centrum van Westerlo. De verblijfsgebieden moeten voor alle categorieën voetgangers ingericht worden. Volgende acties gelden:

- Autoluwe kern Westerlo;
- Aangepaste inrichting schoolomgevingen;
- Autoluwe gebieden met zone 30 karakter: erffunctie;
- Voorzien van kwalitatieve beloopbare stroken langs of op 'alle' lokale wegen (van belang bij de herinrichtingsprojecten);
- Optimaliseren oversteekvoorzieningen.

5.5.3 Ondersteunende maatregelen (C)

5.5.3.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen (C1)

Vanuit het gemeentebestuur moet de dialoog aangevat worden met de scholen en de bedrijven voor het opmaken van school- en bedrijfsvervoerplannen.

Een vervoerplan voor gemeentelijke diensten moet een voorbeeldfunctie hebben.

Een systeem van autodelen kan opgezet worden op gemeentelijk niveau.

De gemeente kan overgaan tot de inrichting van een fietsatelier in de nabijheid verkeersaantrekkende plaatsen (scholen, gemeentediensten, centra).

5.5.3.2 Tarifiering openbaar vervoer, parking (C2)

De gemeente kan abonnementen voor bepaalde bevolkingsgroepen ondersteunen. Niet limitatief komen in aanmerking : OCMW-steuntrekkers, cursisten VDAB, ... kortom mensen die door een gebrek aan basismobiliteit dreigen uit het normale maatschappijpatroon te vallen.

In het parkeerplan moet duidelijkheid komen inzake lang en kortparkeren. Er kan op half lange tot lange termijn heffing gevraagd worden op geparkeerde voertuigen in het centrum.

5.5.3.3 Specifieke marketing, educatie, informatie en promotie (C3)

Er moeten vanuit de gemeente sensibiliseringscampagnes gehouden worden. Dit kan doelgroepgericht gebeuren in samenwerking met diverse organisaties. Er moet een gepaste strategie uitgewerkt worden om de bevolking met de flankerende maatregelen in aanraking te brengen.



5.5.3.4 Beleidsondersteuning (C4)

Door goede informatie te verschaffen aan de diverse bevolkingsgroepen wordt de vervoersarmoede bestreden. Deze is veelal het gevolg van het onvoldoende vertrouwen en kennen van het openbaar vervoer.

Toeristen moeten in de toeristische folders specifiek met de alternatieve vervoersmogelijkheden in Westerlo in aanraking gebracht worden.

5.5.3.5 Handhavingsbeleid (C5)

De ordediensten hebben een belangrijke taak bij de snelheids- en parkeerhandhaving.

Vooraf op de (beschreven) doortochten en nabij de verkeersgenererende polen is dit van belang.

In de toekomst dient het handhavingsbeleid best concreet gemaakt te worden door het opmaken van een meetbare handhavingsvisie van de betrokken diensten en een evaluatie daarvan achteraf.

5.5.3.6 Afbakening route zwaar verkeer (C6)

figuur 7: route voor zwaar verkeer

De ligging van het Industrierrein Heultje-Hulshout is van die aard dat de afstand tot de secundaire en primaire wegen relatief groot is. De bedoeling is dat het zwaar verkeer via een afgesproken route het Industrierrein Heultje-Hulshout bereikt. De route voor zwaar verkeer moet de nodige veiligheid bieden aan de andere weggebruiker, zijnde lokaal verkeer, en zeker de voetganger en fietser. Ook de leefbaarheid van de bewoners moet verzekerd kunnen worden.



6. Werkwijze fase 3

6.1 Modulaire opbouw van de modules

Het nieuwe principe voor mobiliteitsplannen is dat er één koepelmodule binnen het convenant wordt voorgesteld waaronder verschillende modules worden ondergebracht.

Deze aanpak maakt naast een administratieve vereenvoudiging ook een integrale benadering van een project mogelijk.

Om het modulaire aspect van een project en de samenhang tussen de verschillende maatregelen aan te duiden is er in het mobiliteitshandboek nog geen sluitende methodiek ontwikkeld. Daartoe is er door *iris consulting* geopteerd om bij de opmaak van het beleidsplan gebruik te maken van de methodiek “Logisch kader”.

