

Adviesverlening & Begeleiding
Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Mobiliteitsplan Tremelo: fase 1 - oriëntatienota

Leen Baeten, Wim Boon

September 2011



INTERLEUVEN

ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

1.	LEESWIJZER/INLEIDING	5
1.1.	MOBILITEITSCONVENANT.....	5
1.2.	OPBOUW MOBILITEITSPAN	5
1.3.	RELATIE RUIMTELIJKE ORDENING-MOBILITEIT.....	7
1.4.	GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE	7
1.5.	BASISGEGEVENS OVER TREMELO.....	7
1.6.	BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	9
1.6.1.	<i>Open ruimte structuur.....</i>	9
1.6.2.	<i>Nederzettingsstructuur</i>	9
1.6.3.	<i>Economische structuur.....</i>	11
1.7.	BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR PER MODI.....	12
1.7.1.	<i>Gemotoriseerd verkeer.....</i>	12
1.7.2.	<i>Waterlopen.....</i>	15
1.7.3.	<i>Trein.....</i>	15
1.7.4.	<i>Bus.....</i>	15
1.7.5.	<i>Fiets.....</i>	17
2.	BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES.....	18
2.1.	RUIMTELIJKE PLANNEN	18
2.1.1.	<i>Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....</i>	18
2.1.2.	<i>Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant</i>	20
2.1.3.	<i>Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tremelo.....</i>	23
2.1.3.1.	<i>Trends en SWOT-analyse bestaande ruimtelijke structuur.....</i>	23
2.1.3.2.	<i>Visie op de gewenste ruimtelijke structuur.....</i>	24
2.1.3.3.	<i>Visie op de deelgebieden.....</i>	25
2.1.3.3.1.	<i>Kern Tremelo.....</i>	27
2.1.3.3.2.	<i>Kern Baal.....</i>	33
2.1.3.3.3.	<i>Groene woonnevel.....</i>	34
2.1.3.3.4.	<i>Woonraster Baal.....</i>	35
2.1.3.3.5.	<i>De verbindende open ruimte drager.....</i>	36
2.1.3.4.	<i>Conclusies gemeentelijk ruimtelijk structuurplan</i>	36
2.1.4.	<i>Gewestplan.....</i>	37
2.1.5.	<i>Plannen van aanleg.....</i>	39
2.1.6.	<i>Planningsprocessen voor landbouw, natuur en bos</i>	40
2.2.	VERKEERSKUNDIGE PLANNEN.....	41
2.2.1.	<i>Vlaamse overheid.....</i>	41
2.2.1.1.	<i>Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen.....</i>	41
2.2.1.2.	<i>Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen</i>	42
2.2.1.3.	<i>Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets.....</i>	42
2.2.1.4.	<i>Pendelplan.....</i>	44
2.2.2.	<i>Provincie Vlaams-Brabant.....</i>	45
2.2.2.1.	<i>RegioNet Brabant-Brussel.....</i>	45
2.2.2.2.	<i>Fietsroutenetwerken</i>	47
2.3.	VERKEERSKUNDIGE STUDIES	50
2.3.1.	<i>Streefbeeldplan N10, R16 en N14.....</i>	50
2.3.2.	<i>Parkeeronderzoek</i>	51
2.3.3.	<i>Mobiliteitsstudie project Tremelo.....</i>	51

2.4.	GEPLANDE EN GEREALISEERDE PROJECTEN.....	52
2.4.1.	<i>Doortrekking R6 Mechelen.....</i>	52
2.4.2.	<i>Diabolo-project.....</i>	53
2.4.3.	<i>Spoorboog Leuven voor de spoorlijnen Aarschot-Leuven en Leuven-Brussel.....</i>	54
2.4.4.	<i>Verdubbeling spoorlijn Brussel-Leuven.....</i>	55
2.4.5.	<i>Projecten op het grondgebied van Tremelo met een mogelijke mobiliteitsimpact.....</i>	55
2.4.6.	<i>Ontwikkeling woonuitbreidingsgebied Kalvenne.....</i>	56
3.	VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN.....	57
3.1.	BELEIDSACTOREN.....	57
3.1.1.	<i>Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).....</i>	57
3.1.2.	<i>Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) - Afdeling BMV (Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid).....</i>	57
3.1.3.	<i>De Lijn.....</i>	58
3.1.3.1.	<i>Mobiliteitsvisie 2020.....</i>	58
3.1.3.2.	<i>Tremelo.....</i>	59
3.1.4.	<i>Provincie Antwerpen.....</i>	60
3.1.5.	<i>Buurgemeenten.....</i>	61
3.1.5.1.	<i>Heist-op-den-Berg.....</i>	61
3.1.5.2.	<i>Begijnendijk.....</i>	62
3.1.5.3.	<i>Rotselaar.....</i>	64
3.1.5.4.	<i>Haacht.....</i>	66
3.1.5.5.	<i>Keerbergen.....</i>	67
3.1.6.	<i>Politiezone Begijnendijk – Rotselaar –Tremelo (BRT).....</i>	68
3.2.	BELANGENACTOREN.....	71
3.2.1.	<i>MINA-raad.....</i>	71
3.2.2.	<i>Adviesraad voor personen met een handicap.....</i>	72
3.2.3.	<i>Seniorenraad.....</i>	73
3.2.4.	<i>Sportraad.....</i>	73
3.2.5.	<i>Jeugdraad.....</i>	74
3.2.6.	<i>Middenstandsraad.....</i>	75
3.2.7.	<i>Cultuurraad.....</i>	76
3.2.8.	<i>Scholen.....</i>	77
3.2.9.	<i>Verkeersadviesraad.....</i>	81
3.3.	CONCLUSIE: CONFRONTATIE VAN DE VERSCHILLENDE VISIES.....	84
3.3.1.	<i>Tendensen.....</i>	84
3.3.2.	<i>Knelpunten.....</i>	84
3.3.2.1.	<i>Doorstroming.....</i>	84
3.3.2.2.	<i>Sluikverkeer.....</i>	84
3.3.2.3.	<i>Verkeersveiligheid.....</i>	84
3.3.3.	<i>Geplande projecten.....</i>	86
3.3.3.1.	<i>Herinrichting dorpscentrum.....</i>	86
3.3.3.2.	<i>Aansnijden woonuitbreidingsgebied.....</i>	86

4. PROBLEEMSTELLING.....	87
4.1. PROBLEEMSTELLING VANUIT DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	87
4.2. PROBLEEMSTELLING VANUIT DE BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR PER MODI	88
4.2.1. <i>Gemotoriseerd verkeer</i>	88
4.2.2. <i>Openbaar vervoer</i>	89
4.2.3. <i>Fiets</i>	89
4.3. CONCLUSIE: KNELPUNTEN EN KANSEN	90
5. ORIËNTATIE M.B.T HET MOBILITEITSPLAN	92
6. DEFINIERING VAN HET VERDER ONDERZOEK.....	93

1. LEESWIJZER/INLEIDING

1.1. Mobiliteitsconvenant

Ondanks verschillende aanzetten, beschikt de gemeente Tremelo vandaag nog niet over een goedgekeurd mobiliteitsplan. Eind juni 2011 sloot de gemeente een nieuwe moederconvenant en module 1 af.

Een mobiliteitsconvenant is een wederzijdse verbintenis tussen de Vlaamse Overheid, de gemeenten en De Lijn. Het beoogt een integrale benadering van de mobiliteitsproblematiek.

De verbintenis bestaat uit een moederconvenant waarin algemene en specifieke afspraken zijn opgenomen. De mobiliteitsconvenant wil de plannen en visies van de verschillende beleidsactoren op elkaar afstemmen. Het is een instrument dat een geïntegreerde en planmatige aanpak mogelijk maakt. Door aandacht te besteden aan alle vervoerswijzen wordt het mobiliteitsvraagstuk multimodaal aangepakt.

Met de ondertekening van de mobiliteitsconvenant engageert de gemeente zich om een mobiliteitsplan op te maken.

De doelstellingen van het mobiliteitsconvenant zijn:

- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het beheersen van de vervoersvraag;
- het garanderen van de bereikbaarheid;
- het terugdringen van de schadelijke effecten van het verkeer op natuur en milieu.

Het mobiliteitsplan vormt het kader waarbinnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid voor de komende jaren wordt uitgestippeld. Het plan richt zich tot de hogere plannen die als referentiekader fungeren. Het mobiliteitsplan wordt op regelmatige basis (elke 5 jaar) herzien.

1.2. Opbouw mobiliteitsplan

De opmaak van het mobiliteitsplan is een planproces waarbinnen een toekomstvisie op het gemeentelijk mobiliteitsbeleid ontwikkeld wordt. Het proces doorloopt drie fasen:

- Fase 1: de oriëntatiefase;
- Fase 2: de opbouw van het plan;
- Fase 3: de opmaak van het beleidsplan.

De oriëntatiefase bestaat in grote lijnen uit:

- het inventariseren van bestaande plannen en studies;
- het verwerven van inzichten in de visies van de verschillende actoren;
- het omschrijven van de problematiek;
- het definiëren van het verdere onderzoek;

De oriëntatiefase resulteert in een oriëntatienota.

De fase van de planopbouw omvat:

- het uitvoeren van bijkomend onderzoek (verkeerstellingen, kentekenonderzoek, enquêtes,...);
- het ontwikkelen van een trendscenario;
- het ontwikkelen van één of meerdere alternatieve scenario's voor duurzame mobiliteit.

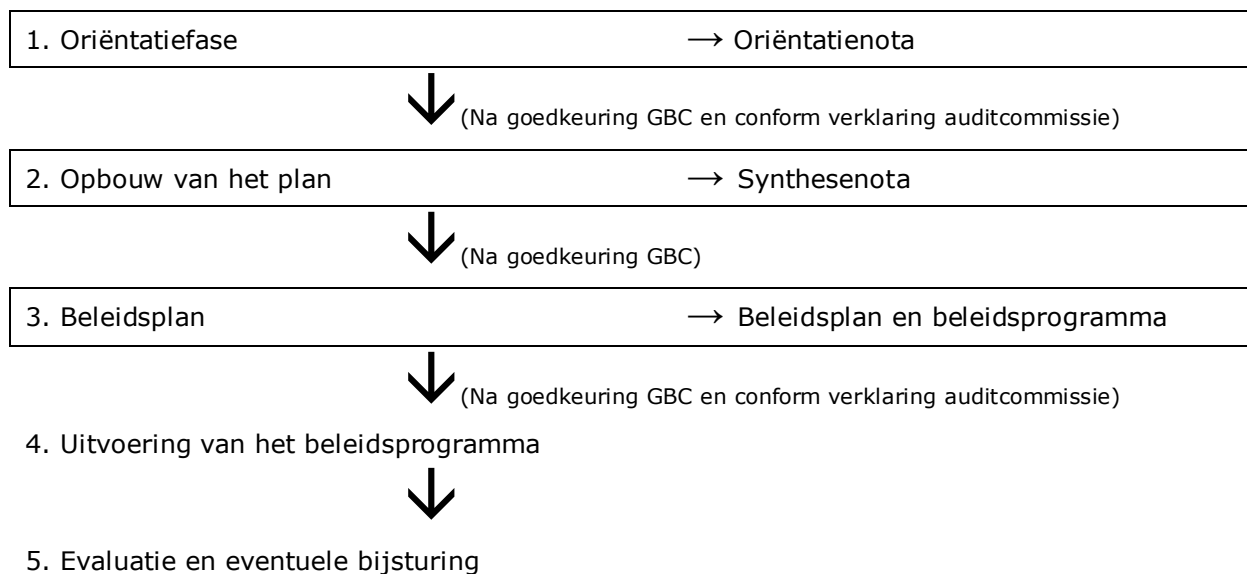
Tijdens de tweede fase van het mobiliteitsplan worden, na het uitvoeren van bijkomend onderzoek, scenario's 'duurzame mobiliteit' ontwikkeld. De opbouw van het plan mondt uit in een synthesenota, die bestaat uit de resultaten van het onderzoek en de duurzame scenario's. De duurzame scenario's stellen de GBC in staat om de beleidskeuze voor te bereiden. Deze keuze vertaalt zich naar een beleidsplan 'duurzame mobiliteit', waarin prioritaire acties worden opgesomd. Het plan zet de krachtlijnen van de verschillende actiedomeinen uit. Een evaluatiemethode plaatst de verschillende beleidsactoren voor hun verantwoordelijkheden. In de derde fase komt een gezamenlijke strategie tot stand die door alle actoren onderschreven wordt.

De derde fase bestaat uit:

- het opmaken van een beleidsplan "duurzame mobiliteit";
- het bepalen van prioritaire acties;
- de opmaak van een evaluatiemethode.

Zowel de oriëntatienota, de synthesenota als het beleidsplan worden eerst op de vergadering van de GBC besproken alvorens ze op de agenda van het college van burgemeester en schepenen worden geplaatst. Na de eerste en de derde fase worden de documenten voorgelegd aan de Provinciale Audit Commissie (PAC).

De gemeenteraad spreekt zich uit over het beleidsplan en het daaraan gekoppelde programma.



De gemeente bepaald a.d.h.v. een participatietraject de wijze waarop de informatie en de inspraak naar de bevolking wordt georganiseerd wordt. In een extra gemeenteraad wordt duidelijk bepaald dat de raadpleging van de verkeersadviesraad en een openbaar onderzoek deel uitmaken van het participatietraject.

Zoals hierboven al even duidelijk werd gemaakt, spelen bij de opmaak van een mobiliteitsplan meerdere partijen een belangrijke rol. De gemeente Tremelo besliste om de verschillende beleids- en belangengroepen te bevragen. De resultaten van deze bevraging werden opgenomen in de oriëntatienota.

Hoewel deze nota mogelijk vrij uitgebreid is, wordt getracht de volgende fasen zo beknopt mogelijk te houden. Op die manier streeft het gemeentebestuur een overzichtelijk en

hanteerbaar plan na waarbij een duidelijke link met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt gelegd.

De opmaak van een mobiliteitsplan is een proces waarbij een toekomstvisie wordt ontwikkeld. Zonder stappen over te slaan, wil de gemeente komen tot een actief en vooruitgaand proces.

1.3. Relatie ruimtelijke ordening-mobiliteit

De mobiliteitsproblematiek is nauw verbonden met ruimtelijke ordening.

De gemeente Tremelo heeft het voordeel dat de twee planningsprocessen vrijwel gelijktijdig zijn opgestart. Hierdoor is een optimale afstemming tussen beide plannen mogelijk. Hoewel ze vertrekken vanuit een verschillende invalshoek, kunnen beide plannen elkaar aanvullen. In het structuurplan worden ruimtelijke opties genomen, die een sectorale vertaling kunnen krijgen in het mobiliteitsplan.

1.4. Gemeentelijke begeleidingscommissie

Volgens het moederconvenant moet er een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) worden opgericht. De GBC is een overlegforum dat de opmaak van het mobiliteitsplan begeleidt. Ze is niet alleen verantwoordelijk voor de besluitvorming rond het mobiliteitsconvenant, ze ondersteunt ook de voorbereiding van convenantsgebonden projectdossiers. In de GBC zetelen vertegenwoordigers van lokale actoren, het gemeentebestuur, het agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, (eventueel) de NMBS en de provincie. Na iedere fase van het mobiliteitsplan wordt de GBC samen geroepen. Alle documenten van het planproces worden door de GBC besproken en (al dan niet) goedgekeurd.

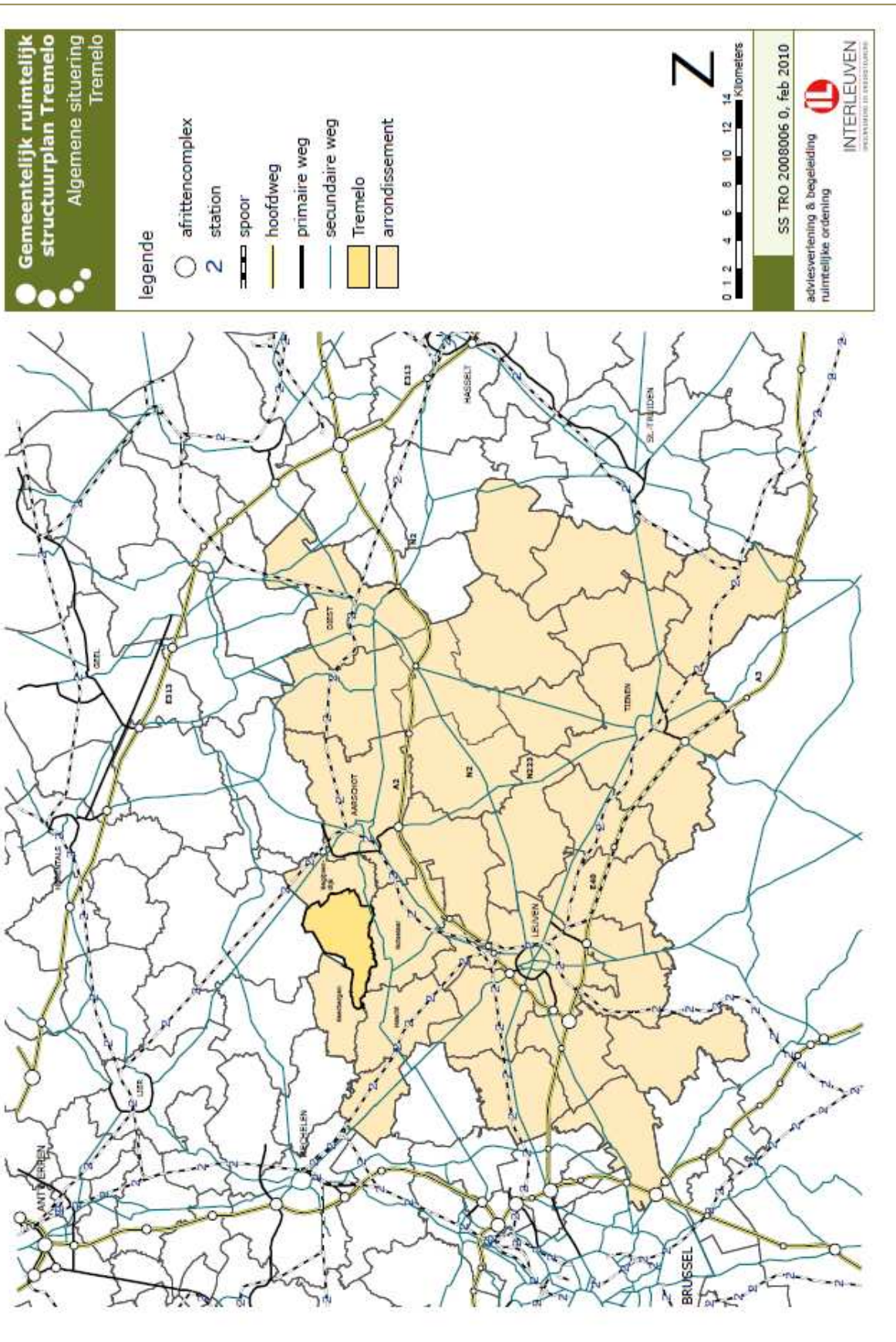
1.5. Basisgegevens over Tremelo

Tremelo situeert zich in het noorden van Vlaams-Brabant, in het arrondissement Leuven. De gemeente grenst aan de provincie Antwerpen.

De aanpalende gemeenten zijn: Heist-op-den-Berg, Begijnendijk, Rotselaar, Haacht en Keerbergen.

Tremelo maakt deel uit van het perifeer bebouwde landschap tussen Antwerpen en Brussel. De gemeente behoort tot de forenzen woonzone van de Brusselse agglomeratie. Het Brussels stadsgewest oefent een sterke aantrekkingskracht uit op Tremelo. Hoewel de gemeente niet ver van Brussel gelegen is, bestaat er geen rechtstreekse verbinding met de hoofdstad. De gerichtheid op Antwerpen is een stuk kleiner.

Tremelo bevindt zich in de invloedssfeer van de kleinstedelijk gebieden Aarschot en Heist-op-den-Berg en de regionaal stedelijke gebieden Mechelen en Leuven.



Figuur: algemene situering Tremelo
 (Bron: Voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, Interleuven)

1.6. Bestaande ruimtelijke structuur

1.6.1. Open ruimte structuur

Tremelo is gelegen langs de grens van de Zuiderkempen en het Hageland. De Demervallei, waarvan de Laak een onderdeel is, vormt het scharnier tussen deze twee landschapseenheden.

De Zuiderkempen, ten noorden van de Demervallei, zijn overwegend lemig zandig. Oorspronkelijk was het een bosrijk gebied met plaatselijk landduinen. De beboste Balenberg herinnert hier vandaag nog steeds aan.

Tremelo maakt binnen de landschapseenheid van de Zuiderkempen specifiek deel uit van het gebied dat gevormd wordt door de stuifzandrug van Keerbergen – Tremelo. Het gebied heeft een relatief vlakke heuvelrug met dennebossen die door toenemende residentiële bebouwing sterk versnipperd zijn.

De Demervallei en Dijlevallei met evenwijdige beken, vochtige gebieden, turfbroeken en bossen vorm(d)en een langgerekte groene structuur, die t.h.v. Aarschot onderbroken is.

Het Hageland, ten zuiden van de Demervallei, is een golvend landschap met opeenvolgende valleien en heuvelruggen.

De fusiegemeente Tremelo wordt gekenmerkt door een uitgesproken landschappelijke diversiteit. In de loop der tijd heeft de gemeente enkele fundamentele wijzigingen ondergaan die het landschappelijk bodemgebruik binnen de gemeente hebben gewijzigd.

Tremelo ligt momenteel vrijwel volledig ingebed in wat men een 'rurbaan' landschap noemt: een ingewikkeld complex van nieuwe bebouwing met resten van het oorspronkelijk landschap. Door uniformiserende processen werd de grote verscheidenheid van de oorspronkelijke landschappen, die in deze regio aan elkaar grensden, genivelleerd en omgevormd tot een nieuw soort landschap. Wegen met begeleidende bebouwing en uitgestrekte woongebieden werden de overheersende landschappelijke elementen.

De versnipperde open ruimte structuur staat vandaag onder sterke bebouwingsdruk. Toch blijft de natuurlijke structuur zichtbaar in de bebouwde ruimte. Zo wordt de zuidelijke gemeentegrens gevormd door de Laak- en de Dijlevallei. Naast deze waardevolle rivier- en beekvalleien hebben ook de Bolloheide, de Balenberg en de Raambeekvallei een bijzondere natuurwaarde.

De agrarische structuur heeft in Tremelo een erg versnipperd voorkomen. Alleen in Baal bevinden zich nog enkele aaneengesloten landbouwgebieden.

1.6.2. Nederzettingsstructuur

Tremelo wordt gekenmerkt door een zeer verspreid en ruimteverslindend nederzettingsspatroon. Volgens het structuurplan wordt de gemeente, ondanks haar hoge bebouwingsdichtheid, toch nog ervaren als een landelijke woonomgeving. De versnipperde open ruimtefragmenten dragen hier zeker toe bij.

De nederzettingsstructuur van Tremelo is erg divers. De bebouwde ruimte bestaat uit historische kernen, gehuchten, lintbebouwing en een woonpark.

De bebouwing, die van oudsher geconcentreerd is in de kernen Tremelo, Baal en het gehucht Ninde, waaiert uit langs de verbindingswegen. Vele straten van de fusiegemeente worden gekenmerkt door lintbebouwing. In de deelgemeente Tremelo is deze lintbebouwing mee opgenomen in de uitgestrekte woon- en woonparkgebieden. In de deelgemeente Baal worden

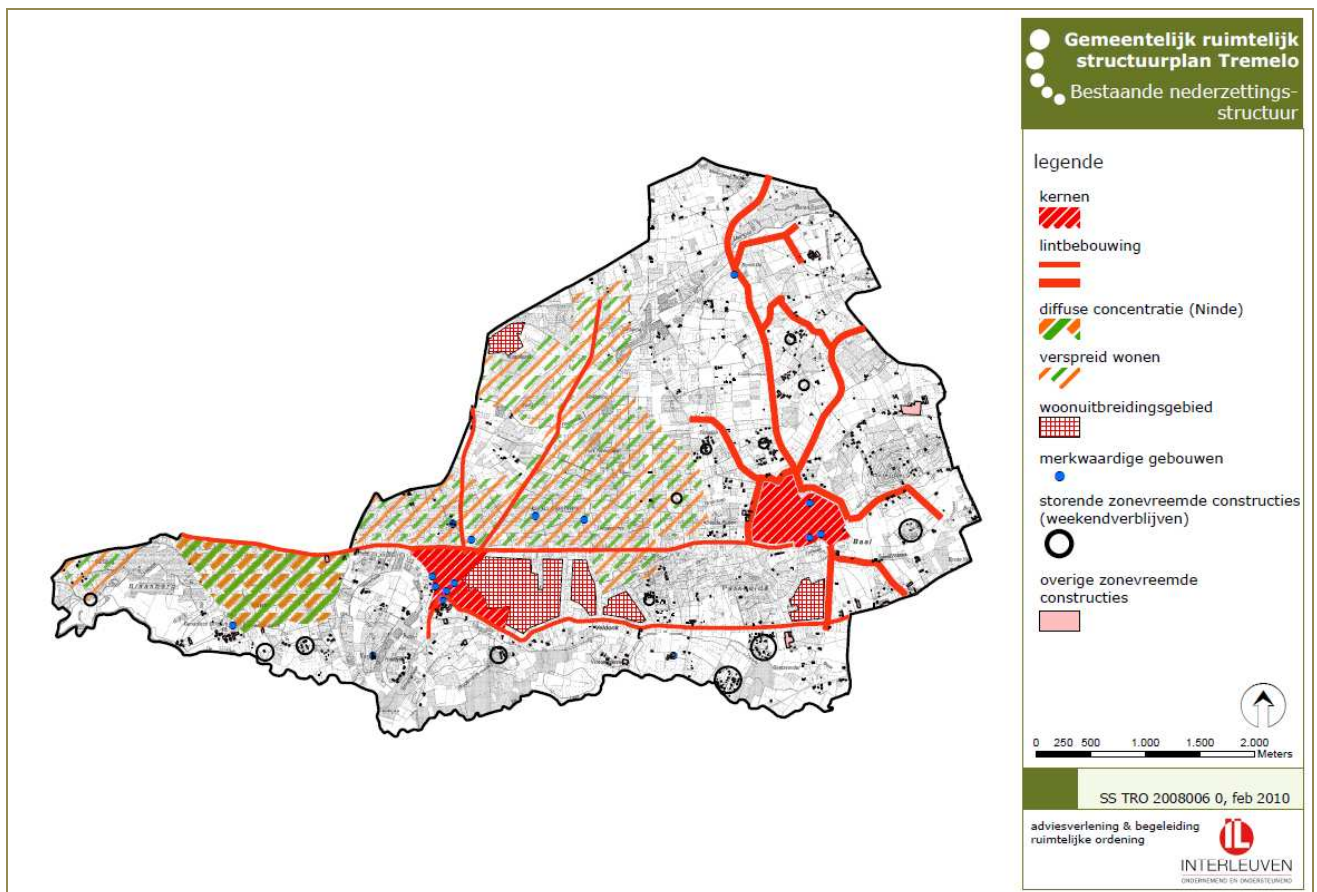
de woonlinten ook ruimtelijk als lintbebouwing in het landelijke landschap ervaren. De linten zijn hier structuurbepalend.

De uitgestrekte woongebieden ten noorden en ten oosten van de dorpskern van Tremelo vormen samen het woonpark. De arme heide- en bosgronden zijn er ongeschikt voor landbouw en vormen zo ideale bouwplaatsen.

Het woonpark wordt naast enkele verbindende verkeersassen ook doorkruist door verschillende woonstraten. Door het dense wegennet vormen de verschillende, kleinere verkavelingen samen één grote aaneengesloten residentiële verkaveling.

De aanhoudende bouwhonger en het grote aantal inwijkelingen zorgen ervoor dat de oorspronkelijk bosrijke omgeving stilaan haar glans verliest. Andere negatieve gevolgen van de suburbanisatie van Tremelo worden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan als volgt samengevat:

- een verhoogde verkeersonleefbaarheid en -onveiligheid;
- een grotere afwenteling van infrastructurele kosten (riolering, voetpaden, nutsvoorzieningen, enz.) op de gemeenschap;
- een uiteenvallen (fragmenteren) en verdwijnen van openruimtestructuren;
- het verminderen van het (economisch) draagvlak van voorzieningen (efficiëntie van rioleringen, openbaar vervoer, afvalverwijdering, enz.).



Figuur : Bestaande nederzettingsstructuur
(Bron: voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tremelo, Interleuven)

1.6.3. Economische structuur

Economisch gezien maakte Tremelo eeuwenlang deel uit van één van de armste streken van Vlaanderen. Op dit moment blijft de tewerkstelling in de gemeente erg laag waardoor zeer veel inwoners dagelijks naar de omliggende steden pendelen (Brussel, Mechelen, Leuven, Aarschot). De bovenlokale economische aantrekkingskracht van de gemeente is zwak. Zo is de lokale ambachtelijke zone vandaag nog steeds niet volledig ingevuld.

De meeste economische activiteiten hebben een lokaal karakter. Enkel de specifieke detailhandel in de dorpskernen trekt een publiek uit de ruimere regio aan.¹

De dorpskern van Tremelo is op economisch vlak het kloppend hart van de gemeente. Wonen en gespecialiseerde handel/detailhandel zijn de voornaamste functies in deze kern. Langsheen de Schrieksebaan bevindt zich een belangrijke concentratie aan detailhandel. Het centrum van Tremelo kan omschreven worden als een levendige kern met een belangrijk handelsapparaat. De dorpskern oefent een belangrijke aantrekkingskracht uit.

Andere verkeersaantrekkende functies in de fusiegemeente zijn de verschillende scholen, het geriatrisch centrum Damiaan in Ninde en de 'Kinderplaneet' in Baal. De meesten van deze functies situeren zich in de centra en de belangrijkste verbindingswegen. Geïsoleerde functies zijn de basisschool te Ninde en de vrije basisschool Bonte Os.

De huidige dorpskern van Baal wordt gevormd door de bebouwing binnen Baalsebaan, de Monnikstraat, Camille Huysmansstraat, Beulkensstraat, Moorsemsestraat, Betekomsestraat (tot de Zuidlaan). De historische kern situeert zich rond de kerk.

De ontwikkeling van Baal kwam vrij laat op gang. Het is pas in de tweede helft van de vorige eeuw dat het landbouwersgehucht uitgroeit tot een landelijke dorpskern.

De aanwezige dorpsfuncties zijn vandaag voornamelijk gericht op de bewoners van Baal zelf. Enkel 'De Kinderplaneet' heeft duidelijke een bovenlokale aantrekkingskracht.

In Baal is het dorpsgevoel nog sterk aanwezig. Dit komt vooral tot uiting tijdens kermissen, braderieën, allerhande openluchtactiviteiten en dorpsfeesten. Deze activiteiten hebben een blijvende aantrekkingskracht waardoor duidelijk wordt dat het sociaal-culturele leven in deze dorpsgemeenschap nog sterk aanwezig is.

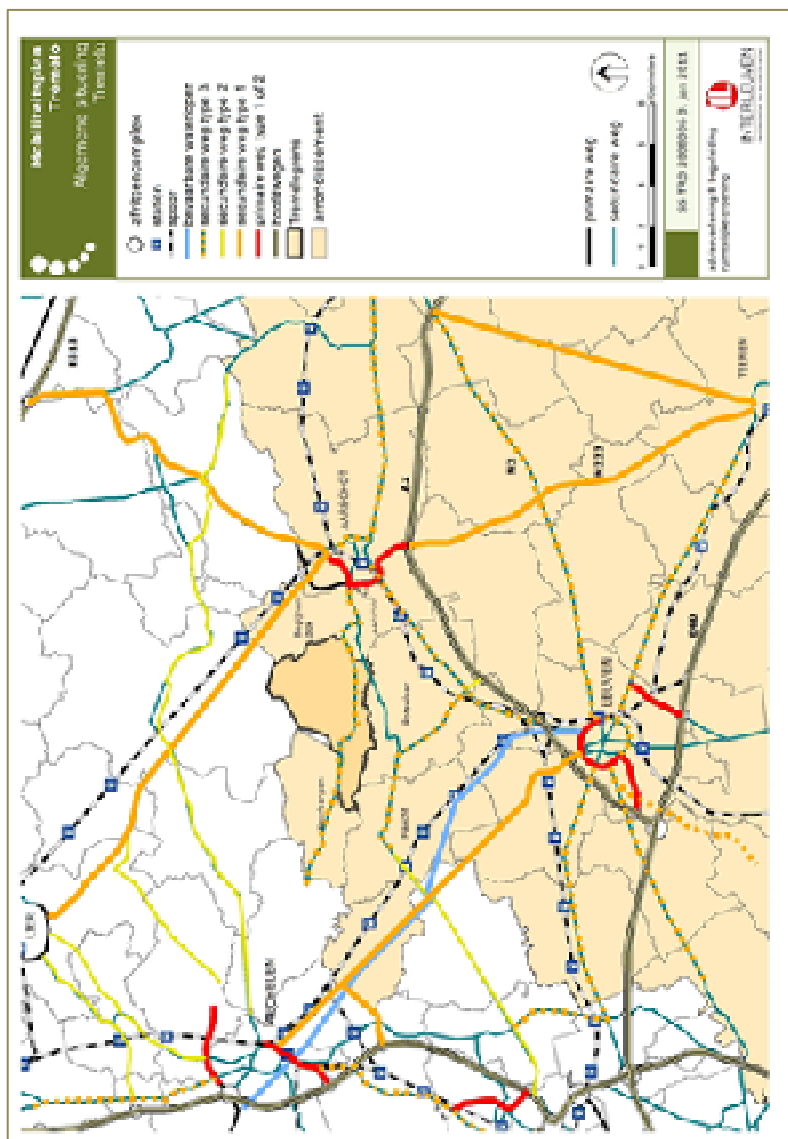
¹ De kledingwinkel Bobo en de Kinderplaneet hebben een bovenlokale aantrekkingskracht.

1.7. Bestaande verkeersstructuur per modi

1.7.1. Gemotoriseerd verkeer

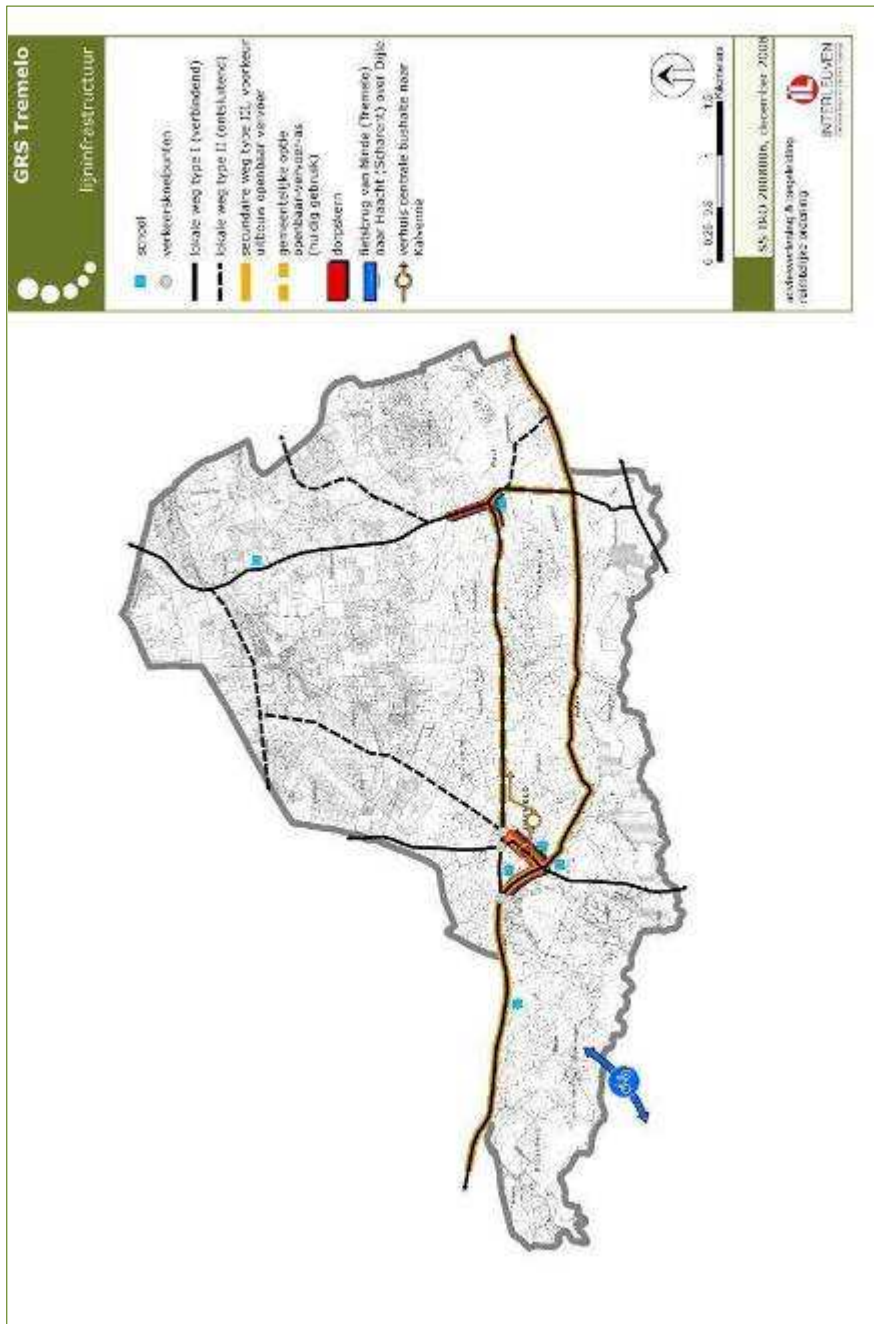
Tremelo wordt binnen de bovenlokale verkeersstructuur ingekapseld door de secundaire wegen N10 Aarschot – Lier, N21 Brussel – Haacht, de N19 Aarschot – Leuven, N26 Leuven – Mechelen en de N15 Mechelen – Heist-Op-Den-Berg. De gemeente wordt door geen enkele hoofdweg of primaire weg doorsneden. Met uitzondering van de baan doorheen het centrum van Tremelo (Kruisstraat – Veldonkstraat), zijn de wegen op het grondgebied van Tremelo lokale wegen waarvan enkele een grotere verbindende functie uitoefenen met de omliggende dorpen.

De meest nabij gelegen hoofdweg (E314) bevindt zich op enkele kilometers ten zuiden van de gemeente. De op- en afrittencomplexen te Rotselaar en Aarschot zijn het dichtsbijgelegen. Doordat de aansluitingen op de hoofdweg eerder omslachtig zijn (doorheen de kernen van Werchter en Rotselaar), wordt de E314/A2 als verbinding met Brussel niet intensief gebruikt. Een rechtstreekse hoofdweg naar Brussel ontbreekt. Momenteel vervult de N21 van Haacht naar Brussel deze functie.