6.2 Logisch Kader als beleidsinstrument

Het Logisch kader wordt als beleidsinstrument in tal van studies op verscheidene niveau's toegepast, onder meer in investerings- en samenwerkingsprojecten in zowel de planning- als de evaluatiefase. De methode is erkend door internationale organisaties als de Wereldbank, de Europese Unie en de verschillende Ontwikkelingsbanken als een gestructureerd geheel in de projectaanpak.

Een dergelijke fase is essentieel als basisinstrument voor de bewaking van:

- effectiviteit doen we het juiste om de doelstelling te bereiken
- efficiëntie doen we het op de juiste manier
- communicatie feedback en draagvlak
- projectopvolging monitoring mobiliteitsplan

In het onderhavige beleidsplan wordt een Logisch Kader opgebouwd. Een Logisch Kader wordt in matrixvorm voorgesteld:



<i>Logisch Kader</i>	Projectaanpak	Objectieve Verifieerbare Indicatoren	Bronnen Ter Verificatie	Randvoorwaarden
Beleidsdoelstelling				
Projectdoelstellingen				
Tussentijdse resultaten				
Maatregelen		middelen	kosten	

In de eerste kolom vindt men de *Projectaanpak*. Deze beschrijft:

- beleidsdoelstelling de toekomstige situatie op hoger niveau waartoe de verschillende activiteiten bijdragen
- projectdoelstelling de toekomstige situatie die het beleidsplan zelf beoogt
- tussentijdse resultaten producten van de activiteiten nodig voor de realisatie van de projectdoelstelling
- maatregelen uit te voeren maatregelen

In de tweede kolom staan de *Objectieve Verifieerbare Indicatoren (OVI)*. Dit is een beschrijving in operationele termen (kwaliteit, kwantiteit, plaats en tijd) van de beleids- en projectdoelstelling en de tussentijdse resultaten. Deze OVI laat een precieze opvolging toe van de te bereiken situatie. De nodige middelen voor het uitvoeren van de geplande maatregelen worden in de rij maatregelen geplaatst.

De derde kolom vermeldt de *Bronnen Ter Verificatie* van de geleverde prestaties. Zij geven aan waar en in welke vorm de informatie bekomen kan worden voor de realisatie van de algemene beleidsdoelstelling, de specifieke projectdoelstellingen en de tussentijdse resultaten. In de rij maatregelen worden de kosten van de nodige middelen geplaatst.

De vierde en laatste kolom bevat de *randvoorwaarden* voor het slagen van het project. Deze randvoorwaarden kunnen enerzijds externe factoren zijn die buiten de invloedssfeer van het project liggen. Anderzijds zijn er binnen het beleidsplan maatregelen die enkel slagen onder voorwaarde dat andere maatregelen (vooraf) zijn uitgevoerd.

6.3 Projectaanpak

Om het overzicht niet te verliezen van de schema's (in bijlage) volgen kort de geformuleerde beleids- en projectdoelstellingen, alsook de tussentijdse resultaten en de activiteiten.



6.3.1 Beleidsdoelstellingen

1. Goede bereikbaarheid van Westerlo verzekerd;
2. Verkeersleefbaarheid van Westerlo gegarandeerd;
3. Westerlo als verkeersveilige gemeente.

6.3.2 Projectdoelstellingen

- 1.1. Woongebieden en voorzieningen ruimtelijk goed ingepast;
- 1.2. Optimale uitbouw ov gerealiseerd;
- 1.3. Fietsen als volwaardig vervoermiddel gebruikt;
- 1.4. Westerlo als economisch knooppunt bereikbaar.

- 2.1. Autoverkeer beheerst;
- 2.2. Verblijfskwaliteit openbaar domein.

- 3.1. Snelheid aangepast aan ruimte en gebruikers;
- 3.2. Veilige confrontatie verschillende vervoersmodi gerealiseerd.