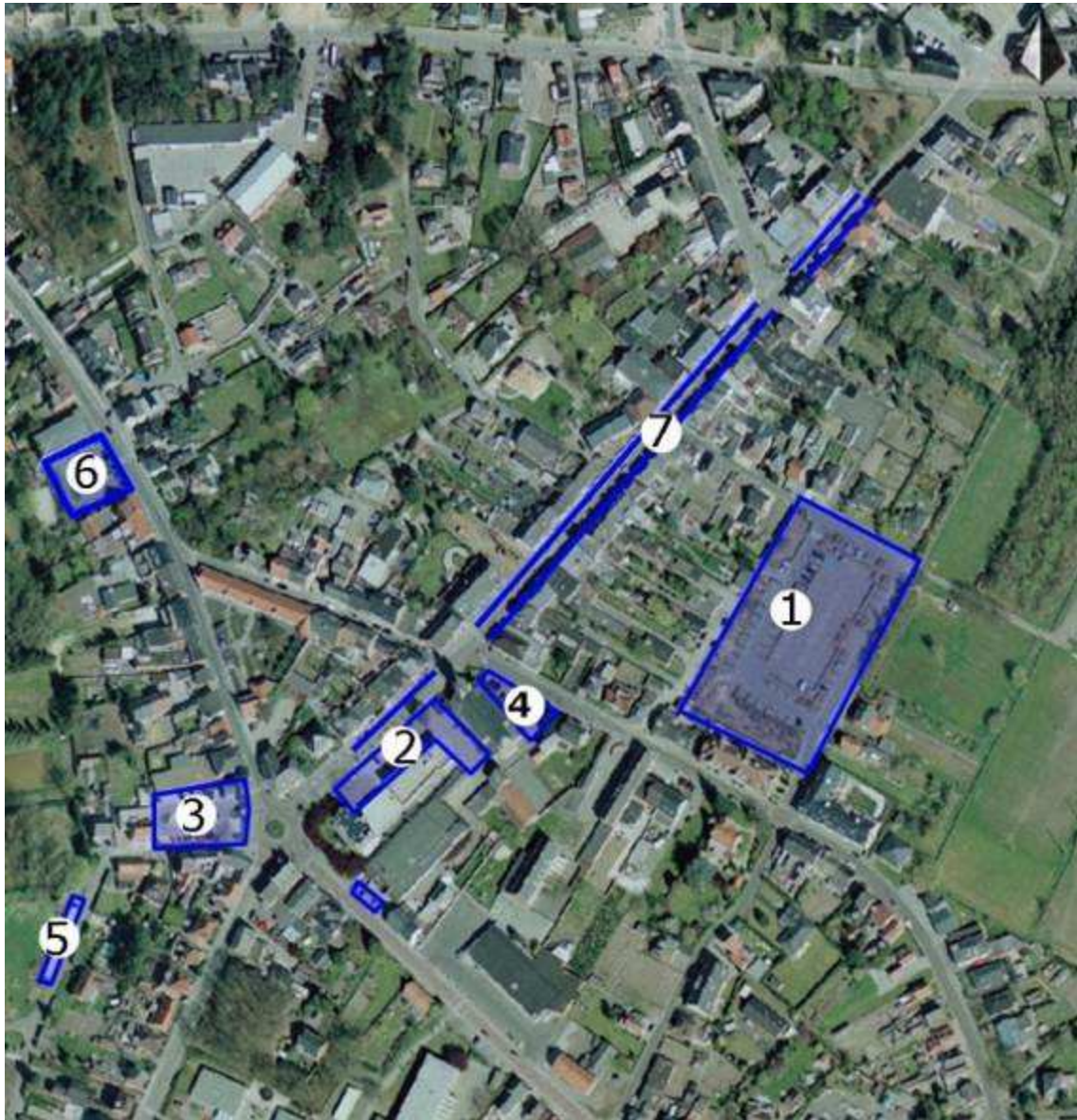
Figuur : situering Tremelo binnen de bestaande, bovenlokale wegeninfrastructuur (Bron: herwerkte kaart uit het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Tremelo, Interleuven)

Tremelo heeft een uitgebreid wegennet. Naast enkele belangrijke verbindingswegen, worden de uitgestrekte woongebieden doorsneden door talrijke, kleinere straten. Als buitenstaander wordt het wegennet van de gemeente als diffuus ervaren. Zo zijn er geen uitgesproken grootschalige infrastructuren die instaan voor een vlotte afwikkeling van het zwaar verkeer. Het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan selecteert binnen de bestaande verkeers- en vervoersstructuur lokale wegen type I en lokale wegen type II. Aan deze categorisering wordt geen snelheidsregime of weginrichting gekoppeld. Hierin is nog een belangrijke taak weggelegd voor het mobiliteitsplan.



Figuur : de bestaande verkeers- en vervoersstructuur volgens het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (Bron: voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Tremelo, Interleuven)

Het centrum van Tremelo beschikt in principe over voldoende parkeercapaciteit. Enkel tijdens piekmomenten is er sprake van een probleem. Vrijwel op alle beschikbare parkeerplaatsen kan men vrij en voor onbeperkte duur parkeren. Enkel de parking aan het begin van de Kruisstraat (t.h.v. het rond punt) is opgenomen binnen een blauwe zone



nr	naam	aantal	invaliden	type	regime
1	Vinneweg	114	3	Kops	vrij
2	Gemeentehuis	56	2	Kops	vrij
3	Kruisstraat (rond punt)	31	2	Kops	Blauwe zone
4	Kerk	16	1	Kops	Vrij
5	Hilstraat	14	0	Kops	Vrij
6	Kruisstraat	?	?	?	?
7	Schrieksebaan	64	1	Langs	Vrij

Bron: Parkeerduuronderzoek Tremelo Libost-groep, 2010

1.7.2. Waterlopen

Er loopt geen enkel kanaal of bevaarbare waterloop door Tremelo. Het kanaal Leuven-Mechelen ligt in de directe nabijheid, maar het verkeer over deze waterweg is niet erg intensief. Omdat de industriële activiteiten in Tremelo beperkt zijn, speelt deze vervoersmodus geen belangrijke rol voor de gemeente.

1.7.3. Trein

Op het grondgebied van Tremelo bevinden zich geen spoorinfrastructuren (spoorlijnen, stations). Tremelo heeft geen rechtstreekse aansluiting op een treinverbinding naar Brussel en is dus toegewezen op de stations van de buurgemeenten om de hoofdstad te bereiken. De gemeente wordt omringd door de spoorlijnen Leuven-Mechelen, Aarschot-Leuven en Aarschot-Lier. Deze lijnen bevatten talloze kleinere haltes waarvan het station Haacht, met treinverbindingen naar Leuven, Mechelen, Antwerpen, Brussel en Gent de rol van regionaal openbaar vervoer knooppunt toebedeeld krijgt. Het station van Aarschot heeft met de verbinding Antwerpen-Leuven-Hasselt-Luik aan belang gewonnen nadat de spoorbocht te Leuven in gebruik werd genomen. Hoewel het station van Mechelen verder weg gelegen is, blijft het een belangrijk spoorwegknooppunt.

1.7.4. Bus

De ontsluiting via het openbaar vervoer verloopt via de buslijnen en de naburige treinstations. Verschillende bussen van De Lijn doen de gemeente aan. Tremelo-dorp is vrij goed ontsloten met de bus. Het centrum kent een goede verbinding met Mechelen, Leuven en Aarschot. De kern van Baal is minder goed ontsloten. Slechts een beperkt aantal haltes wordt frequent bediend. Zowel de verbinding met Aarschot, Leuven als Brussel is voor verbetering vatbaar. De buslijn Mechelen – Aarschot (S20) wordt beschouwd als een hoogwaardige buslijn. Hoewel deze snelbuslijn valt onder de bevoegdheid van de provincie Antwerpen, is ze van groot belang voor de openbaar vervoersstructuur in Vlaams-Brabant.

In Tremelo is er geen rechtstreekse buslijn die de gemeente met Brussel verbindt. Om de hoofdstad te bereiken moet minstens één keer overgestapt worden. Vaak moet er naast de bus ook gebruik gemaakt worden van andere verkeersmodi (vb. trein). De pendelaar kan gebruik maken van de snelbuslijn Keerbergen – Haacht – Brussel (S23).

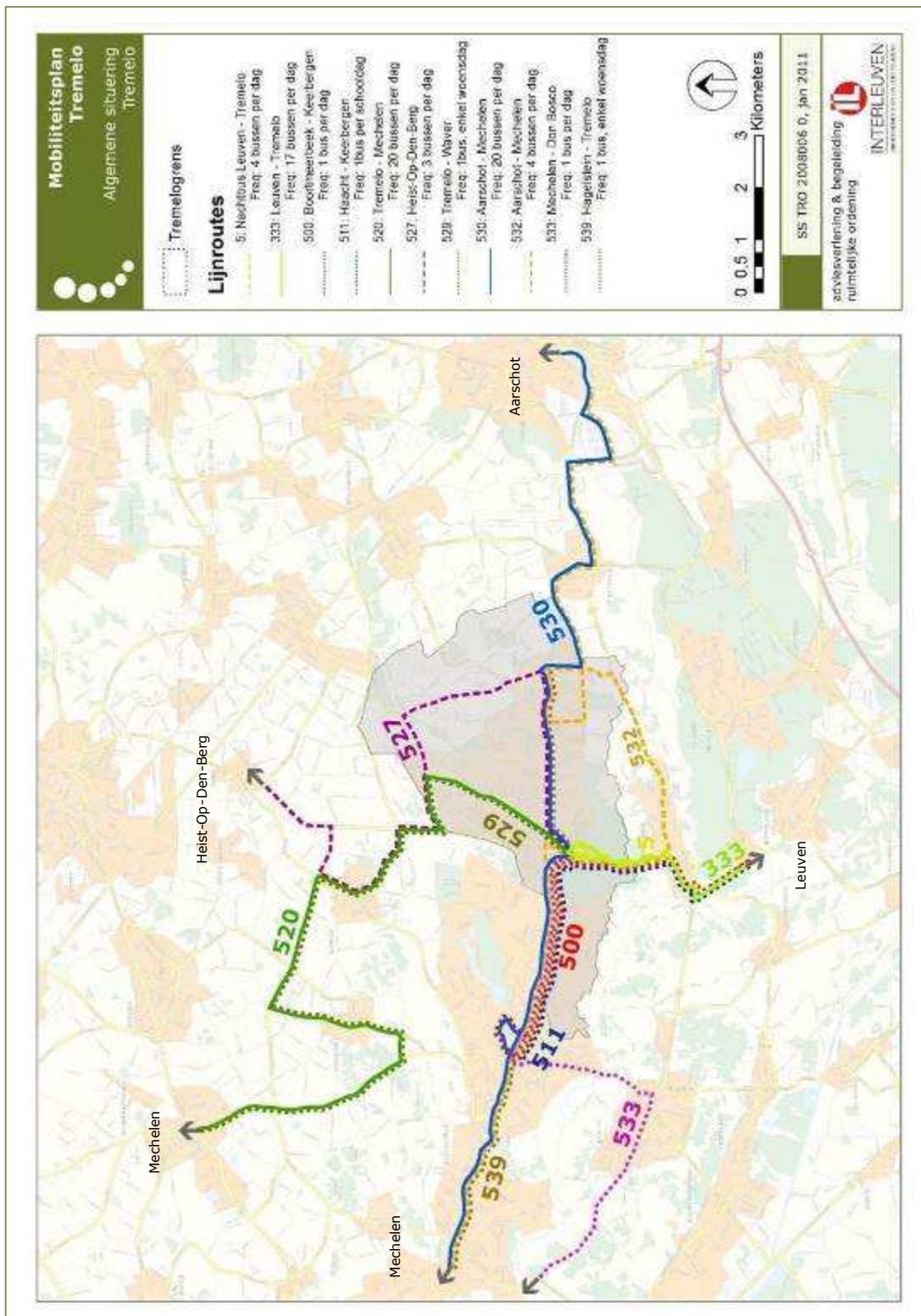
De lijn 333 Leuven – Tremelo wordt als een ontsluitende lijn van lokaal belang gecategoriseerd. Deze buslijn heeft doorheen de dag een vrij hoge frequentie (1 bus per uur). Later op de avond (na 20u) is de verbinding met Leuven moeilijker en moet de reiziger verschillende keren overstappen.

De uitgestrekte woongebieden ten noorden van de Veldonkstraat zijn slecht ontsloten met het openbaar vervoer. Er zijn nauwelijks buslijnen die deze woonwijken aandoen. In dit deel van de gemeente kan men rekenen op de belbus.² De gemeente Tremelo behoort tot het belbusgebied 703 Keerbergen-Tremelo. Tijdens de week rijdt de belbus van 5.30 tot 21u. Op zaterdag, zon- en feestdagen van 8 tot 23u. Deze belbusdienst bewijst zijn nut: maandelijks worden ongeveer 2000 personen vervoerd.

Omdat een groot deel van de gemeente niet of nauwelijks bediend wordt door lijnbussen, is de reiziger toegewezen op voor- en natransport. Daarom is het belangrijk om voldoende infrastructuur (zoals fietsenstallingen, parkeerplaatsen) te voorzien in de onmiddellijke omgeving van overstappunten. Voor korte afstanden is de fiets een geduchte concurrent van de bus maar voor grotere afstanden kunnen ze perfect complementair zijn.

² Om kostenefficiënt openbaar vervoer aan te kunnen bieden, wordt door De Lijn in dunbevolkte gebieden met belbussen gewerkt. Een belbus rijdt enkel op aanvraag. De belbus volgt geen vooropgestelde route en is niet gebonden aan een vaste dienstregeling. De belbus doet enkel haltes van De Lijn aan. (Bron: www.delijn.be)

In Tremelo-dorp is de halte voor het administratief centrum op dit moment veruit het belangrijkste overstappunt. De halte wordt uitgebouwd als centrale halteplaats. Momenteel ontbreekt nog de juiste halte-infrastructuur.

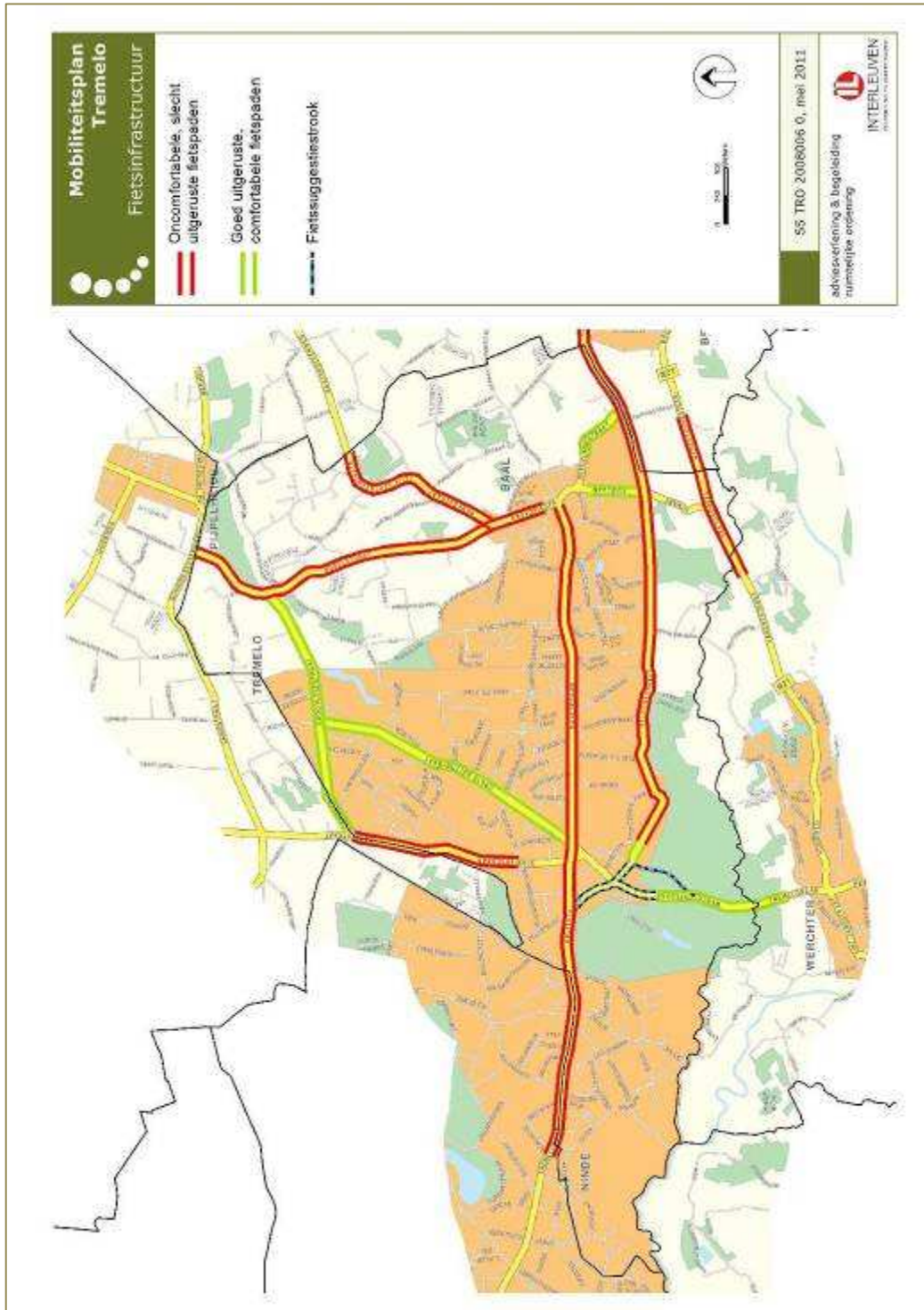


Figuur : bestaande buslijnen en hun frequentie
(Bron: De Lijn)

1.7.5. Fiets

De gemeente heeft geen uitgebreide fietsinfrastructuur. Enkel langs de invals- en verbindingswegen zijn fietspaden aangelegd. De kwaliteit en het comfort van deze fietspaden zijn niet overal even goed. Naar aanleiding van het voorstel tot aanpassing van het provinciaal fietsroutenetwerk werden de fietspaden geïnventariseerd.³

Uit de inventarisatie blijkt dat er nog veel investeringen moeten gebeuren alvorens Tremelo over een kwalitatieve fietsinfrastructuur zal beschikken.



Figuur: kwaliteit van de fietspaden

³ De inventarisatie van de fietspaden is als bijlage bij de oriëntatienota gevoegd.

2. BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES

2.1. Ruimtelijke plannen

2.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is de uitwerking van de methodiek van structuurplanning op het niveau van Vlaanderen. Het RSV verwoordt de gewenste ruimtelijke structuur en schetst het kader waarin ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden. Het structuurplan reikt de basis aan voor het te voeren ruimtelijk beleid. Het RSV werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 23 september 1997.

Tremelo behoort volgens het RSV tot het buitengebied. De gemeente valt net buiten de Vlaamse Ruit en is niet geselecteerd als economisch knooppunt.

In de algemene visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen zitten 4 basisdoelstellingen vervat. Hiervan zijn de volgende twee belangrijk voor de gemeente Tremelo:

- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

De volgende doelstellingen van het RSV hebben betrekking op het buitengebied en zijn van toepassing op Tremelo:

- vrijwaren van de essentiële functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken) van het buitengebied;
- tegengaan van versnippering door bebouwing en infrastructuren;
- inbedden van landbouw-, bos- en natuurfunctie in goed gestructureerde gehelen;
- streven naar een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;
- afstemmen van het ruimtelijk- en milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.

Het RSV wil aan de basis liggen van een duurzame mobiliteit. Dit houdt onder meer in dat:

- de bestaande infrastructuur maximaal benut wordt;
- alternatieve vervoerswijzen verder gestimuleerd worden;
- zo weinig mogelijk nieuwe verkeersstromen gecreëerd worden.

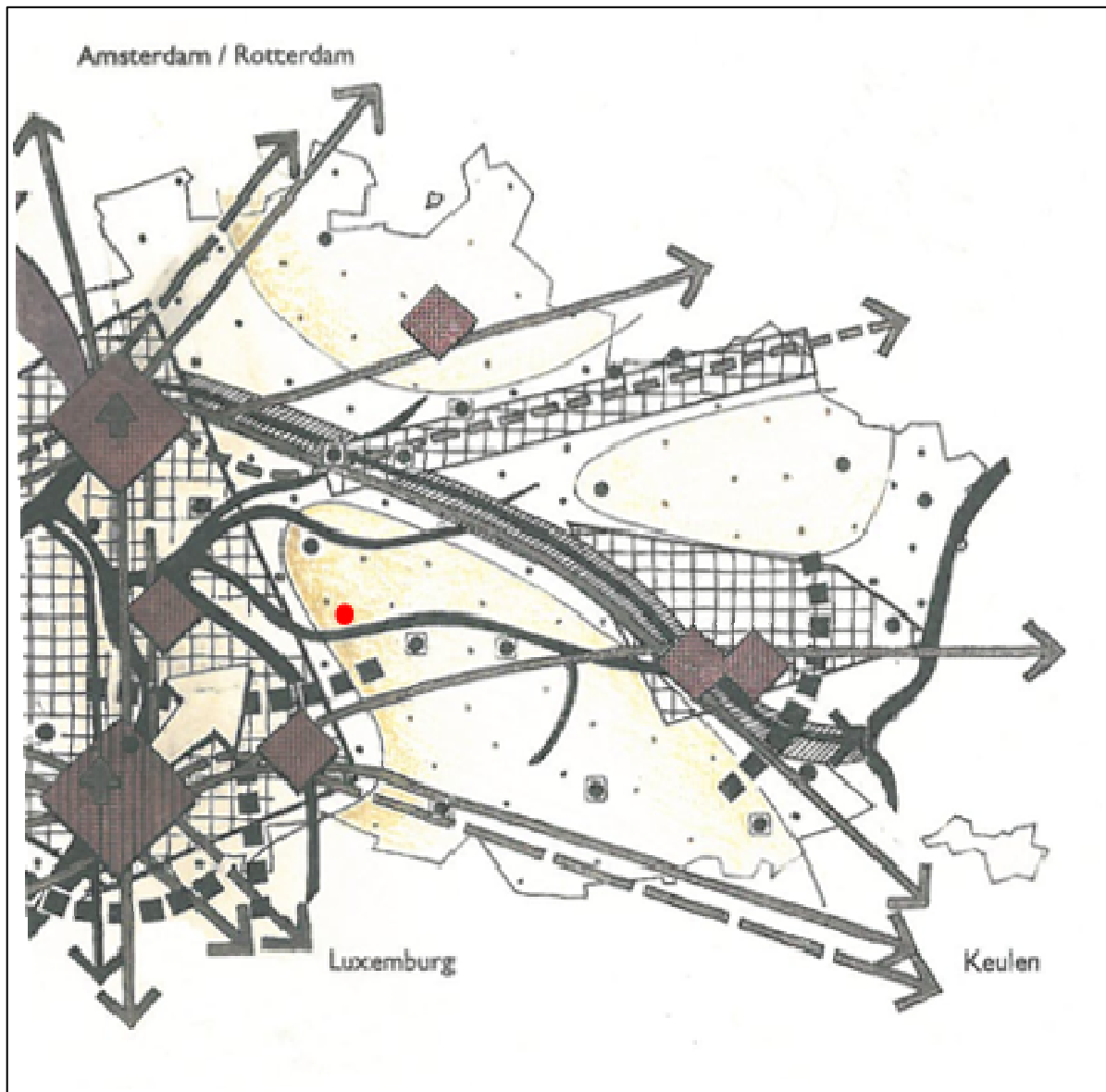
Een duurzame mobiliteit vraagt ook een bijsturing vanuit het domein van de ruimtelijke ordening. Naast de bereikbaarheid spelen ook de verkeersleefbaarheid en -veiligheid een belangrijke rol. Om dit te kunnen nastreven brengt het RSV een hiërarchie aan in het wegennet. Het RSV maakt een onderscheid tussen internationale autosnelwegen (de zogenaamde hoofdwegen), primaire, secundaire en lokale wegen.

In het RSV worden de primaire wegen benoemd. Op het grondgebied van Tremelo bevinden zich geen primaire wegen.

Het streven naar een duurzame mobiliteit impliceert een beheersgericht beleid waarbij de economische, de sociale, de ruimtelijke en de milieucomponenten geïntegreerd worden benaderd.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid richt zich bijgevolg op:

- het beheersen van de verplaatsingsbehoefte door een selectieve ruimtelijke planning die rekening houdt met de socio-economische en maatschappelijke behoeften van de samenleving;
- het sturen van de verkeers- en vervoersvraag;
- de aanpassing van het vervoersaanbod.



Figuur 1: Situering Tremelo binnen de gewenste ruimtelijk structuur op regionaal niveau
(Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1997)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maakt een duidelijk onderscheid tussen de stad en het buitengebied. Dit heeft een belangrijke invloed op de mobiliteitsproblematiek in Tremelo. Nieuwe ontwikkelingen (zoals bedrijventerreinen) worden bij voorkeur in stedelijke gebieden voorzien. Hierdoor blijft Tremelo op het vlak van tewerkstelling voornamelijk gericht op de omliggende stedelijke gebieden. Het woon-werkverkeer brengt dagelijks grote verkeersstromen met zich mee.

2.1.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

De ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt niet alleen op het Vlaamse niveau bepaald, maar ook op de andere bestuurlijke niveaus. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan vult het kader, dat door het RSV werd geschetst, verder in. Het PRS spreekt zich uit over de structuurbepalende elementen van bovenlokaal belang die niet van gewestelijk belang zijn.

De kernprincipes die de provincie Vlaams-Brabant in het provinciaal structuurplan hanteert zijn:

- de herwaardering van het fysisch systeem;
- een centrumprovincie met Brussel;
- een provincie met stedelijke kernen;
- een gedifferentieerd ruimtelijk beleid o.b.v. de tweeledige structuur (Vlaamse Ruit);
- mobiliteit als sturend gegeven.

De provincie onderscheidt verschillende thema's:

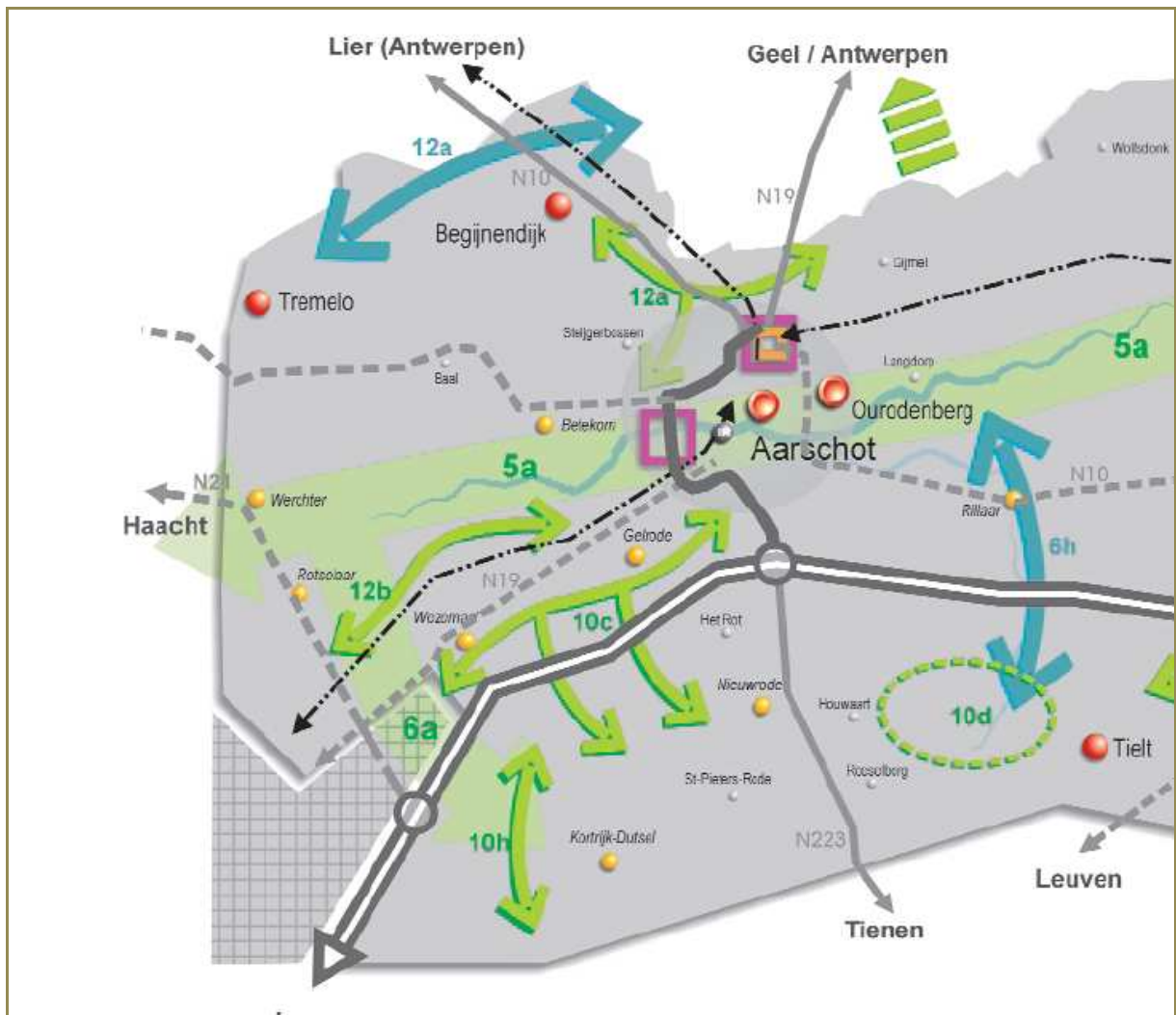
- open ruimte, samengesteld uit natuurlijke structuur, agrarische structuur en landschappelijke structuur;
- bebouwde ruimte, samengesteld uit nederzettingsstructuur en ruimtelijk-economische structuur;
- mobiliteit;
- toerisme en recreatie.

Het provinciaal structuurplan stelt dat mobiliteit ruimtelijk waarneembaar wordt door de aanwezigheid van lijninfrastructuren. Deze kunnen bepalend zijn voor de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende gebieden. De provincie benadrukt het belang van het openbaar en/of collectief vervoer. Vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling wordt er gestreefd naar een duurzame mobiliteit waarbij de economische, sociale en ecologische componenten ten volle worden onderkend.⁴

Om in te kunnen spelen op de diversiteit binnen de provincie worden verschillende deelgebieden onderscheiden:

- Verdicht Netwerk;
- Demernetwerk;
- Landelijke Kamer Oost;
- Landelijke Kamer West.

⁴ Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, p 174



Figuur 2: Situering Tremelo binnen de gewenste ruimtelijk structuur op provinciaal niveau, fragment uit de deelruimte Demernnetwerk
(Bron: Provincie Vlaams-Brabant, Ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, 2004)

Tremelo behoort grotendeels tot het Demernnetwerk. De gemeente is slechts met haar uitlopers richting Keerbergen (Ninde) binnen de deelruimte 'Verdicht Netwerk' gelegen. Het verdicht netwerk is een erg uitgestrekte en gediversifieerde regio. Het stedelijk netwerk bestaat uit verschillende fragmenten waaraan het provinciaal domein een eigen identiteit wil geven. In deze deelruimte vormen de lijninfrastructuren de ruggengraat voor ontwikkelingen. Het provinciaal beleid is er op gericht om openbaar en/of collectief vervoer maximaal uit te bouwen en stimuleren.

Voor de deelruimte van het Demernnetwerk werden verschillende ruimtelijke principes uitgewerkt waarvan de volgende van toepassing zijn op Tremelo:

- het Demernnetwerk als een netwerk van verschillende ruimtelijke componenten waar er voor elke component een fijnmazige oplossing wordt gekozen. Binnen een netwerk komt de samenhang tussen de elementen van dezelfde ruimtelijke structuur tot stand door lijnvormige verbindende structuren, eerder dan door ruimtelijke nabijheid. Een verdere verspreiding van de sterk gefragmenteerde nederzettingsstructuur dient een halt toegeroepen te worden;
- ontwikkelen en verdichten van de kernen met goede ontsluitingsmogelijkheden. Er wordt tevens een halt toegeroepen aan de verdere uitbreiding van linten en verspreide bebouwing. De uitbouw van de ecologische component is dan ook

essentieel. Bij de inrichting van het openbaar domein dient veel meer belang te worden gehecht aan het plaatsen of behouden van groenelementen.

- het erkennen en versterken van de verschillende landschappelijke eenheden.

Om een gedifferentieerd beleid te kunnen voeren, wordt er een onderscheid gemaakt tussen de verschillende kernen van de provincie. Tremelo wordt beschouwd als een hoofddorp, Baal als een kern-in-het buitengebied. In het buitengebied zijn het hoofdzakelijk de hoofddorpen die de dynamiek (wonen, lokale bedrijvigheid, voorzieningen en administratieve dienstverleningen) op zich dienen op te nemen. De uitbouw of versterking van een (boven)lokaal openbaar en collectief vervoersnet is prioritair en moet door de inplanting van dynamische functies ondersteund worden. (RSP-VB p 228)

Volgens het structuurplan moet er m.b.t. tot de open ruimte prioritaire aandacht gaan naar de natuurlijke en landschappelijke waarden en de relatie met de agrarische structuur. Bij nieuwe ontwikkelingen moet de leefbaarheid van de kern steeds in acht genomen worden. Waar mogelijk wordt er gestreefd naar een optimale integratie van het bestaande openbaar vervoersnetwerk. Indien dit niet mogelijk is, wordt er gestreefd naar een basismobiliteit. De basismobiliteit wordt ondersteund en gericht naar het hogere net van openbaar en/of collectief vervoer.

Als ondersteuning van de ruimtelijke visie op mobiliteit voert de provincie enkele selecties door. Zo wordt de Veldonkstraat als een secundaire weg type III geselecteerd. Voor dit type weg worden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets;
- de verbindingsfunctie voor het autoverkeer is ondergeschikt aan het openbaar vervoer en de fiets.

Het mobiliteitsplan zal nagaan in welke mate het profiel en de opbouw van de Veldonkstraat vandaag beantwoordt aan deze ontwikkelingsperspectieven. Verder zal er bijzondere aandacht gaan naar het verkeerskundige conflict tussen verbinden en ontsluiten. De verkeersleefbaarheid langs de weg staat hier centraal.

Verder zal onderzocht worden of de selectie van de Veldonkstraat als secundaire weg type III past binnen de gemeentelijke visie op mobiliteit. Misschien kunnen andere wegen een betere invulling geven aan de ruimtelijke principes en ontwikkelingsperspectieven die de provincie voorop stelt.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan stelt enkele randvoorwaarden die bij de opmaak van het mobiliteitsplan meegenomen zullen worden.

2.1.3. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tremelo

De opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Tremelo bevindt zich momenteel in de fase van het voorontwerp. De plenaire vergadering heeft plaatsgevonden op 21 oktober 2010. Het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd voorlopig vastgesteld.

Aangezien mobiliteit nauw verbonden is met ruimtelijke ordening, moeten beide beleidsplannen voldoende op elkaar afgestemd zijn. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan belicht verschillende aspecten van de mobiliteitsproblematiek. Om een zo volledig mogelijk beeld te schetsen, wordt de visie van het GRS m.b.t. mobiliteit vrij uitgebreid besproken.

2.1.3.1. Trends en SWOT-analyse bestaande ruimtelijke structuur

Het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan haalt enkele belangrijke trends aan die betrekking hebben op mobiliteit:

- een toename van de mobiliteit als gevolg van de ruimtelijke spreiding;
- de vraag naar een kwalitatief hoogwaardig goederenvervoer;
- een toenemende gevoeligheid voor verkeersleefbaarheid.

Er wordt opgemerkt dat:

- de verkeersintensiteiten, zowel voor personen- als voor goederenvervoer, sterk toenemen en dit voornamelijk bij het wegverkeer. Dit brengt congestieproblemen en sluipverkeer met zich mee. Hierdoor komt de leefbaarheid van de dorpen die geënt zijn op het lokale wegennet in het gedrang;
- de spoorweginfrastructuur en de bedieningspunten afgebouwd worden;
- het vervoer over het water stagneert.

Het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan somt naast de problemen en bedreigingen ook de kwaliteiten en de potenties m.b.t. mobiliteit op. Deze SWOT-analyse wijst op belangrijke knelpunten maar reikt ook enkele kansen aan die meegenomen moeten worden bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

Het voorontwerp ziet volgende problemen en bedreigingen die betrekking hebben op de mobiliteit in Tremelo:

- de meeste verkeersproblemen, die veroorzaakt worden door verkeersdrukte, situeren zich in de richting van Brussel en Leuven;
- het is moeilijk om een duidelijk en objectief zicht te krijgen op het sluipverkeer in de gemeente;
- door haar excentrische ligging is de ontsluiting van de ambachtelijke zone problematisch;
- de verkeersafwisseling loopt niet overal even vlot (lichten aan Baalsebaan).
- door een algemene eenvormigheid van de verkeersinfrastructuur bestaat er geen duidelijk leesbare hiërarchie in het wegennet;
- de lintbebouwing en de stijgende bebouwingsdruk werken het conflict tussen de verkeers- en verblijfsfunctie van de straten in de hand;
- de spreiding van de woonfunctie bemoeilijkt het organiseren van het openbaar vervoer;
- het ontbreken van voldoende veilige fietsoversteekplaatsen.

De volgende kwaliteiten en potenties worden naar voor geschoven:

- het wegennetwerk van Tremelo is nog niet verzadigd. Er is zelfs sprake van een overcapaciteit;

- in vergelijking met andere gemeenten kent Tremelo relatief weinig verkeersproblemen;
- in de kern van Tremelo zijn er in de laatste jaren enkele inspanningen gebeurd om het openbaar vervoer beter te organiseren (haltes tegenover het gemeentehuis, voldoende parkeercapaciteit);
- het netwerk van buurt- en voetwegen heeft een enorm potentieel. Het bestaande fiets- en wandelbestand kan uitgebreid worden door de potentie van oude infrastructuren in het landschap beter te benutten.

De SWOT-analyse concludeert dat de gemeente Tremelo niet enkel gekenmerkt wordt door een diffuus woongebied maar ook door een diffuus wegennet. Hierdoor komen de verblijfs- en verkeersfunctie met elkaar in conflict.

2.1.3.2. Visie op de gewenste ruimtelijke structuur

In het richtinggevend deel van het voorontwerp wordt beschreven welke rol Tremelo in de toekomst wenst op te nemen. Deze visie wordt samengevat onder het volgende motto: "Tremelo, een kwaliteitsvolle groene woongemeente met een levendig handelscentrum, gedragen door de Laakvallei".

Om dit streefbeeld te bereiken worden volgende uitgangspunten en principes naar voor geschoven:

- Tremelo voorzien in hoogwaardige groene woonomgevingen met een concentratie binnen de kernen;
- Rivier- en beekvalleien vormen de groene structuurdragers van de gemeente. De resterende open ruimte fragmenten (landbouw, natuur, heide, bos,...) zijn structuurbepalend en dragen bij tot het open ruimte gevoel binnen de gemeente;
- Ruimte en ondersteuning voor recreatie van lokaal niveau;
- Evenwicht en diversiteit als ruimtelijke uitdaging.

Het herstellen van het evenwicht tussen snel verkeer, overlevende landbouw, de groei van een levendig handelscentrum, een groene woonomgeving waarin aangenaam verblijven en recreatieve functies centraal staan wordt beschouwd als dé belangrijkste uitdaging voor de gemeente.

Mobiliteit kan hierin een ondersteunende rol spelen. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid is dan ook één van de basisdoelstellingen van de gewenste ruimtelijke structuur. De verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de kernen worden geoptimaliseerd door de uitwerking en aanpassing van de infrastructuur aan haar functieprofiel. Binnen de eenvormigheid en soms hiërarchische onduidelijkheid van het Tremelose wegennet zullen de belangrijkste verbindings- en ontsluitingswegen aangepast worden in functie van hun eerdere verblijfs- en doorgangsfunctie.

Het voorontwerp benoemt volgende ruimtelijke principes voor de verkeers- en vervoersstructuur in Tremelo:

- Verkeersveiligheid en -leefbaarheid als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening:
 - de uitwerking van gedifferentieerde snelheidszones en inrichting van de weg en haar omgeving met het oog op een vermindering van verkeersongevallen en verhoging van de verkeersveiligheid;
 - het beperken van de verkeershinder door het zoeken naar een evenwicht tussen verkeers-, ontsluitings-, en verblijfsgebieden;

- het integreren van een verkeersingreep in een uitgewerkt mobiliteitsplan.
- Gedifferentieerde bereikbaarheid:
 - evenwichtige kansen scheppen voor alle verkeersdeelnemers door het afstemmen van de verkeersstructuur op de globale ruimtelijke structuur, door concentratie van activiteiten, door integratie van verschillende vervoerswijzen en door het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
 - het aantrekkelijk maken van het fietsgebruik door het voeren van een actief fietsbeleid dat ondersteund wordt door een samenhangende, goed onderhouden fietsinfrastructuur;
 - het inzetten op openbaar vervoer door een vervoersbeleid dat ondersteund wordt door goed uitgebouwd netwerk.