6.3.3 Tussentijdse resultaten

- 1.1.1. tussentijds resultaat A: *Verdichting van woonkernen;*
- 1.1.2. tussentijds resultaat B: *Voorzieningen en woongebieden zijn multimodaal bereikbaar.*

- 1.2.1. tussentijds resultaat C: *Hoogwaardig OV in alle richtingen;*
- 1.2.2. tussentijds resultaat D: *OV bereikbaar voor iedereen;*
- 1.2.3. tussentijds resultaat E: *Doorstroming OV geoptimaliseerd;*
- 1.2.4. tussentijds resultaat F: *Halte-infrastructuur voldoet aan noden gebruiker.*

- 1.3.1. tussentijds resultaat G: *Fietspaden langs gewestwegen;*
- 1.3.2. tussentijds resultaat H: *Fietspaden vrijliggend en aangetakt op scholen en voorzieningen;*
- 1.3.3. tussentijds resultaat I: *Goed onderhouden fietspaden;*
- 1.3.4. tussentijds resultaat J: *Goed onderhouden fietsen.*

- 1.4.1. tussentijds resultaat K: *Ontsluiting industrie geoptimaliseerd.*

- 2.1.1. tussentijds resultaat L: *Categorisering wegen gerealiseerd;*
- 2.1.2. tussentijds resultaat M: *Overlast doorgaand verkeer verminderd;*
- 2.1.3. tussentijds resultaat N: *Kindvriendelijke en veilige schoolomgevingen;*
- 2.1.4. tussentijds resultaat O: *Mobiliteit blijvend hoog op de politieke agenda;*
- 2.1.5. tussentijds resultaat P: *Informatievoorziening naar burgers.*

- 2.2.1. tussentijds resultaat Q: *Woonwijken met prominente verblijfsfunctie;*
- 2.2.2. tussentijds resultaat R: *Zacht verkeer prominent aanwezig in kernen.*

- 3.1.1. tussentijds resultaat S: *Gedifferentieerd snelheidsbeleid.*



3.2.1. tussentijds resultaat T: *Scheiding hard /zacht verkeer bij conflictsituaties;*
3.2.2. tussentijds resultaat U: *Veilig gebruik van vervoermiddelen.*

6.3.4 Activiteiten³

1.1.1.1. Herwaarderen van pleinen en openbare ruimten ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: midden ⇒ termijn: lopende ⇒ kostprijs:
1.1.1.2. Versterken beekvalleien Grote Nete en de Wimp ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: midden ⇒ termijn: 0-10 jaar ⇒ kostprijs:
1.1.1.3. Groen als centraal element bij inrichtingen van straten ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10 jaar ⇒ kostprijs:
1.1.2.1. Herinrichten schoolomgevingen ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: € 0 - € 75. 000
1.1.2.2. Verbeteren fietsvoorzieningen (fietsstallingen) ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 750 tot € 1.000 per stalling (10 fietsen)
1.1.2.3. Aanbrengen specifiek signalisatieplan ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, provincie Antwerpen ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: € 10.000
1.1.2.4. Voorzien fietsstallingen nabij Grote Markt ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: € 750 tot € 1.000 per stalling (10 fietsen)
1.1.2.5. Fietsstallingen nabij bushaltes ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, De Lijn ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: € 750 tot € 1.000 per stalling
1.1.2.6. Opmaken schoolvervoerplannen

³ Voor een nadere omschrijving van de begrippen ‘verantwoordelijkheid’, ‘prioriteit’, ‘termijn’ en ‘kostprijs’ zie 5.4 Middelen en kosten, pag. 51.



⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo
⇒ prioriteit: hoog
⇒ termijn: 0-2 jaar
⇒ kostprijs: < € 25.000

1.2.1.1. Uitbouwen uurfrequentie op lijn Aarschot-Herentals, lijn Aarschot-Westerlo-Geel en lijn Hasselt-Antwerpen

⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn
⇒ prioriteit: hoog
⇒ termijn: 0-2 jaar
⇒ kostprijs: beperkt

1.2.1.2. Uitbouwen ontsluitende lijnen Heultje

⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn
⇒ prioriteit: hoog
⇒ termijn: 0-2 jaar
⇒ kostprijs:

1.2.1.4. Verbinden Voortkapel met ontsluitende lijn Westerlo, Tongerlo, Oevel

⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn
⇒ prioriteit: hoog
⇒ termijn: 0-6 jaar
⇒ kostprijs: afhankelijk van uitvoering

1.2.2.1. Ondersteunen abonnementen voor bepaalde bevolkingsgroepen

⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, De Lijn
⇒ prioriteit: midden
⇒ termijn: 0-10 jaar
⇒ kostprijs: maximum € 200.000 jaar