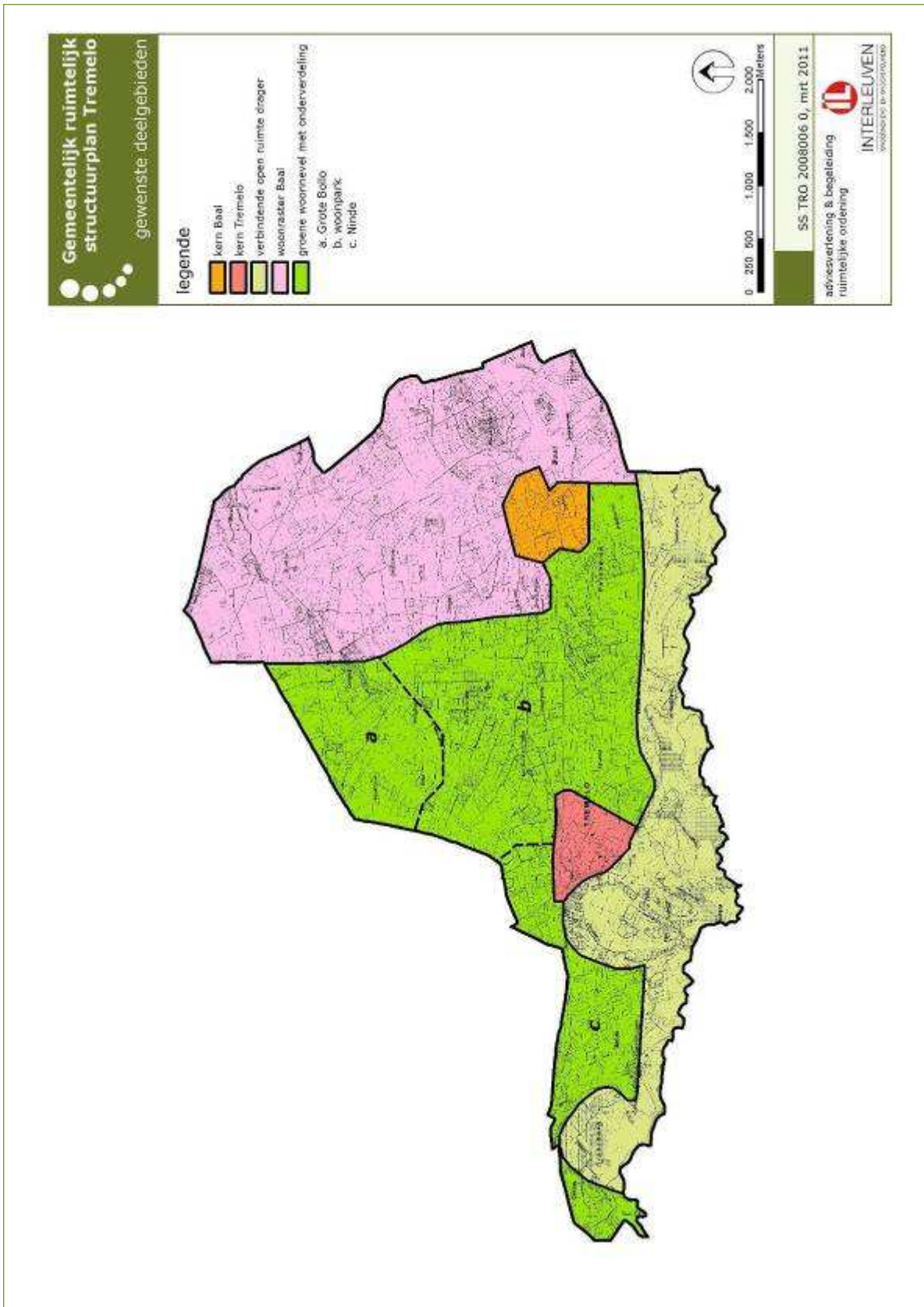
2.1.3.3. Visie op de deelgebieden

Vanuit de bestaande ruimtelijke structuur onderscheidt het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de volgende deelgebieden:

- de kern Tremelo;
- de kern Baal;
- de Groene woonnevel;
- het woonraster Baal;
- de verbindende open ruimte drager.

Voor ieder van deze deelgebieden wordt een gewenste ruimtelijke ontwikkeling voorop gesteld. De visie op de gewenste ruimtelijke structuur zit vervat in ontwikkelingsperspectieven waarin ook het mobiliteitsaspect is opgenomen. Nieuwe ontwikkelingen worden gekoppeld aan structurele en verkeerstechnische ingrepen.

Omdat de afstemming tussen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan van essentieel belang is, zoomt deze startnota verder in op de rol die mobiliteit volgens het GRS kan spelen in de verschillende deelgebieden.



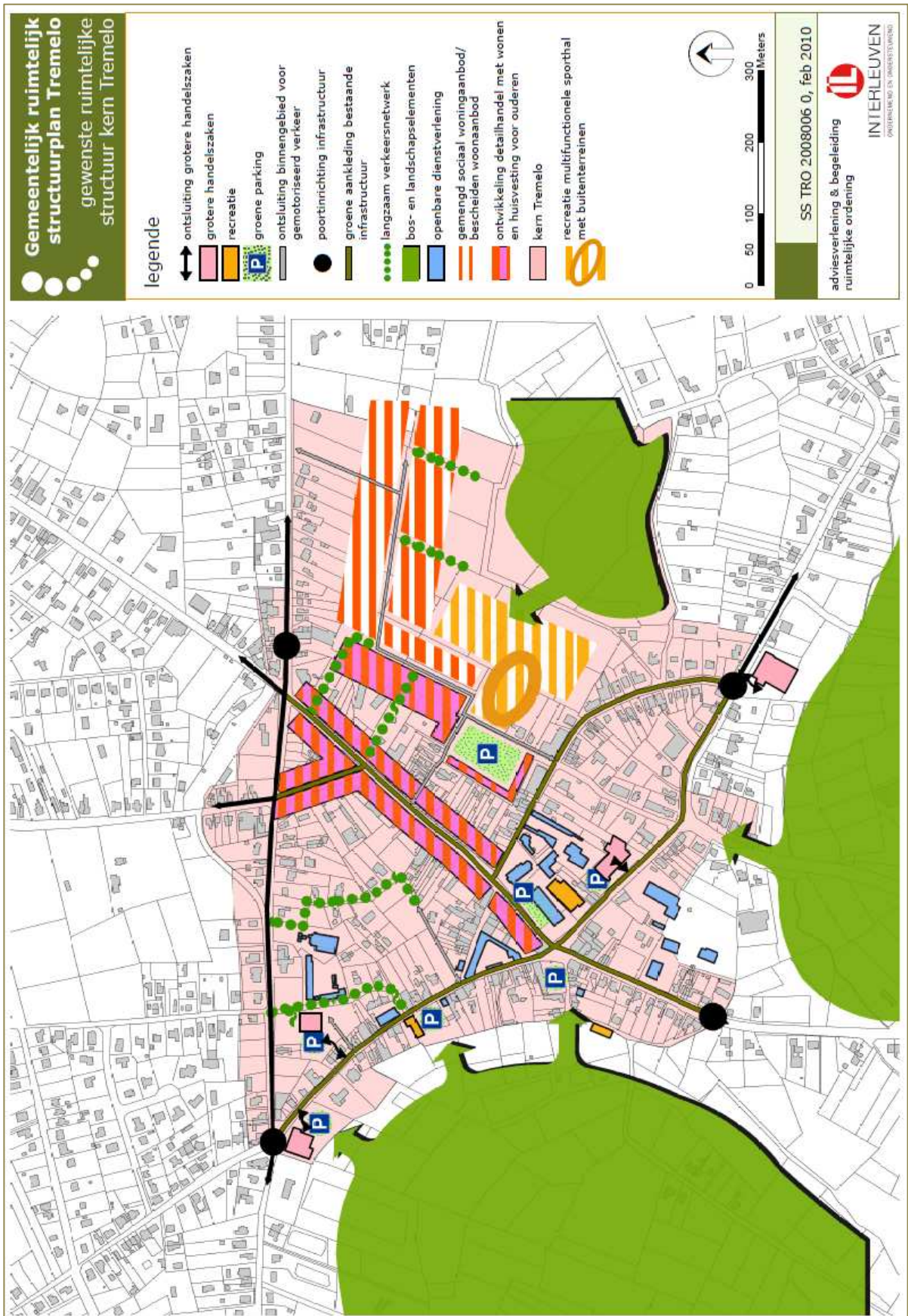
Figuur: Gewenste deelruimten
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

2.1.3.3.1. Kern Tremelo

De bestaande, historisch gegroeide structuur is de basis voor de verdere ontwikkeling van de kern van Tremelo. Naast een vlotte ontsluiting, waarbij aandacht wordt besteed aan alle weggebruikers, wordt het handelsapparaat van Tremelo verder uitgebouwd als gemeenteeverschrijdende aantrekkingspool.

Het deelgebied van de kern van Tremelo wordt nog eens onderverdeeld in verschillende gebieden met een eigen ontwikkelingspatroon:

- Westzijde dorp;
- Rond punt;
- Centrale as;
- Oostzijde dorp;
- Ontdubbelingszone;
- Kalvenne.

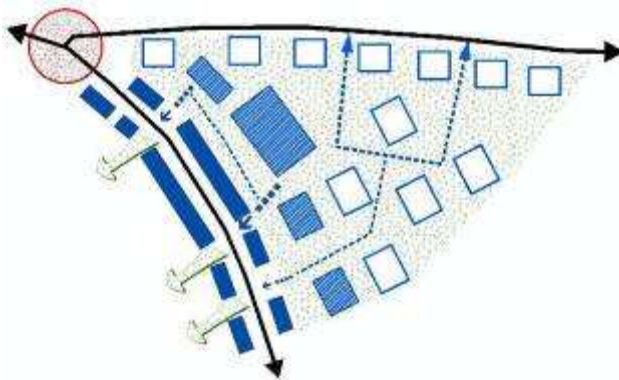


Figuur: Gewenste ruimtelijke structuur kern Tremelo
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

Deze oriëntatienota gaat enkel in op de mobiliteitsaspecten van de gewenste ruimtelijke structuur van de deelgebieden. Per deelgebied wordt kort aangehaald welke voorstellen er opgenomen zijn in het GRS m.b.t. mobiliteit.

a) Westzijde dorp

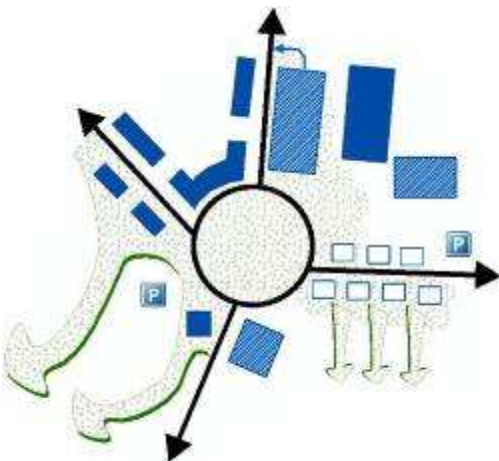
In dit driehoekige gebied zullen de Kruisstraat en de Baalsebaan ook in de toekomst de verkeersdoorstroming blijven opvangen. Het binnengebied van de Wijnberg-Berkenbosstraat wordt ontsloten via de Kruisstraat. Voor het fiets- en voetgangersverkeer zijn er zowel ontsluitingsmogelijkheden naar de Kruisstraat als naar de Baalsebaan. Voor Westzijde dorp wordt een specifiek parkeerbeleid uitgetekend (kort- en langparkeren, dubbelgebruik van parking grotere handelszaken).



Figuur: Ontwikkelingsperspectieven Westzijde dorp (Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

b) Rond punt

Een rond punt moet een vlotte verkeersafwikkeling en doorstroming in het centrum van Tremelo mogelijk maken. Ook hier wordt een doordacht parkeerbeleid vooropgesteld.

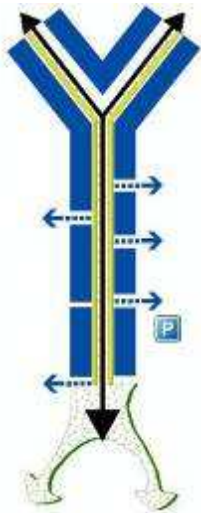


Figuur: Ontwikkelingsperspectieven Rond punt (Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

c) Centrale as

In functie van de leefbaarheid van het centrum behoudt de Centrale as haar doorstroomfunctie. Door een aanpassing van het straatprofiel wordt de verblijffunctie van dit gebied versterkt. Enkel op welbepaalde plaatsen zal kort parkeren worden toegelaten. Met het oog op een vlottere verkeersafwisseling zullen de verkeerslichten beter worden afgesteld.

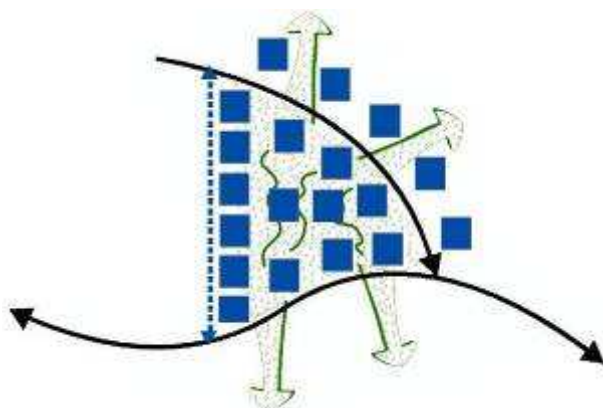
Ondanks het gesloten karakter van de vooropgestelde woningtypologie blijven functionele openingen voor fietsers en voetgangers mogelijk. Naast de reeds bestaande verbindingen mogen maximaal twee doorsteken langs de twee kanten van de Schrieksebaan gerealiseerd worden. Er wordt gestreefd naar een diversiteit in wonen, appartementen, winkels, horeca, ... met een nadruk op specifieke detailhandel.



Afbeelding : Ontwikkelingsperspectieven Rond punt
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

d) Oostzijde dorp

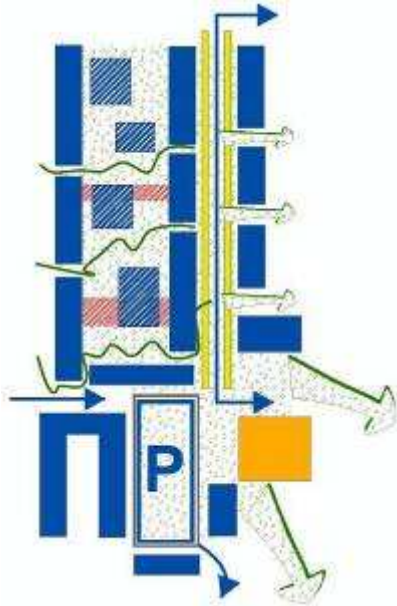
De Veldonkstraat staat in dit gebied in voor de belangrijkste verkeersdoorstroming. Daarnaast verschaft ze net als de Astridlaan toegang tot woningen.



Figuur: Ontwikkelingsperspectieven Oostzijde dorp
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

e) Ontdubbelingszone

De gefaseerde ontwikkeling van Kalvenne wordt beschouwd als een katalysator voor de verdere ontplooiing en herstructurering van het handelsapparaat van Tremelo. Parallel met de Schrieksebaan wordt een nieuwe ontsluitingsweg voorzien die ook de parking Vinneweg aandoet. De parking moet in de toekomst uitgroeien tot een levendig plein en een openbaar vervoersknooppunt. Langs de nog onontwikkelde zijde van de parking Vinneweg wordt de realisatie van een multifunctionele recreatieve pool in het vooruitzicht gesteld. De fiets- en wandeloorsteken, die vertrekken aan de Schrieksebaan, lopen via de Ontdubbelingszone verder naar Kalvenne.



Figuur: Ontwikkelingsperspectieven Ontdubbelingszone
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

f) Kalvenne

Kalvenne is een omvangrijk woonuitbreidingsgebied dat zeer nauw aansluit bij het centrum van Tremelo. Een gedeelte van Kalvenne zal in de toekomst ruimtelijk en functioneel deel gaan uitmaken van de kern. De gefaseerde ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied moet complementair zijn met de levendige kern van Tremelo. De geplande ontwikkelingen (handel, recreatie, sociale woningen, bejaardenhuisvesting) geven de achterzijde van Tremelo een nieuw gezicht. Een recreatieve pool, die wordt ingeplant naast de parking Vinneweg, maakt de aansluiting met een bestaand voetbalveld en een te behouden groenzone. Om het gebied te ontsluiten zullen nieuwe wegen worden aangelegd. Op deze nieuwe ontsluitingswegen wordt doorgaand verkeer geweerd. Verschillende trage wegvormingen voor voetgangers en fietsers zullen het gebied doorkruisen.



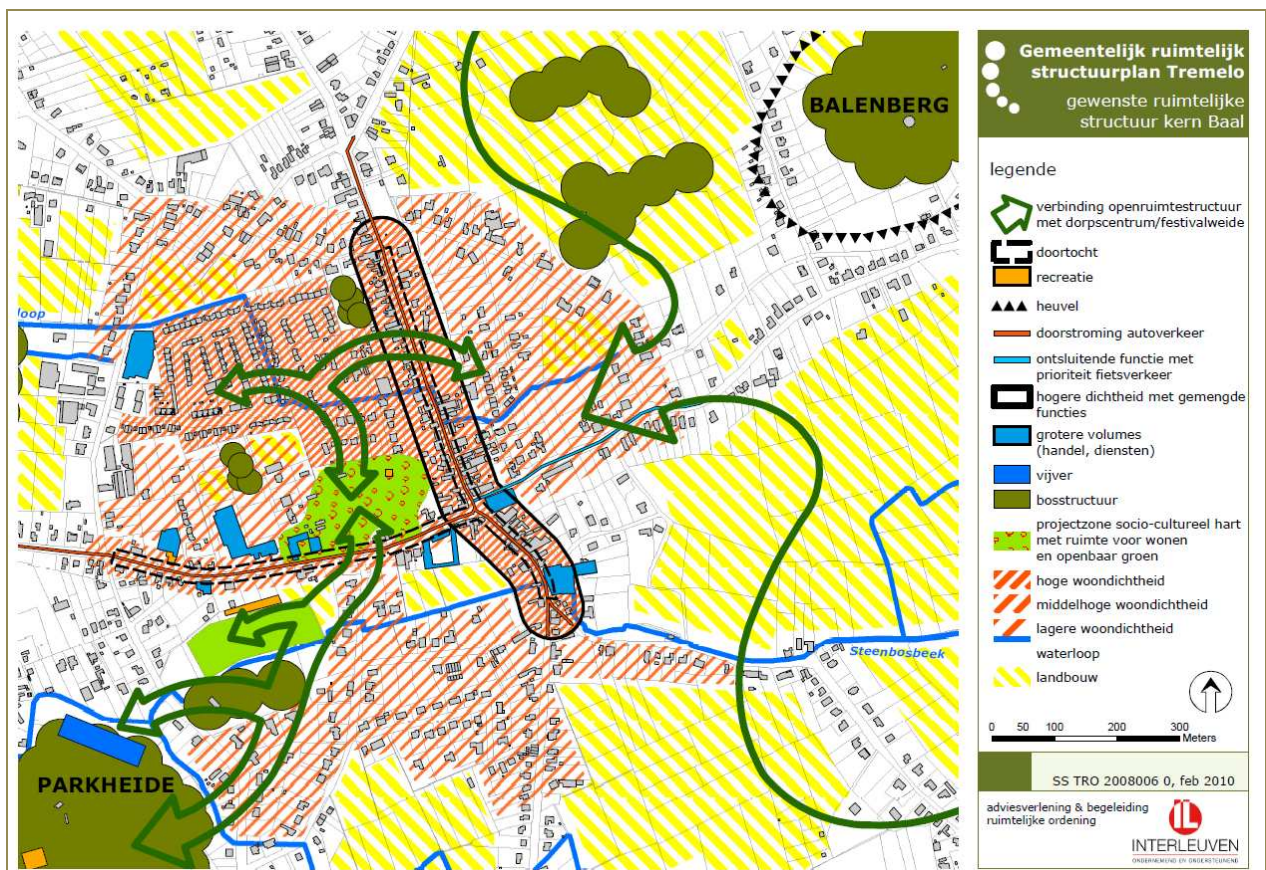
Figuur: Ontwikkelingsperspectieven Kalvenne
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

2.1.3.3.2. Kern Baal

Baal is een residentiële dorpskern die historisch gegroeid is vanuit een agrarische nederzetting. Voor Baal wordt een kwaliteitsvolle leefomgeving, ondersteund door voorzieningen die inspelen op de elementaire basisbehoeften voorop gesteld. Een gezonde sociale mix, kwaliteitsvolle woningen, ontwikkelingskansen voor kleinhandel en een ruimtelijke ondersteuning van het bestaande sociaal-culturele netwerk kunnen bijdragen tot de levendigheid van het dorpscentrum van Baal.

Behalve het doorgaand verkeer, noodzakelijk voor de leefbaarheid van de kern en het handelsapparaat, verdienen ook de zwakke weggebruikers hun plaats binnen het openbaar domein. Voldoende brede voetpaden, aangepaste fietspaden, en de aanwezigheid van De Lijn ten dienste van een duurzame mobiliteit staan hierin centraal.

De toekomstige herinrichting van de dorpskern heeft een snelheidsremmend effect en biedt voldoende ruimte voor de zwakke weggebruiker. Het openbaar domein krijgt een groene inkleding. Trage wegen maken de verbinding met de verschillende dorpsentiteiten. Het dorpspark functioneert als centrale ontmoetingsplaats.