1.2.2.2. Fietsstallingen bij bushaltes

⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, De Lijn
⇒ prioriteit: hoog
⇒ termijn: 0-2 jaar
⇒ kostprijs: € 750 tot € 1.000 per stalling

1.2.2.3. Vraagafhankelijk OV

⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn
⇒ prioriteit: hoog
⇒ termijn: 0-2 jaar
⇒ kostprijs:

1.2.2.4. Verder uitbouwen minder mobiele centrale

⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo
⇒ prioriteit: hoog
⇒ termijn: 0-2 jaar
⇒ kostprijs:



<p>1.2.3.1. Goed uitgeruste halteplaatsen in de nabijheid van de centra Westerlo (N19), Zoerle-Parwijs, Voortkapel en Oosterwijk (N152) ⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 5.000 à € 7.500 per halte-infrastructuur</p>
<p>1.2.3.2. goed uitgeruste halteplaatsen in de nabijheid van de centra Tongerlo en Oevel ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 5.000 à € 7.500 per halte-infrastructuur</p>

<p>1.2.4.1. Inschakelen gemeentelijke ombudsdienst ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: beperkt (lopende)</p>
<p>1.2.4.2. Fietsenstallingen bij schuilhuisjes geplaatst ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.250 per stalplaats</p>
<p>1.2.4.3. Vernieuwen en onderhoud schuilhuisjes ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 5.000 per schuilhuisje</p>
<p>1.2.4.4. Schuilhuisjes voorzien van accommodatie (informatiepanelen, telefoon) ⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: beperkt (lopende)</p>
<p>1.2.4.5. Inplanting schuilhuisjes aan industrieterrein Heultje en Oevel ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, De Lijn ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: beperkt (lopende)</p>

<p>1.3.1.1. Wegwerken knelpunten op non-stop fietspad op oude spoor Aarschot-Herentals ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, provincie Antwerpen ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: beperkt</p>
<p>1.3.1.2. Wegwerken knelpunten bovenlokaal utilitair fietsroutenetwerk Westerlo verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, provincie Antwerpen ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: beperkt</p>



<p>1.3.2.1. Herinrichten schoolomgevingen (zone-30 en module 10)</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo</p> <p>⇒ prioriteit: zeer hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: van beperkt tot € 75.000</p>
<p>1.3.2.2. Aanbrengen specifieke signalisatie fietspaden</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, provincie Antwerpen</p> <p>⇒ prioriteit: hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: € 10.000</p>
<p>1.3.2.3. Wegwerken knelpunten bovenlokaal fietsroutenetwerk Westerlo (zie punt 1.3.1.2)</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, provincie Antwerpen</p> <p>⇒ prioriteit: hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-6 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: beperkt</p>
<p>1.3.3.1. Verbeteren fietsvoorzieningen (fietspaden) met uitzondering van knelpunten opgenomen in punt 1.3.2.3 hierboven</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, AWV</p> <p>⇒ prioriteit: midden</p> <p>⇒ termijn: 0-6 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: € 200.000 per km.</p>
<p>1.3.4.1. Fietscontroles</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo</p> <p>⇒ prioriteit: midden</p> <p>⇒ termijn: 0-6 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: inzet politie en gemeentewerkers</p>
<p>1.4.1.1. Aanleggen halte OV ter hoogte van Lossing (bedrijventerrein Heultje) + Nijverheidsstraat te Oevel</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn</p> <p>⇒ prioriteit: hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: beperkt</p>
<p>1.4.1.2. Aanbrengen signalisatie voor (ontsluiting van) industriezone Heultje en Oevel</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, bedrijven</p> <p>⇒ prioriteit: hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: € 10.000 per bedrijvenzone</p>
<p>1.4.1.3. afbakening route zwaar verkeer</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo - AWV</p> <p>⇒ prioriteit: zeer hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>kostprijs: beperkt</p>
<p>1.4.1.4. Bedienen met OV in spits bedrijventerrein Heultje en Oevel</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: De Lijn, bedrijven</p> <p>⇒ prioriteit: hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-6 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: afhankelijk van uitvoeringsniveau</p>