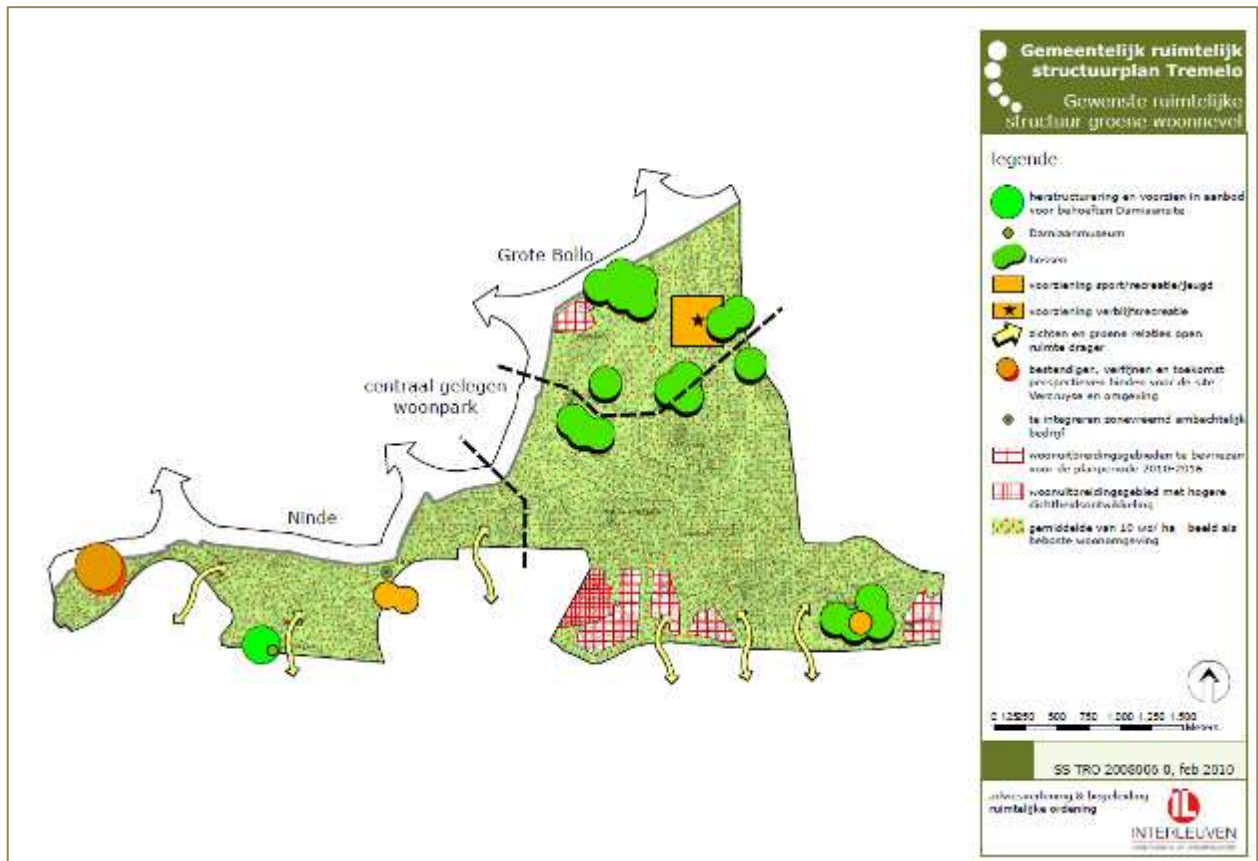
Figuur: Gewenste ruimtelijke structuur kern Baal
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

2.1.3.3.3. Groene woonnevel

De groene woonnevel maakt geen deel uit van het bebouwd perifeer landschap, maar heeft een vergelijkbare structuur. Het sluit daardoor aan op een grensoverschrijdende structuur die in Keerbergen omschreven wordt als het woonbos en in Bonheiden als woonduin.

Binnen de groene woonnevel van Tremelo onderscheiden we een drietal subgebieden, namelijk het westelijk gelegen Ninde, het centraal gelegen woonpark en het noordelijk gelegen gebied Grote Bollo.

In dit deelgebied weegt de verkeersinfrastructuur minder zwaar door bij het formuleren van de ontwikkelingsperspectieven. Een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk zal binnen dit gebied bijdragen tot het beeld van de groene woonnevel.



Figuur: Gewenste ruimtelijke structuur groene woonnevel (Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

2.1.3.3.4. Woonraster Baal

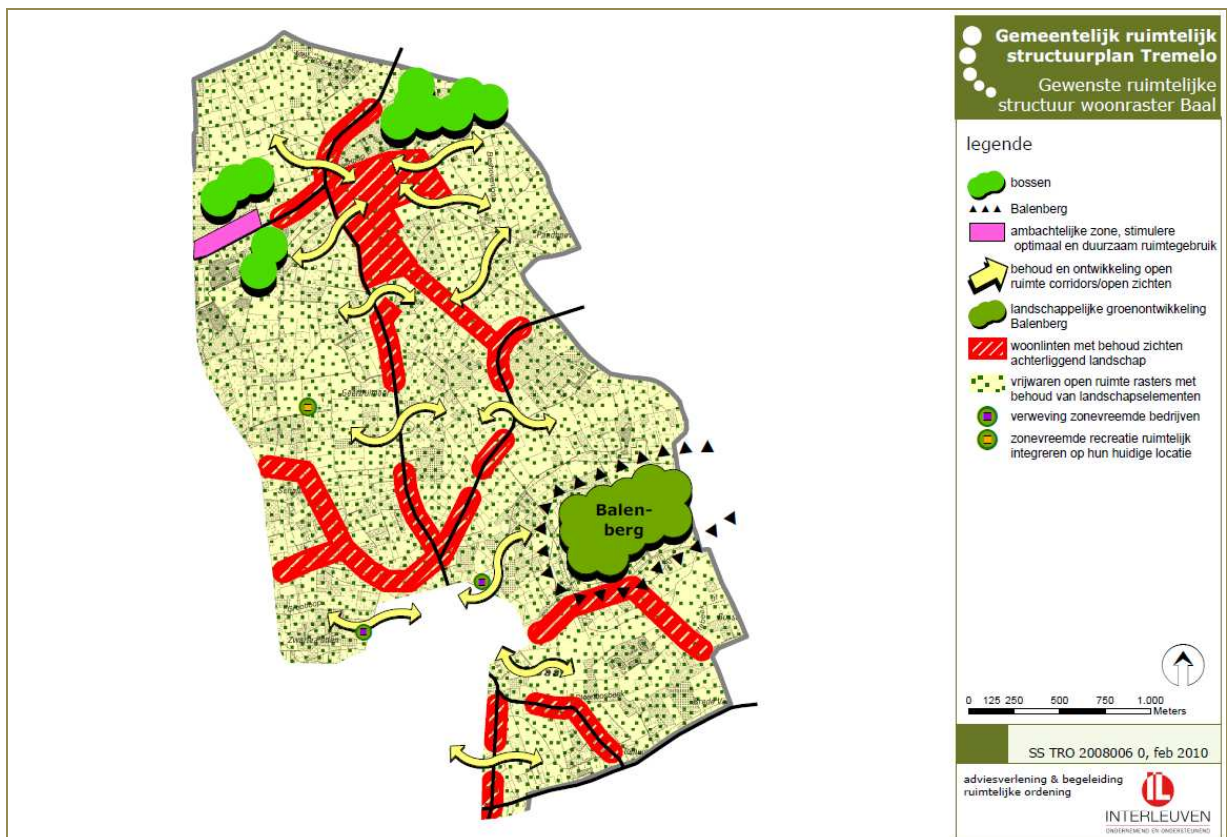
Het woonraster Baal is het meest oostelijk gelegen deelgebied van de gemeente Tremelo. Het is een overgangszone tussen wonen in het groen naar meer landelijke, agrarische gebieden. Binnen dit deelgebied bestaat naast structurerende woonlinten, ook uit grotere open ruimte gebieden, een woonconcentratie (Bonten Os), een ambachtelijke zone en verspreid gelegen, structuurbepalende groen- en landschapselementen.

Het kleinschalige, landelijke karakter is de grootste troef van dit deelgebied. Woonlinten compartimenteren de open ruimte. De aanwezige open ruimte kamers zijn kenmerkend voor het gebied.

In dit deelgebied is de infrastructuur minder structuurbepalend of sturend.

Behalve het doorgaand verkeer, noodzakelijk voor de leefbaarheid van de kern en het handelsapparaat, verdienen ook de zwakke weggebruikers hun plaats binnen het openbaar domein. Voldoende brede voetpaden, aangepaste fietspaden, en de aanwezigheid van De Lijn ten dienste van een duurzame mobiliteit staan hierin centraal.

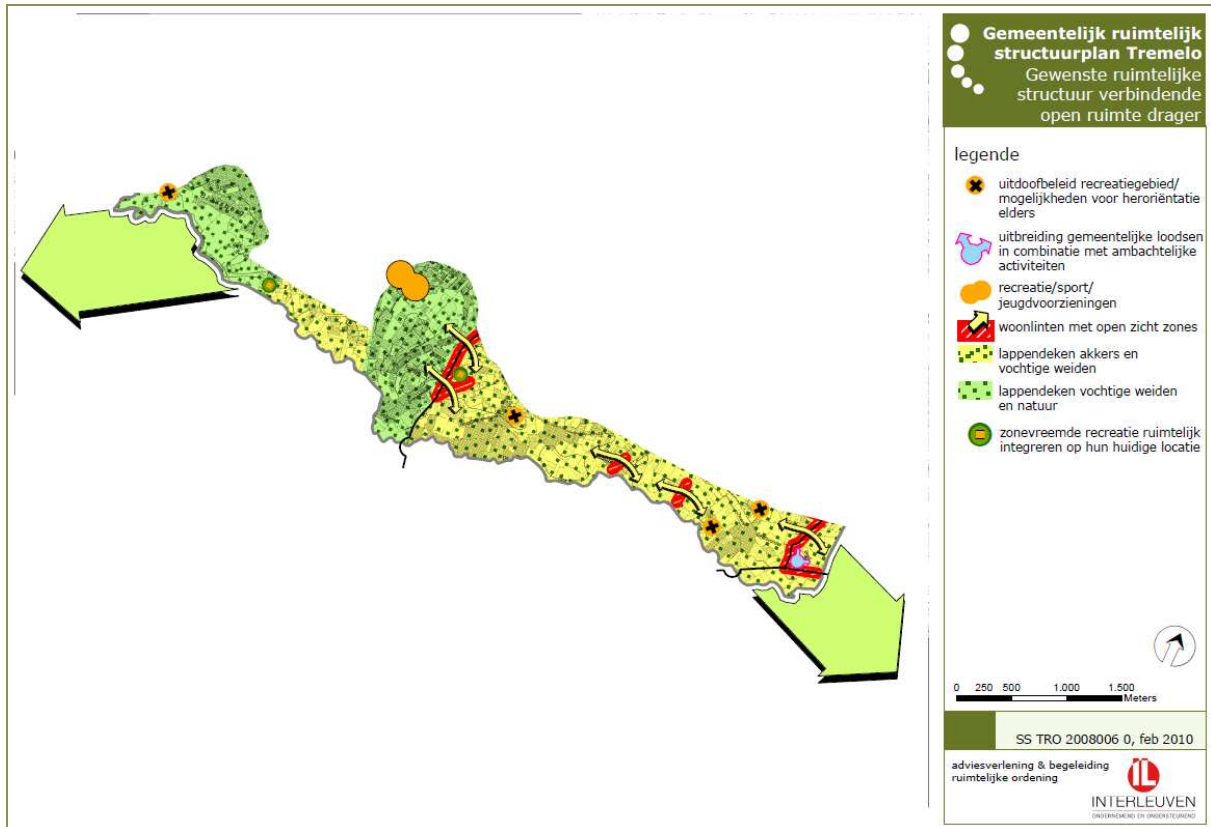
De toekomstige herinrichting van de dorpskern heeft een snelheidsremmend effect en biedt voldoende ruimte voor de zwakke weggebruiker. Het openbaar domein krijgt een groene inkleding. Trage wegen maken de verbinding met de verschillende dorpsentiteiten. Het dorpspark functioneert als centrale ontmoetingsplaats.



Figuur: Gewenste ruimtelijke structuur woonraster Baal
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

2.1.3.3.5. De verbindende open ruimte drager

De verbindende open ruimte drager omvat de omgeving van de Laakdalvallei, de Putten van Fonteyn en de Blaasbeek. Dit deelgebied vormt de zuidelijk rand van de gemeente en bestaat uit een lappendeken van akkers, vochtige weiden en waardevolle bos- en natuurflarden. De Veldonkstraat vormt de noordelijke grens van de open ruimte drager die over de gemeentegrenzen doorloopt. De twee belangrijkste infrastructuren die het gebied doorkruisen zijn de Werchterstebaan (verbinding met Rotselaar) en de Geetsvondelstraat (ontsluiting met Aarschot).



Figuur: Gewenste ruimtelijke structuur verbindende open ruimte drager
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

2.1.3.4. Conclusies gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geeft een gedetailleerde visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. De mobiliteitsproblematiek wordt uitgebreid belicht. Hoewel het structuurplan nog niet definitief werd vastgesteld, is het niet alleen richtinggevend voor de gewenste ruimtelijk structuur maar ook voor het beoogde mobiliteitsbeleid.

2.1.4. Gewestplan

Bij koninklijk besluit van 20 april 1964 (Belgisch Staatsblad 20 mei 1964) werd het gewest Leuven afgebakend. Het ontwerp gewestplan dat deze zone beslaat, werd vastgesteld bij ministerieel besluit van 29 maart 1974 (B.S. 26 april 1974). Op 7 april 1977 werd het definitieve gewestplan Leuven goedgekeurd (B.S. 20 april 1977). Sindsdien legt dit plan op gedetailleerde wijze de bodembestemming in de fusiegemeente Tremelo vast. Het gewestplan is een juridisch verordenend document en is zodoende een belangrijk afwegingskader voor alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen.













In de onderstaande tabel wordt een verdeling gegeven van het grondgebied van de fusiegemeente Tremelo over de verschillende gebiedscategorieën van het gewestplan. Deze verdeling wordt eveneens gerelateerd aan enkele arrondissementele gemiddelden en aan de andere gemeenten van de regio rond Tremelo.

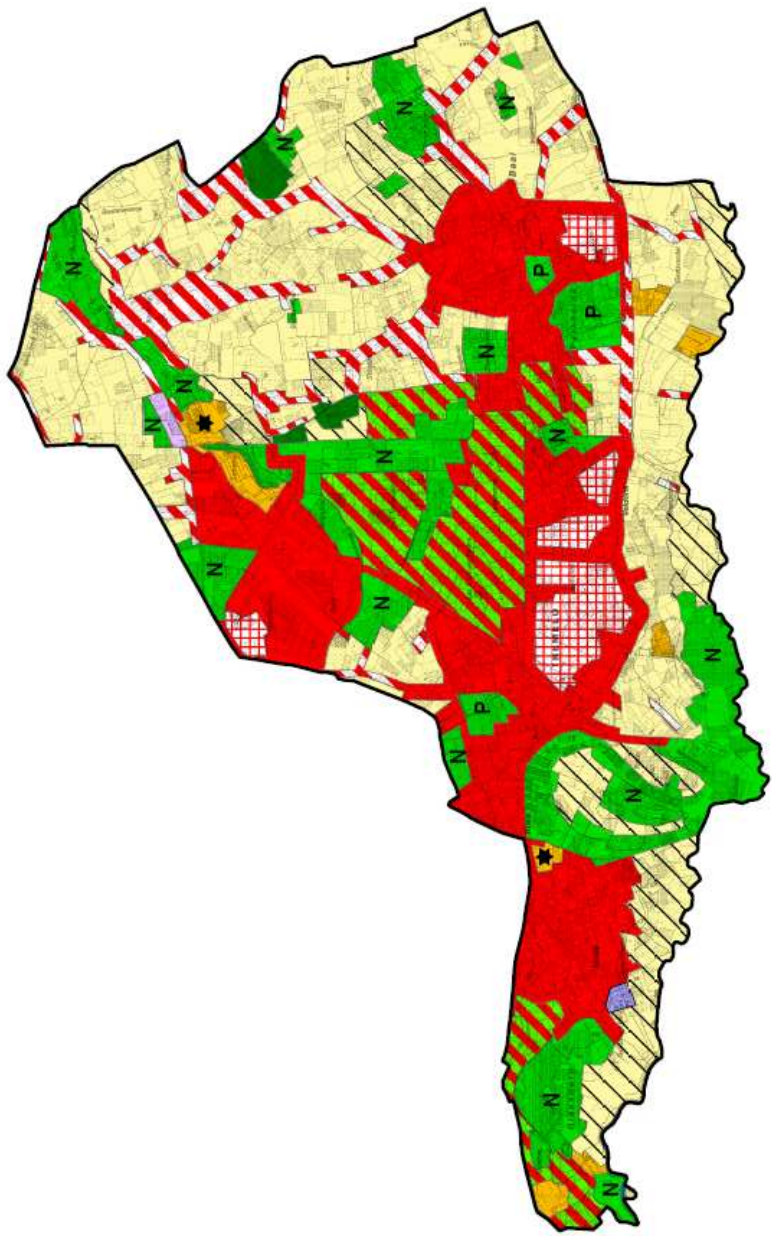
BODEMBESTEMMING	Absoluut (ha)	Relatief (%)
Woongebied	440,5	20,4
Landelijk woongebied	179,8	8,3
Woonpark	97,8	4,5
Woonuitbreidingsgebied	75,3	3,5
Totaal woongebied	793,4	36,8
Industriegebied	4,6	0,2
Gebied voor openbaar nut	3,6	0,2
Recreatiegebied	48,6	2,3
Agrarisch gebied	914,7	42,4
Bosgebied	17,2	0,8
Natuurgebied	340,8	15,8
Parkgebied	33,1	1,5
Totaal groengebieden	391,1	18,1
TOTAAL	2.156,0	100,0

Het gewestplan stuurt nog steeds in belangrijke mate de ruimtelijke ontwikkeling van de fusiegemeente. Het gewestplan voorziet voor Tremelo opvallend veel woongebied (36,8% tegen het arrondissementeel gemiddelde van 20,6%). Alhoewel een groot deel hiervan reeds is gerealiseerd, wordt nog steeds een vrij grote toename van het aantal woningen verwacht.

Gemeentelijk ruimtelijk
structuurplan Tremelo
Gewestplan

legende

-  woongebied
-  woongebied met landelijk karakter
-  woonpark
-  woonuitbreidingsgebied
-  gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  recreatiegebieden
-  park-/groen-/natuurgebieden
-  bosgebieden
-  agrarische gebieden
-  landschappelijk waardevolle gebieden
-  agrarische gebieden met ecologisch belang
-  ambachtelijke bedrijven en kmo's



0 250 500 1.000 1.500 2.000
Meters

SS TRO 2008006 0, feb 2010

adviesverlening & begeleiding
ruimtelijke ordening



INTERLEUVEN
ONTWERPEN EN ADVISEREN

Figuur : Gewestplan Tremelo
(Bron: voorontwerp GRS, Interleuven)

De inkleuring van het gewestplan versterkt het verspreid wonen. In de gemeente zijn veel grote gebieden, die buiten de dorpscentra zijn gelegen, bestemd als woongebied, landelijk woongebied of woonuitbreidingsgebied. Over de gehele lengte van de drukste verkeersassen in de gemeente is het toegelaten te bouwen.

De woonuitbreidingsgebieden in Tremelo vertegenwoordigen nog 3,5%. De invulling van de woonuitbreidingsgebieden versterkt eveneens het verspreid wonen. Voornamelijk voor het woonuitbreidingsgebied aansluitend op het gehucht Grootlo is dit het geval.

Door de beschikbaarheid van bouwgronden zal het inwonersaantal in Tremelo gestaag blijven stijgen. Dit brengt ook een groter aantal verkeersbewegingen met zich mee. Het mobiliteitsplan moet met deze prognose rekening houden.

Het relatief beperkt aandeel van het agrarisch gebied blijft ver onder het arrondissementeel gemiddelde. Dit agrarisch gebied is vooral geconcentreerd in het noordelijk en het zuidoostelijk deel van de gemeente, en in een strook langs de Dijle en langs de Grote Laak. Het agrarisch landschappelijk waardevol gebied situeert zich voornamelijk in grote delen van het valleigebied langs de Dijle en de Laak, in het gebied ten noordoosten van de woonkern van Baal tot tegen de Balenberg, en in kleinere stukken aan Lange Rechtstraat, Geertruimoer en De Meren.

Het aandeel van het natuurgebied ligt met 15,8% vrij hoog, maar het betreft hier vooral kleinere en zeer verspreide terreinen. Enkel de Blaasberg, de Putten van Fonteyn en het aangrenzend groengebied langs de Laak strekken zich over een relatief grote oppervlakte uit. Verkeersinfrastructuren versnipperen de bestaande groenstructuur.

Tremelo bezit een ambachtelijk gebiedje van 4,6 ha dat gedeeltelijk is ingenomen. Door de excentrische ligging en de moeilijke bereikbaarheid is de ambachtelijke zone vandaag nog steeds niet volledig ingevuld. Dit is een indicator van de beperkte economische aantrekkingskracht van Tremelo.

2.1.5. Plannen van aanleg

Tremelo heeft in het verleden verschillende planningsinitiatieven genomen die nooit volledig werden afgerond. Verschillende Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA's) werden opgemaakt, maar raakten niet goedgekeurd.

In het bindend deel van het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuur van Tremelo worden enkele op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) opgelijst. Deze RUP's moeten de gemeente in staat stellen om de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen via uitvoerende maatregelen te realiseren.

De gemeente engageert zich om volgende uitvoeringsplannen op te maken:

- RUP Kalvenne: het RUP zal voorzien in de gefaseerde ontwikkeling van het grootschalig gebied. Ecologie en duurzaamheid zijn sleutelementen bij de ontwikkeling van het gebied.
- RUP zonevreemde bedrijven: het RUP wil een oplossing zoeken voor lokale, ambachtelijke bedrijven die door hun ligging onder meer geconfronteerd worden met uitbreidingsproblemen.
- RUP zonevreemde recreatie: dit RUP gaat via een ruimtelijke toetsing na of bestaande, historisch gegroeide sport- en jeugdactiviteiten op hun huidige locatie kunnen blijven.
- RUP dorpskern Tremelo: dit RUP zet de krijtlijnen uit voor de ontwikkeling van de historische dorpskern van Tremelo.

Bij de opmaak van deze RUP's zal rekening moeten gehouden worden met de mogelijke mobiliteitsimpact van de toekomstige ontwikkelingen. Dit is zeker het geval voor het RUP Kalvenne.

2.1.6. Planningsprocessen voor landbouw, natuur en bos

Het RSV wil het buitengebied vrijwaren voor de essentiële functies landbouw, natuur en bos. Om dit doel te bereiken wordt er 750.000 ha agrarisch gebied, 150.000 ha natuurgebied, 53.000 ha bosgebieden en 34.000 ha andere groengebieden vastgelegd in bestemmingsplannen. In 2001 besliste de Vlaamse Regering de afbakening van de landbouw-, natuur- en bosgebieden aan te pakken in twee fasen. De afbakening van de landbouw-, natuur-, en bosgebieden startte met de afbakening van 86.500 ha natuurgebieden als onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). De afbakening van de landbouwgebieden en de rest van de natuurgebieden schoof door naar een tweede fase die in 2004 op gang kwam.

De tweede fase van de afbakening verloopt via een meer geïntegreerde benadering waarbij landbouw, natuur en bos gelijktijdig ten opzichte van elkaar worden afgewogen. In overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen wordt een ruimtelijke visie opgesteld die op hoofdlijnen aangeeft wat de belangrijke structuren zijn: welke aaneengesloten gebieden blijven gevrijwaard voor landbouw, in welke beekvalleien is er ruimte voor natuurontwikkeling, enz.... Deze ruimtelijke visie legt de krachtlijnen vast voor de opmaak van de ruimtelijke uitvoeringsplannen die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

In de buitengebiedregio Hageland is de gemeente Tremelo gelegen in de deelruimten 'Rasterlandschappen van Begijnendijk en Baal' en 'Demervallei en Diestiaanheuvels'. Binnen een deelruimte wordt een samenhangend ruimtelijk beleid voorgesteld en geformuleerd door ruimtelijke concepten. De herbevestiging van deze gebieden werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19/07/2007. In de buitengebiedregio 'Zenne – Dijle – Pajottenland' zijn enkel de Blasberg en het gebied van de Putten van Fonteyn, aangeduid als fossiele meanders en opgenomen als geïsoleerde natuur- en bosgebieden. Deze zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24/04/2009. Concepten met betrekking tot uitvoering in de buitengebiedregio Zenne –Dijle- Pajottenland dienen nog ontwikkeld te worden.

2.2. Verkeerskundige plannen

2.2.1. Vlaamse overheid

2.2.1.1. Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen

Op vraag van de Vlaamse Regering werd in 2002 een ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen opgemaakt. Na adviezen van het parlement, de MiNa-raad en de SERV werd het ontwerp van omgevormd tot het plan "Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen". Dit plan werd op 17 oktober 2003 principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Het plan "Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen" wordt beschouwd als het richtinggevend kader voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. In het document worden beleidsaanbevelingen geformuleerd voor de korte (tot 2007) en de middellange termijn (tot 2012).

Het plan schuift volgende doelstellingen naar voor m.b.t. het Vlaams mobiliteitsbeleid:

- het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- het garanderen van de toegankelijkheid;
- het verzekeren van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het terugdringen van schade aan natuur en milieu.

Om deze doelstellingen te bereiken zou de Vlaamse overheid vooruitgang moeten boeken in verschillende domeinen. Het mobiliteitsplan noemt dit de kritische succesfactoren. De eerste vier doelstellingen zijn inhoudelijk van aard, de laatste drie zijn van bestuurlijke aard:

- beheersing van de verplaatsingsbehoefte;
- realiseren trendbreuk in ontwikkeling van automobilititeit;
- veilig en milieuvriendelijk verkeersgedrag;
- versnelde introductie van nieuwe technologie;
- bereiken van een maatschappelijk draagvlak;
- doelmatig aanwenden van financiële middelen;
- noodzakelijke kennis en instrumenten.

Voor de realisatie van de strategische doelstellingen en de hiermee verband houdende succesfactoren werden vijf maatregelenpakketten uitgewerkt. Volgende maatregelpakketten zouden garant moeten staan voor een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek:

- verhogen kwaliteit vervoersalternatieven;
- doelmatig infrastructuurbeleid voor het wegverkeer;
- efficiënt gebruik vervoermiddelen en infrastructuur;
- verhogen handelingsbekwaamheid en bekomen van een mentaliteitswijziging;
- een intelligent, veilig en milieuvriendelijk voertuigenpark.

Het plan hecht naast de strategische doelstellingen ook belang aan de bestuurlijke aspecten van het mobiliteitsbeleid. De noodzaak aan geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsproblematiek wordt erkend. Zo moet er volgens het mobiliteitsplan Vlaanderen zowel een beleidsafstemming gebeuren tussen de verschillende beleidsdomeinen als tussen de verschillende beleidsactoren. Het plan streeft naar een zo groot mogelijke participatie aan het beleid. Zowel bij de probleemformulering, de beleidsformulering als bij de beleidsuitvoering zou inspraak mogelijk moeten zijn. Het plan beoogt een operationele doorvertaling en monitoring van het mobiliteitsbeleid.

De financiële haalbaarheid van het plan wordt onderzocht a.d.h.v. een globale raming van de kosten. Ieder maatregelenpakket wordt financieel besproken.

Hoewel de planhorizon van het Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen bijna verstreken is, blijven de voorgestelde doelstellingen en kritische succesfactoren nog erg actueel. Het zijn basisdoelstellingen die in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Tremelo onderschreven worden.

2.2.1.2. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen formuleerde in 2001 vijf hoofddoelstellingen. Het Verkeersveiligheidsplan focust zich op één van deze doelstellingen en gaat na of het voorop gestelde beleid door de gewijzigde situatie moeten worden bijgesteld.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is bepalend voor het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen.

Het plan bestaat uit twee delen. Het eerste deel omvat een probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Voortbouwend op de bevindingen van het eerste deel geeft het tweede deel een geactualiseerde beleidsvisie op verkeersveiligheid. Aan deze beleidsvisie worden kwantitatieve doelstellingen tot 2015 gekoppeld. Het Verkeersveiligheidsplan resulteert in een pakket van maatregelen, die in een latere fase nog geëvalueerd en bijgesteld kunnen worden.

Het plan onderscheidt zes maatregelengroepen:

1. opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer;
2. bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag;
3. een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening (vb. wegcategorisering in de beleidsplanning op gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau, herkenbaarheid snelheidsregimes, aangepaste infrastructuur,...);
4. een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader;
5. aandacht voor bijzondere doelgroepen;
6. onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid.

Net als in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, worden in het verkeersveiligheidsplan maatregelen voorgesteld, die meegenomen worden bij de opmaak van het mobiliteitsplan van Tremelo.

2.2.1.3. Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets

“Met de opmaak van het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets wil de Vlaamse Overheid de fiets uitbouwen tot een volwaardige vervoerswijze en de fiets/het fietsgebruik verweven in het totale verkeers- en vervoerssysteem.” (Toelichting bij het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets, p. 11). Het plan stelt vast dat de functionele rol van de fiets steeds meer in de verdrukking geraakt maar ziet, mede door het recente succes van de fiets op toeristisch en recreatief vlak, nieuwe mogelijkheden voor de fiets als functioneel en duurzaam verplaatsingsmiddel. Het Vlaams Totaalplan ondersteunt in de eerste plaats het functionele fietsgebruik.

Hoewel de planperiode (2002-2010) verstreken is, is het interessant om de strategie rond fietsbeleid toe te lichten.

Het Totaalplan Fiets vertrekt vanuit twee centrale doelstellingen waar het Vlaamse fietsbeleid zich naar moet richten:

- de bevordering van het fietsgebruik als alternatief voor de korte autoverplaatsingen;
- een gelijktijdige verhoging van de veiligheid van dit fietsgebruik.

Het Totaalplan Fiets beschouwt de verhoging van de verkeersveiligheid als hét primaire aangrijpingspunt om het fietsgebruik te bevorderen.

Het Totaalplan Fiets bestaat uit vier hoofdstukken. In een eerste hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de recente mobiliteitsontwikkelingen en de stand van zaken m.b.t. fietsgebruik en veiligheid voor fietsers. Hierop voortbouwend worden er in het tweede deel een strategie en doelstellingen geformuleerd.

“De krachtlijnen van de strategie komen neer op:

- veilige en comfortabele fietsroutes in en naar stedelijke gebieden en hun toestroom en landelijke kernen;
- de uitbouw van comfortabele en veilige fietsstallingen aan herkomst- en bestemmingszijde in stedelijke gebieden en hun toestroom, en gemeentelijke kernen;
- het onderhouden en versterken van het fietsgebruik in woon-schoolverkeer;
- het stimuleren van fietsgebruik in het woon-werkverkeer;
- het werken aan fietsveiligheid via de aanpak van gevaarlijke punten, snelheidsvermindering en verkeersmanagement buiten de stedelijke gebieden en gemeentelijke kernen;
- verhogen van de passieve veiligheid van voertuigen (auto’s en fietsen);
- de verkeershandhaving specifiek binnen en buiten stedelijke gebieden en hun toestroom, en gemeentelijke kernen.”⁵

In het derde hoofdstuk worden deze doelstellingen en strategische keuzes vertaald naar een specifiek fietsbeleid. Het Totaalplan fiets maakt een onderscheid tussen dragende, kaderstellende en ondersteunende maatregelen. Dragende maatregelen zijn essentieel om het uitgestippelde beleid te doen slagen.

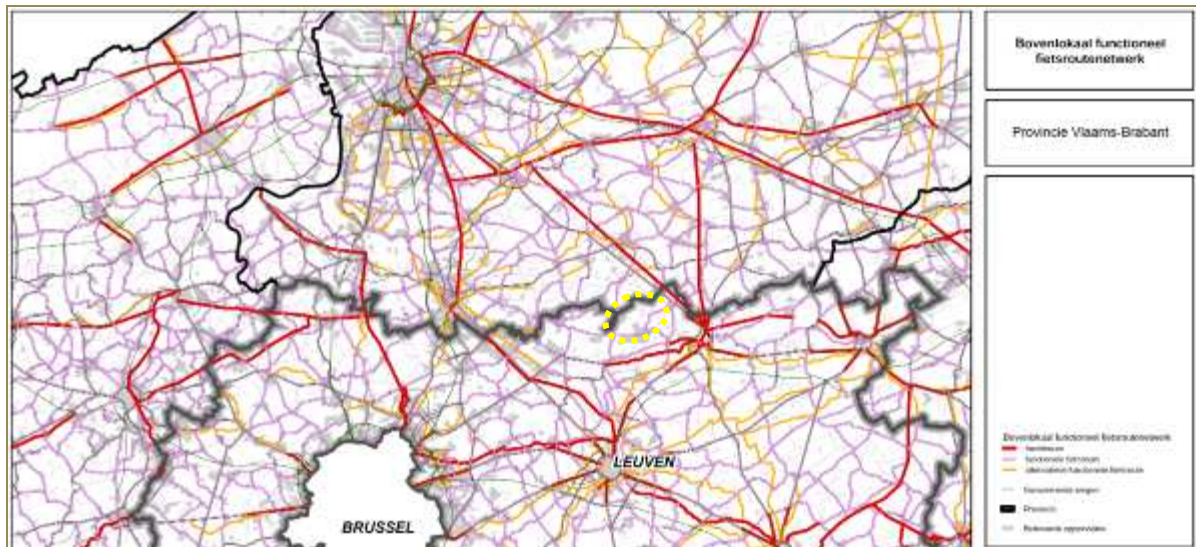
“Dragende maatregelen zijn:

- de realisatie en onderhoud van fietsroutenetwerken in en naar stedelijke gebieden en hun toestroom plus landelijke kernen;
- de aanpak van gevaarlijke punten buiten de bebouwde kom;
- de herwaardering en heraanleg van ‘trage wegen’;
- een snelheidsverlaging op gewest- en gemeentewegen;
- de uitbouw van comfortabele en veilige stallingen aan herkomst- en bestemmingszijde;
- een efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten;
- een restrictief parkeerbeleid.”⁶

Het laatste hoofdstuk schetst het organisatorische kader waarbinnen het fietsbeleid zal worden uitgevoerd.

⁵ Managementsamenvatting Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets, p. 8

⁶ Managementsamenvatting Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets, p. 8



Kaart : Ligging Tremelo in het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

(Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, 2004)

2.2.1.4. Pendelplan

Alle indicatoren geven aan dat de mobiliteit in de volgende jaren nog zal groeien. Het woon-werkverkeer wordt beschouwd als een essentieel onderdeel van deze mobiliteit. Het beleid rond woon-werkverkeer zal nog aan belang winnen. Het Pendelplan stelt volgende doelstellingen voorop:

- verplaatsingen moeten mogelijk zijn, doelen bereikbaar;
- verplaatsen moet objectief en subjectief veilig zijn;
- iedereen moet de mogelijkheid hebben om zich autonoom te verplaatsen;
- mobiliteit moet voor de gebruikers, maar ook voor de overheid betaalbaar zijn en blijven (vb. aanleg, onderhoud en beheer van verkeersinfrastructuren);
- verplaatsen mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de omgeving (emissie, geluid, ruimtebeslag van voertuigen en infrastructuur,...

Duurzaam woon-werkverkeer laat zich niet samenvatten in één definitie. Maatregelen voor een duurzaam woon-werkverkeer zijn vaak gebiedsspecifieke oplossingen. "Het beleid ten aanzien van woon-werkverkeer heeft vooral een faciliterend karakter: de overheid zet de krijtlijnen uit en scheidt samen met de sociale partners de mogelijkheden om woon-werkverkeer een draagvlak te geven".⁷

Het Pendelplan levert nog geen zichtbare resultaten op. De Vlaamse Overheid zal moeten blijven investeren in de doelstellingen die in het Pendelplan naar voor worden geschoven. Dit betekent onder meer dat een gemeente als Tremelo op een betere manier ontsloten zal moeten worden met het openbaar vervoer om een vlottere verbinding met de omliggende steden mogelijk te maken.

⁷ Pendelplan, p.3

2.2.2. Provincie Vlaams-Brabant

2.2.2.1. RegioNet Brabant-Brussel

De laatste jaren werd er veel onderzoek verricht naar mobiliteit in de regio Brabant-Brussel. Deze mobiliteitsstudies mondden uit in een algemeen vervoersconcept voor een ruimer gebied in de onmiddellijke omgeving (30km) van Brussel: het Gewestelijk Express Net (GEN). Dit GEN werd door de provincie Vlaams-Brabant verder verfijnd in het Brabant-Brussel-Net (BB-Net).

Het strategisch plan voor de realisatie van het RegioNet Brabant-Brussel integreert de principes en concepten van het GEN, het BB-Net, het Masterplan Brabant-Brussel en het Decreet op het personenvervoer. Deze studies reikten de uitgangspunten aan voor een strategisch plan waarin de belangrijkste acties en investeringen in het openbaar vervoer voor de regio zitten vervat.

De visie van het strategisch plan voor de realisatie van het RegioNet Brabant-Brussel wordt als volgt samengevat: "Een openbaarvervoernetwerk is een instrument voor duurzame mobiliteitsbeheersing. Het is ontworpen in een multimodaal perspectief en moet ketenverplaatsingen vergemakkelijken. Het is eveneens een instrument voor ruimtelijk beleid omdat het door een verbeterde onderlinge bereikbaarheid locatievoordelen biedt aan gewenste ruimtelijke ontwikkelingspolen."

In het openbaarvervoernetwerk wordt een onderscheid gemaakt in verschillende niveau's:

- het internationaal en nationaal netwerk (voornamelijk gericht op verplaatsingen van meer dan 40km);
- het regionaal netwerk (voornamelijk gericht op verplaatsingen tussen 10 en 40km);
- het lokaal netwerk (voornamelijk gericht op verplaatsingen tot 10km).

Het plan haalt enkele factoren aan die essentieel zijn om tot een effectief en efficiënt openbaarvervoer netwerk te komen:

- de selectie van de te verbinden knooppunten;
- de relatie tussen openbaar vervoerlijnen en de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen;
- een exploitatieschema dat inspeelt op de verplaatsingsmarkt;
- de kwaliteit van het aanbod.

Deze oriëntatienota gaat na op welke manier het Regionet Brabant-Brussel tracht in te spelen op de noden van de gemeente Tremelo.

Het plan vertrekt vanuit een hiërarchisch opgebouwde raster- of spinnenwebstructuur. De spoor- en buslijnen die in het RegioNet opgenomen zijn, bevinden zich zowel op regionaal als lokaal niveau.

Het regionaal net (snelnet) is opgebouwd vanuit grotere knooppunten waar de Vlaamse en provinciale overheid ontwikkelingen wensen te bundelen. Op die manier worden het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid aan elkaar gekoppeld.

Het exploitatieschema van het RegioNet streeft voor dit regionaal openbaar vervoernet volgende normen na:

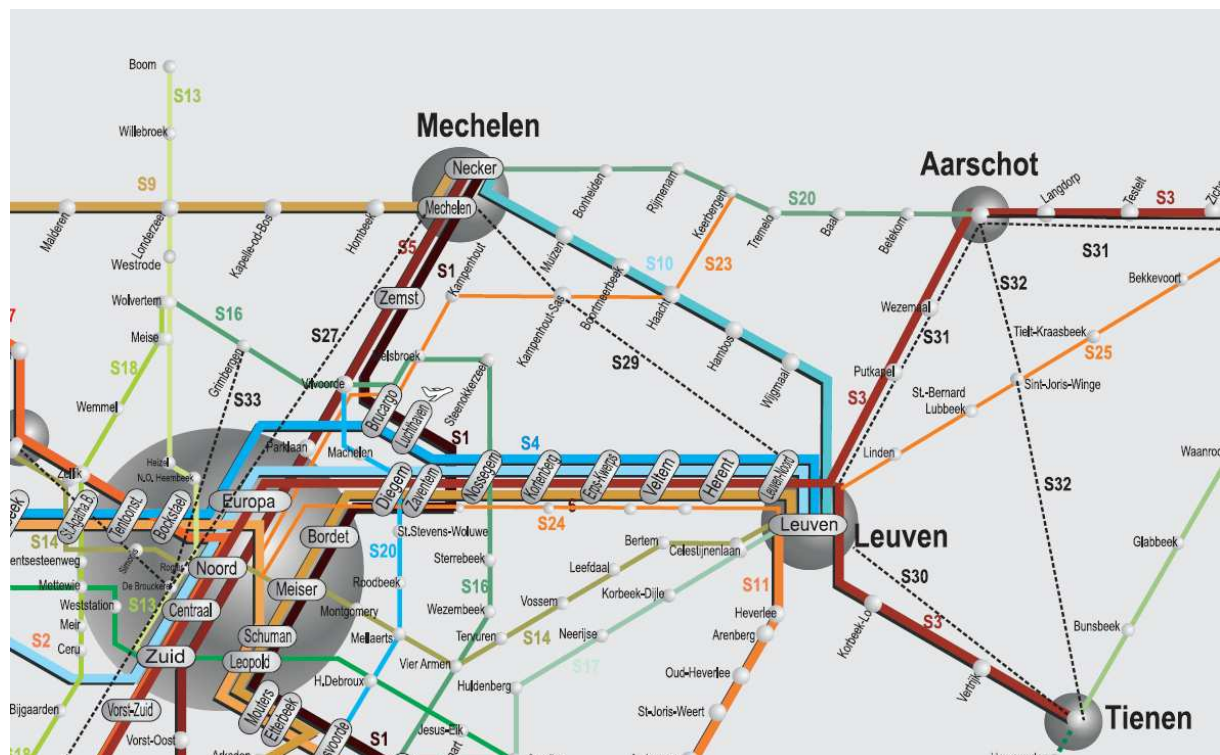
- hoge frequentie (spits elke 15 min., dal elke 30min.);
- gestrekte lijnen (geen omwegen, herkenbaarheid van een lijn,..);
- overstappen wordt tot een minimum herleid, maar gaan niet ten koste van de flexibiliteit van de reiziger;
- gemiddelde halteafstanden van min. 3 tot max. 7km.