<p>1.4.1.5. Opmaken van bedrijfsvervoerplannen: ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, bedrijven ⇒ prioriteit: midden ⇒ termijn: 0-10 jaar ⇒ kostprijs: < € 25.000</p>
<p>1.4.1.6. Personenvervoer op lijn 207 (spoor) ⇒ verantwoordelijkheid: NMBS, gemeente Westerlo, bedrijven ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van uitvoeringsniveau</p>
<p>1.4.1.7. verknoping N19 – E313 – Bell Telephonelaan - Nijverheidsstraat ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeenten Westerlo, Geel ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 15.000.000</p>

<p>2.1.1.1. Inrichten de Merodedreef N19 als secundaire weg type I/opmaken streefbeeldstudie ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, provincie Antwerpen ⇒ prioriteit: midden ⇒ termijn: 0-10 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting</p>
<p>2.1.1.2. Inrichten Olenseweg N152 als secundaire weg type II ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, provincie Antwerpen ⇒ prioriteit: midden ⇒ termijn: 0-10 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting</p>
<p>2.1.1.3. Aanpassen signalisatie naar E313 (in functie van categorisering) ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: € 10.000</p>
<p>2.1.1.4 overdracht van de Nijverheidsstraat – Bell Telephonelaan naar het Gewest ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: beperkt</p>
<p>2.1.1.5 Opmaken signalisatieplan ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: € 10.000</p>



<p>2.1.2.1. Herinrichten doortocht (N19) t.h.v. Westerlo-centrum ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.000 per km.</p>
<p>2.1.2.2. Optimaliseren herinrichting Zoerle-Parwijs centrum ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.000 per km.</p>
<p>2.1.2.3. Optimaliseren herinrichting Heultje ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.000 per km.</p>
<p>2.1.2.4. Optimaliseren herinrichting Oevel ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.000 per km.</p>
<p>2.1.2.5. Herinrichten doortocht (N152) t.h.v. Oosterwijk ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.0000 per km.</p>
<p>2.1.2.6. Optimalisering herinrichting Tongerlo ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.000 per km.</p>
<p>2.1.2.7. Optimalisering herinrichting Voortkapel ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.000 per km.</p>
<p>2.1.2.8. Aanpassen huidig circulatiepatroon ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 1.000.000 per km.</p>
<p>2.1.3.1. Herinrichten schoolomgevingen ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: van beperkt tot € 75.000</p>
<p>2.1.3.2. Opmaken van schoolvervoerplannen ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: < € 25.000</p>



<p>2.1.4.1. Specificeren parkeerbeleid ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: midden ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 10.000</p>
<p>2.1.4.2. Aantal auto's per gezin beheersen ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: midden ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: beperkt</p>
<p>2.1.4.3. Handhaven parkeerbeleid ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10+ jaar ⇒ kostprijs: € 6.000 - € 7.500 Bef. voor één dag per week gedurende een half jaar</p>
<p>2.1.4.4. Opzetten van sensibiliseringscampagnes ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10+ jaar ⇒ kostprijs: € 5.000</p>
<p>2.1.4.5. Monitoring uitvoering beleidsplan ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: i.f.v. taken aan uurprijs per niveau.</p>
<p>2.1.5.1. Opzetten van sensibiliseringscampagnes ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10+ jaar ⇒ kostprijs: € 5.000 Bef + mandagen gemeentepersoneel.</p>
<p>2.1.5.2. Verschaffen van informatie ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10+ jaar ⇒ kostprijs: mandagen gemeentepersoneel</p>
<p>2.1.5.3. Opmaken toeristische folders met alternatieve vervoersmogelijkheden ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: € 5.000</p>



<p>2.2.1.1. Verkeersleefbare dorpscentra, autoluwe gebieden</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo</p> <p>⇒ prioriteit: hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-6jaar</p> <p>⇒ kostprijs: € 1.000 tot € 1.500. per ingreep</p>
<p>2.2.1.2. Snelheidsremmende maatregelen sluiptwegen</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo</p> <p>⇒ prioriteit: zeer hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: min. € 7.500 per ingreep</p>
<p>2.2.1.3. afbakening route zwaar verkeer</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo - AWV</p> <p>⇒ prioriteit: zeer hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>kostprijs: beperkt</p>
<p>2.2.2.1. Herinrichten schoolomgevingen</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo</p> <p>⇒ prioriteit: zeer hoog</p> <p>⇒ termijn: 0-2 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: van beperkt tot € 75.000</p>
<p>2.2.2.2. Aantal auto's per gezin beheersen</p> <p>⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo</p> <p>⇒ prioriteit: midden</p> <p>⇒ termijn: 0-6 jaar</p> <p>⇒ kostprijs: beperkt</p>



<p>3.1.1.1. Snelheidsremmende maatregelen op sluiptwegen ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting (beperkt)</p>
<p>3.1.1.2. Snelheidsremmende maatregelen Guldensporenlaan (i.f.v. wettelijk toegelaten snelheid) ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting</p>
<p>3.1.1.3. Uitvoeren snelheidscontroles ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: € 6.000 - € 7.500 voor één dag per week gedurende een half jaar</p>
<p>3.2.2.1. Optimaliseren oversteekvoorzieningen: Olenseweg-Geneinde-Ter Voort ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: beperkt tot € 50.000 per oversteekvoorziening</p>
<p>3.2.2.2. Optimaliseren oversteekvoorzieningen: de Merodedreef-Bistplein ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: beperkt tot € 50.000 per oversteekvoorziening</p>
<p>3.2.2.3. Optimaliseren oversteekvoorzieningen: de Merodedreef-K. Leopoldlaan-Nieuwstraat ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: beperkt tot € 50.000 per oversteekvoorziening</p>
<p>3.2.2.4. Optimaliseren oversteekvoorzieningen: Stippelberg-Zoerleberg ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: beperkt tot € 50.000 per oversteekvoorziening</p>
<p>3.2.1.5. Optimaliseren oversteekvoorzieningen: Oude Zoerlebaan-Zoerledorp ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: beperkt tot € 50.000. per oversteekvoorziening</p>
<p>3.2.2.5. Herinrichten kruispunt Olenseweg-Geneinde-Ter Voort ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: zeer hoog ⇒ termijn: 0-2 jaar ⇒ kostprijs: minimum € 25.000</p>
<p>3.2.1.7. Herinrichten kruispunt de Merodedreef-K. Leopoldlaan-Nieuwstraat (i.f.v. doortocht N19) ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting</p>



3.2.1.8. Herinrichten kruispunt de Merodedreef-Boerenkrijglaan (i.f.v. doortocht N19) ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting
3.2.1.9. Herinrichten kruispunt de Merodreef-Bistplein (i.f.v. doortocht N19) ⇒ verantwoordelijkheid: AWV ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting
3.2.1.10. Inrichten schoolomgevingen ⇒ verantwoordelijkheid: AWV, gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-6 jaar ⇒ kostprijs: afhankelijk van inrichting

3.2.2.1. Uitvoeren snelheidscontroles ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10+ jaar ⇒ kostprijs: € 6.000 - € 7.500 voor één dag per week gedurende een half jaar
3.2.2.1. Sensibiliseren weggebruikers ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, hogere overheid ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10+ jaar ⇒ kostprijs: € 12.500 - € 25.000 per campagne
3.2.2.1. Verkeersopvoeding ⇒ verantwoordelijkheid: gemeente Westerlo, hogere overheid en bevolking ⇒ prioriteit: hoog ⇒ termijn: 0-10+ jaar ⇒ kostprijs: € 12.500 - € 25.000 per campagne

6.4 Middelen en kosten

Op het niveau van de maatregelen worden middelen gebruikt als *objectieve verifieerbare indicatoren* en kosten als *bronnen ter verificatie*. De maatregelen worden uitgevoerd nadat ze financieel in de begroting worden ingeschreven.

De schema's op de volgende pagina's (in bijlage) zijn voorgesteld en uitgewerkt in de gemeentelijke begeleidingscommissie. De discussie heeft zich met name toegespitst op het invullen van de termijnen, verantwoordelijkheden, prioriteiten en kostprijs.

Bij het invullen is van een aantal principes uitgegaan. Zo kan een activiteit die op middellange -, halflange - of lange termijn speelt, bestaan uit een aantal aspecten die vanaf het eerste moment van start moeten gaan om binnen de gestelde termijn (2010) afgerond te zijn. Bij de termijn wordt dan ook onderscheid gemaakt naar:

- korte termijn (KT) 0-2 jaar;
- middellange termijn (MT) 0-6 jaar;
- halflange termijn (HLT) 0-10 jaar;
- lange termijn (LT) 0-10+jaar.

De prioriteit kan variëren van:



- zeer hoog;
- hoog;
- midden.

De kosten worden zo juist mogelijk ingeschat naar grove eenheidsprijs. Het invullen van de prioriteit is losgekoppeld van de kostprijs. Bij de termijnen is realistisch te werk gegaan door de financiële component mee in het achterhoofd te houden.

6.5 Randvoorwaarden

De randvoorwaarden zijn elementen die in het algemeen niet of weinig beïnvloedbaar zijn door de gemeente Westerlo.

Voor een aantal elementen is een wettelijk kader nodig, bv. de bestending van basismobiliteit.

Daarnaast is het beleidsplan afhankelijk van andere plannen, in meeste gevallen van andere actoren. Wel gemeentelijk is te noemen het GRS waarvan de maatregelen moeten passen binnen het RSV en RSPA.



7. Relatie met probleemstelling

7.1 Gesignaleerde problemen

In de oriëntatienota van het mobiliteitsplan Westerlo van 2 maart 2000 zijn de problemen gebundeld naar ruimtelijke - en verkeersproblemen, een onderscheid conform het mobiliteitsconvenant en het mobiliteitshandboek.

Voor beiden heeft een onderverdeling plaatsgevonden naar de toenmalige bestaande structuur, en de toekomstige projecten.

In dit hoofdstuk wordt een terugkoppeling gemaakt met de belangrijkste geformuleerde problemen. Er wordt per probleem kort en krachtig aangegeven welke maatregelen hierop met name ingrijpen.

tabel 9: maatregelen ter oplossing van problemen

Problemen	Maatregelen
Snelheid	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen Gooreinde, Heieinde, Guldensporenlaan naar wettelijk toegelaten snelheid. De Merodedreef initiatieven tot verlaging van de snelheid • Uitvoeren snelheidscontroles.
Sluipverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Herinrichten doortochten Westerlo-centrum, Oosterwijk, • Doortocht Tongerlo en Oevel verder uitbouwen en afwerken, • Opmaken signalisatieplan; • Aanpassen huidig circulatiepatroon; • Introduceren autoluwe zones met zone-30 karakter te Westerlo-centrum, Zoerle-Parwijs, Heultje, Oevel, Oosterwijk, Tongerlo; • Maatregelen Gooreinde, Heieinde, Guldensporenlaan naar wettelijk toegelaten snelheid; • Optimaliseren oversteekvoorzieningen; • Herinrichten kruispunt Olenseweg-Ter Voort, de Merodedreef-Nieuwstraat, de Merodedreef-Boerenkrijglaan, de Merodedreef-Bistplein, Nijverheidsstraat - Moleneinde
Vrachtverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Doortochten Westerlo-centrum Heultje, Oevel, Oosterwijk, • Doortocht, Zoerle-Parwijs in functie van het weren van vrachtverkeer • Doortocht Heultje optimaliseren in functie van zwaar verkeer • Aanbrengen signalisatie voor industriezone Heultje, Oevel;



	<ul style="list-style-type: none"> • Instellen van een vervoerscorridor voor zwaar verkeer bestemming zone Heultje - Hulshout • Opmaken van bedrijfsvervoerplannen; • Inrichten N19, N152 als secundaire weg; • Aanpassen signalisatie naar E313; • Opmaken signalisatieplan; • Aanpassing huidig circulatieplan.
Doorstroming/filevorming autoverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Herinrichten doortochten Westerlo-centrum, Oosterwijk, • Afwerken herinrichting Zoerle-Parwijs, Tongerlo en Oevel • Inrichten N19, N152 volgens categorisering; • Aanpassen signalisatie naar E313; • Verkeersremmende maatregelen Gooreinde, Heieinde, Gravin de Merodestraat, de Merodedreef. • Oplossing verknoping N19-N13 en E313
Doorstroming/filevorming openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Herinrichten doortochten Westerlo-centrum, Oosterwijk, • Afwerken herinrichting Zoerle-Parwijs, Tongerlo en Oevel • Uitbouwen verknoping van netwerk Zoerle-Parwijs, Westerlo tot busstation; • Inrichten N19, N152 volgens categorisering. • Oplossing verknoping N19-N13 en E313
Hoge parkeerbezetting	<ul style="list-style-type: none"> • Specificeren parkeerbeleid (parkeerplan); • Handhaven parkeerbeleid;
Confrontatie langzaam verkeer/gemotoriseerd verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • herinrichten schoolomgevingen; • Uitbouwen bovenlokaal fietsroutenetwerk Westerlo-centrum-Tongerlo, Tongerlo-Oevel, Zoerle-Parwijs-Voortkapel-Oosterwijk, Westerlo-Geel, Westerlo-Aarschot; • Verbeteren, uitbouwen fietsvoorzieningen (fietspaden); • Opmaken signalisatieplan.
Oversteekbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren oversteekvoorzieningen; • Herinrichten kruispunt Olenseweg-Ter Voort-Geneinde, de Merodedreef-Nieuwstraat, de Merodedreef-Boerenkrijglaan, de Merodedreef-Bistplein, Nijverheidsstraat-Moleneinde.

figuur 8: acties beleidsscenario

In figuur 8: acties beleidsscenario worden een aantal acties, zoals die voorgesteld worden in onderhavig beleidsplan, op kaart geduid. Een aantal algemene acties worden niet als dusdanig in de figuur geduid omdat deze een algemene onderlegger vormen en voor grote delen of het geheel van Westerlo van toepassing zijn.



8. Monitoring beleidsplan

8.1 Inleiding

De mobiliteitsproblematiek krijgt steeds meer belang. De Vlaamse regering heeft de noodzaak hiertoe in het recente verleden goed ingeschat en het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant geïntroduceerd. Dit leidde voor de gemeente Westerlo tot een proces dat uiteindelijk resulteert in onderhavig beleidsplan.

Door het hele proces te doorlopen is grondig nagedacht over de richting die de gemeente Westerlo wat betreft mobiliteit op wil gaan. Hierbij is naast de verkeersaspecten tevens aandacht besteed aan een ruimtelijke en een zogenoemde flankerende component.

Het beleidsplan is aldus de afsluiting van het mobiliteitsplan, waarin de diverse partijen zich verbinden tot het uitvoeren van de geformuleerde maatregelen. Een aantal maatregelen zijn nog uit te voeren studies, die een concretisering inhouden. Voorbeelden hiervan zijn de streefbeeldstudies van de secundaire wegen, haalbaarheidsstudies van het openbaar vervoer, maar ook concrete uitvoerings- en inrichtingsplannen met betrekking tot onder meer zones 30 en schoolomgevingen.

Een monitoring van de maatregelen moet de eerste maatregel zijn die voortvloeit uit het beleidsplan Westerlo.

8.2 Monitoring beleidsplan Westerlo

De monitoring (of het evaluatiesysteem) krijgt zijn vorm in volgende actiepunten:

- instelling van een stuurgroep;
- vergaderingen;
- rapporten;
- evaluatie.

Per actor wordt een verantwoordelijke aangewezen die deel uitmaakt van een stuurgroep. De leden van de stuurgroep stimuleren elk binnen hun eigen organisatie de maatregelen waarbij de desbetreffende actor betrokken is. De stuurgroep komt minstens tweemaal per jaar bijeen in de gemeente Westerlo.

Op deze vergaderingen wordt de voortgang besproken. Voor elke maatregel wordt afgesproken wat de concrete acties zijn voor de volgende 6 maanden, zonder de horizon 2010 (en verder) uit het oog te verliezen. De maatregelen worden besproken, waarbij wordt ingegaan op eventuele knelpunten. Knelpunten, nieuwe beleidsinstrumenten, opportuniteiten, personele veranderingen en dergelijke kunnen ertoe leiden het beleidsplan bij te sturen.

Het Logisch Kader wordt gebruikt om na te gaan of de doelstellingen worden gehaald. Onderzoeken ten behoeve van de verificatie van de doelstellingen moeten



worden gehouden, documenten dienen te worden geraadpleegd. Samen vormen zij de bronnen ter verificatie. De randvoorwaarden, waarop de gemeente zelf in het algemeen geen invloed heeft, dienen in het oog gehouden te worden.



9. Bijlagen

9.1 Kaarten beleidsscenario



9.2 Logisch kader