Het netwerkschema van het RegioNet Brabant-Brussel geeft de lijnen van het regionaal openbaar vervoer weer. In dit schema heeft de snelbuslijn S20 tussen Aarschot en Mechelen een halte in Tremelo. Via een overstap in Keerbergen geraakt de reiziger met de snelbuslijn S23 tot in het Brusselse.

In bijlage 3 van de presentatienota van het RegioNet B-B is een prioriteitenlijst opgenomen die de voorgestelde snelbuslijnen in 6 fasen opdeelt.

De snelbuslijn S23 (Keerbergen-Haacht-Brussel) valt onder fase 1, de snelbuslijn S20 (Mechelen-Aarschot) wordt onderverdeeld in fase 4.

Hoewel de snelbuslijn S20 van groot belang is voor de openbaar vervoerstructuur in de provincie Vlaams-Brabant valt deze lijn onder de bevoegdheid van de provincie Antwerpen. De snelbuslijn S23 (Keerbergen – Haacht – Brussel) is voor de pendelaar uit Tremelo een interessante verbinding richting Brussel. Om het overstappen te vergemakkelijken werd de bushalte aan Kampenhout sas omgebouwd tot één centrale bushalte.



Figuur : fragment uit netwerkschema RegioNet Brabant-Brussel
(Bron: presentatienota RegioNet Brabant-Brussel, provincie Vlaams-Brabant)

Het lokaal openbaar vervoernet is een verzamelbegrip voor het stads- en streekvervoer, de specifieke toevoerlijnen en de bediening voor de uitvoering van het decreet op personenvervoer.

Ook voor het lokaal openbaar vervoernet worden ambitieuze normen voorop gesteld:

- hoge frequentie op de streeklijnen van en naar Brussel en de regionale steden;
- indien overstappen onvermijdelijk is, moet er gestreefd worden naar optimale omstandigheden;
- zowel de normen van de basismobiliteit (frequentie, afstand tot haltes,..) als de criteria van het netmanagement van De Lijn worden toegepast.

Het strategisch plan voor de realisatie van het RegioNet Brabant-Brussel stelt onder meer een frequentieverhoging op de nevenassen van de regio Leuven voorop. Dit heeft ook betrekking op lijn 333 Leuven, Gasthuisberg-Rotselaar-Tremelo. Deze streeklijn is opgenomen in fase 6

van de prioriteitenlijst die als bijlage bij de presentatienota van het RegioNet Brabant-Brussel is gevoegd.

Om de basismobiliteit in een bepaalde gemeente te kunnen garanderen, worden voor specifieke projecten termijnen van uitvoering vastgelegd. Zo beschikt Tremelo sinds 2001 over een belbusdienst die iedere maand 2000 personen vervoert.

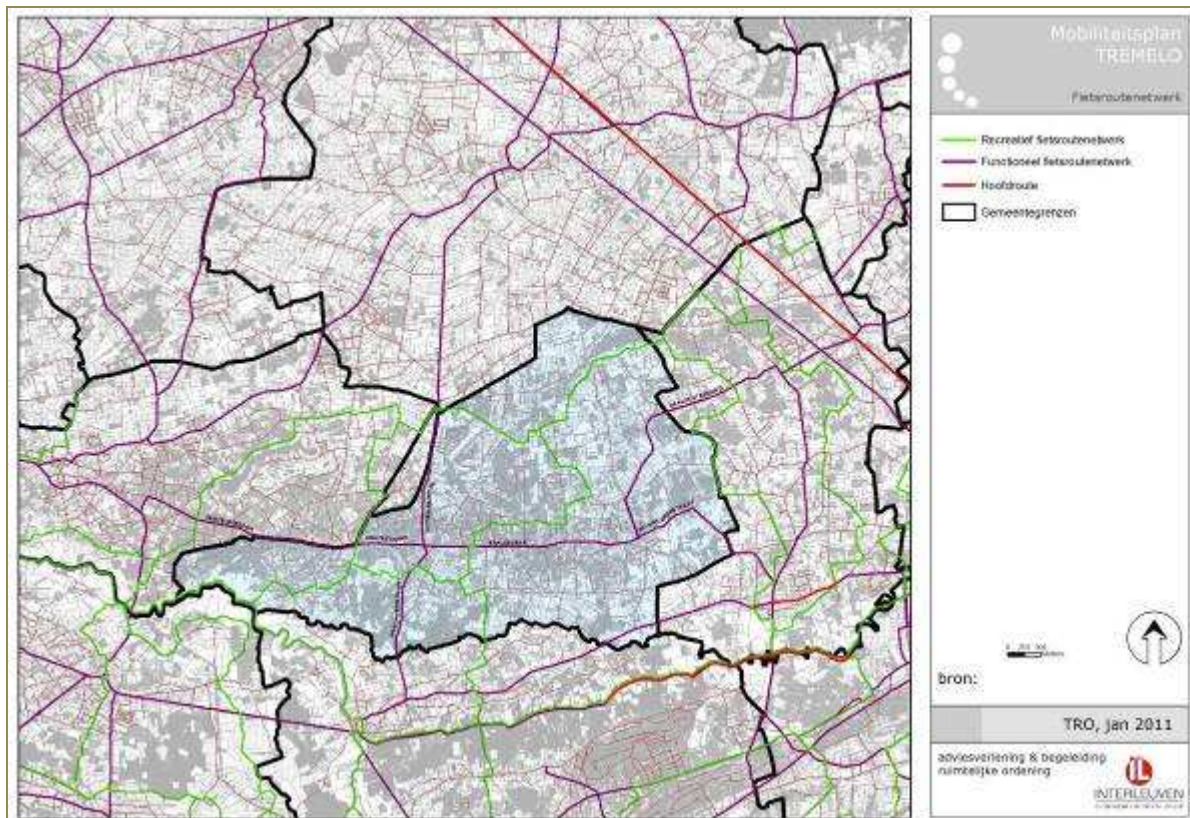
De efficiëntie en betrouwbaarheid van het lokaal én het regionaal vervoer is sterk afhankelijk van noodzakelijke doorstroommaatregelen (vrije busbanen, de beïnvloeding van verkeerslichten).

In Tremelo centrum lagen de bushaltes van de verschillende lijnen verspreid over het dorpscentrum. De overstap tussen verschillende lijnen was moeilijk en erg onduidelijk. Daarom werd voor het administratief centrum een centraal busknooppunt ingericht. Sinds maart 2005 werd de lijn 333 vanuit Leuven aangepast en stopt deze bus voor het vernieuwde administratief centrum.

2.2.2.2. Fietsroutenetwerken

Om zo veel mogelijk mensen op de fiets te krijgen moet er geïnvesteerd worden in goede fietsinfrastructuur. Fietsers moeten beschikken over veilige en comfortabele fietspaden. Dit is niet alleen belangrijk voor korte, lokale verplaatsingen maar ook voor verplaatsingen over een langere afstand.

Sinds 2002 wordt er door de provincies werk gemaakt van een Bovenlokaal Functioneel en Recreatief Fietsroutenetwerk. Het is een gewenst netwerk, waarmee men wil inspelen op de behoeften voor verplaatsingen op middellange en langere afstand.



Figuur : Tremelo gesitueerd binnen het functioneel en recreatief fietsroutenetwerk

Het recreatief fietsroutenetwerk richt zich op de fietser in de vrije tijd. Het netwerk loopt via aangename, groene routes door historische dorpskernen. Op zijn weg komt de recreatieve fietser langs toeristische attractiepolen en monumenten.

Het functionele fietsroutenetwerk verbindt belangrijke aantrekkingspolen (scholen, bedrijventerreinen, winkels, werklocaties) op een snelle en comfortabele manier. Belangrijke knooppunten van openbaar vervoer worden zoveel mogelijk opgenomen in functionele routes. Via subsidies voor de aanleg van fietspaden (die zich op het netwerk situeren) hoopt de provincie haar ambities op het terrein waar te maken.

In augustus 2010 heeft de gemeente stappen ondernomen om een wijziging van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) te bekomen. Vanuit een gemeentelijke beleidsvisie worden voorgestelde aanpassingen beargumenteerd.

Zo wordt er gesteld dat dit netwerk voor de regio Boortmeerbeek – Aarschot een grote maaswijdte heeft. Het aantal wegen dat onderdeel uitmaakt van het BFF op het grondgebied van Tremelo is dan ook zeer beperkt:

- Werchtersebaan-Schrieksebaan;
- Kruisstraat- Baalsebaan – Moorsemsestraat – Bossepleinstraat;
- Pastoriestraat – Remerstraat – F. Aertgeertsstraat.

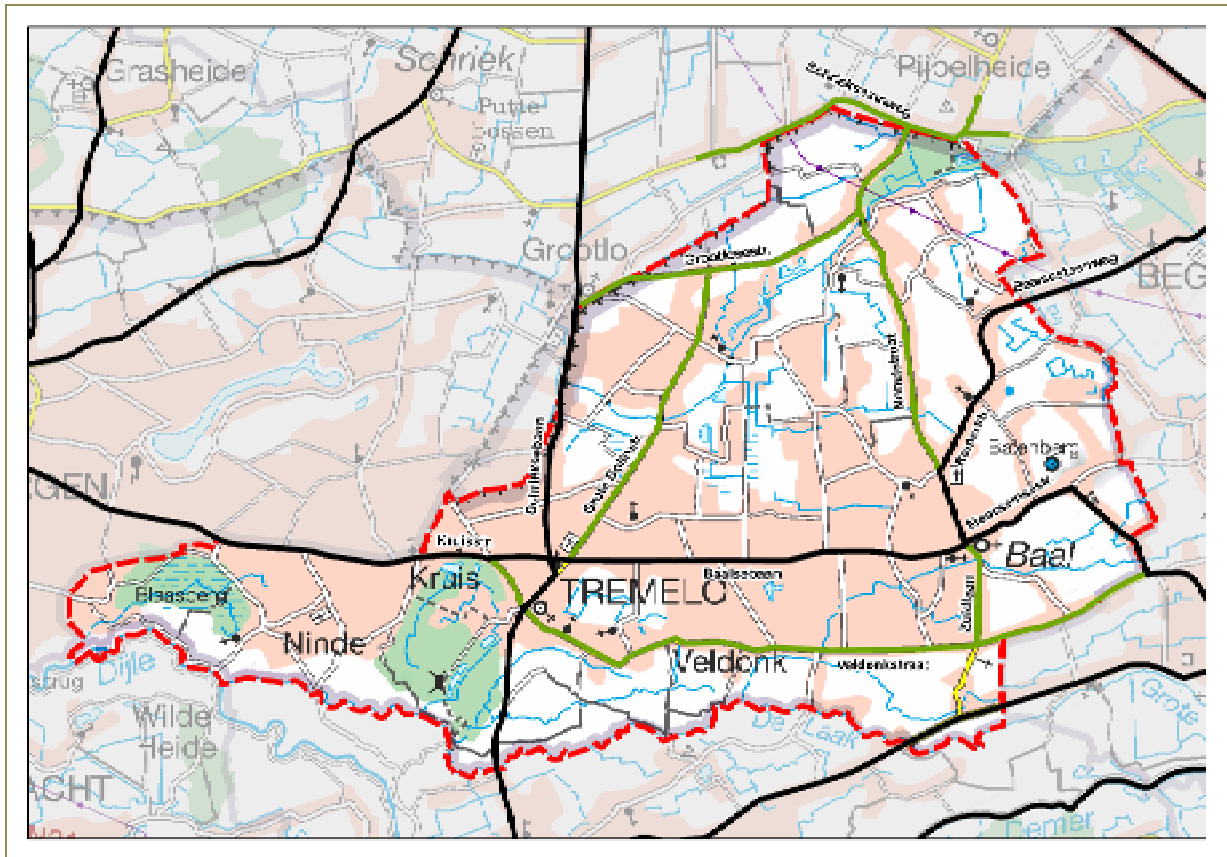
In het noorden van Tremelo (richting Pijpelheide) is geen enkele straat in dit netwerk opgenomen. De aangevraagde wijziging richt zich op deze maas in het netwerk.

Binnen dit gebied bevinden zich verschillende kernen met een belangrijke concentratie aan woningen en voorzieningen die ook het lokale niveau overstijgen.

In het wijzigingsvoorstel worden een aantal wegen geselecteerd die deze kernen met elkaar verbinden, langs woonwijken passeren en ook andere attractiepolen bereiken. Deze wegen, waarmee het BFF dus eventueel wordt uitgebreid, zijn de meest voor de hand liggende en rechtstreekse verbindingen binnen de maas. Alternatieve oplossingen voor deze functionele verplaatsingen zijn niet vanzelfsprekend. De wegen die worden voorgesteld verkleinen de maaswijdte van het netwerk.

Volgende wegen worden voorgesteld op het grondgebied van Tremelo:

- Grote Bollostraat (verbinding via Grootlosestraat vanuit het centrum van Tremelo langsheen het uitgebreide woon- en parkgebied naar de kern van Pijpelheide en Booischot station).
- Grootlosestraat (als aansluiting op de Gote Bollostraat en de verbinding tussen Grootlo en Bonten Os).
- Nobelstraat (rechtstreekse verbinding vanuit het centrum van Baal naar de kern van Pijpelheide en het station van Booischot. De Nobelstraat sluit aan op de Remerstraat – Felix Aertgeertstraat, die deel uitmaken van het BFF, richting de kern van Begijnendijk).



Kaart: aanduiding van het bestaand BFF en de suggesties waarmee het netwerk zou kunnen worden uitgebreid. (Bron: Wijzigingsaanvraag Bovenlokaal Functioneel Fietrouten netwerk Tremelo, 2010, Interleuven)

Omdat functionele fietsroutes niet stoppen aan de gemeentegrenzen, zitten in het voorstel ook enkele wegen op het grondgebied van Heist-op-den-Berg vervat. Bovendien wordt het BFF op provinciaal niveau opgemaakt en sluiten juist hier de provinciale netwerken van Vlaams-Brabant en Antwerpen op elkaar aan. Volgende straten worden voorgesteld buiten het grondgebied van Tremelo:

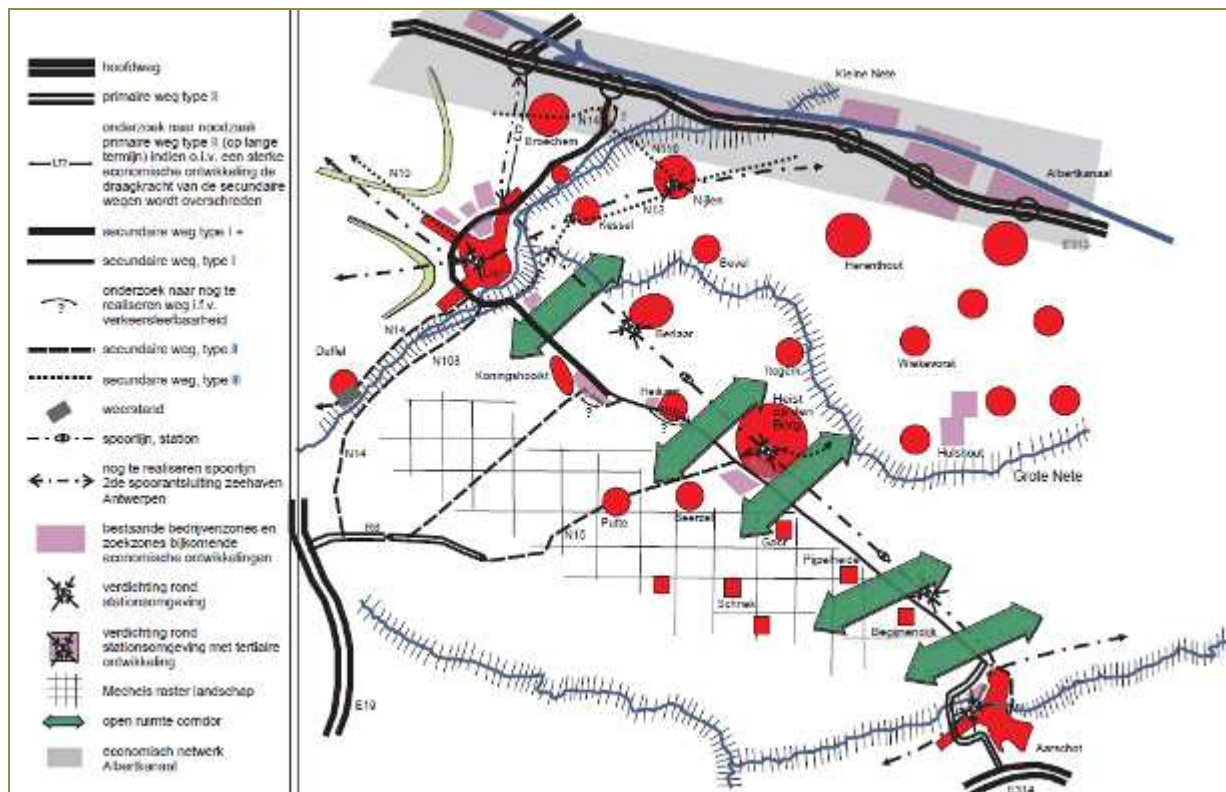
- de Langestraat (vanuit Grootlo naar Pijpelheide);
- de Grote Heidestraat – Mechelsebaan (verbinding naar Liersesteenweg en kern Begijnendijk);
- de Schrieksesteenweg (doorheen de kern van Pijpelheide);
- de Goorweg – Grote Braamstraat (verbinding van Pijpelheide naar Goor).

Om de wijzigingsaanvraag te vervolledigen, werden de Veldonkstraat, Zuidlaan en de Kruisstraat in de kern van Tremelo mee in het voorstel tot opname in het BFF betrokken. Het betreffen belangrijke verbindende straten die veelvuldig door fietsers worden gebruikt. Met deze suggesties hoopt de gemeente aansluiting te vinden met aantrekkingspolen die buiten de gemeente (en provincie) gelegen zijn.

2.3. Verkeerskundige studies

2.3.1. Streefbeeldplan N10, R16 en N14

De provincie Antwerpen heeft in 2004 een streefbeeldstudie op gemaakt voor de drager van het stedelijk netwerk Lier-Aarschot. De drager, die zowel in de provincie Antwerpen als Vlaams-Brabant verschillende gemeenten doorkruist, loopt ten noorden van de gemeente Tremelo. De studie stelt na een afweging van verschillende scenario's een wegcategorysering voor. In het voorstel wordt de N10 tussen Koningshooikt en Aarschot geselecteerd als secundaire weg type I. De weg krijgt hoofdzakelijk een verbindende functie tussen kleinstedelijke gebieden en het hoofdwegennet, aangevuld met een toeganggevende en de verblijfsfunctie voor de omliggende woongebieden.



2.3.2. Parkeeronderzoek⁸

Naar aanleiding van de heraanleg van de Grote Bollostraat en de Schrieksebaan werd op 8 juli 2010⁹ een parkeerduuronderzoek uitgevoerd.

Het onderzoeksgebied beperkte zich tot de volgende 6 locaties in het centrum van Tremelo:

- langsparkerplaatsen in de Schrieksebaan en de Grote Bollostraat;
- de parking op de hoek van Kruisstraat;
- de parking in de Hilstraat;
- de parking aan het gemeentehuis;
- de parking langs de kerk;
- de parking aan de Vinneweg.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat er ruim voldoende parkeerplaatsen zijn in het centrumgebied. De bezetting van de parkeerplaatsen is echter niet evenredig verdeeld. Zo worden de parkeerplaatsen langs de Schrieksebaan, de parking aan de kerk en de parking aan het gemeentehuis intensiever gebruikt. De parkeercapaciteit van de parking aan de Vinneweg blijft onderbenut.

Het parkeeronderzoek komt tot de conclusie dat indien alle parkeerplaatsen in de Schrieksebaan n.a.v. een herinrichting zouden verdwijnen, er op andere locaties voldoende restcapaciteit is om dit op te vangen.

De studie geeft volgende aanbevelingen:

- een vermindering van het aantal parkeerplaatsen is mogelijk maar een behoud van een gedeelte van de parkeercapaciteit in de Schrieksebaan is aangewezen;
- de parking aan de Vinneweg, die gelegen is op wandelafstand van het commerciële centrum, kan een eventuele vermindering aan parkeerplaatsen opvangen;
- een verschuiving van het parkeren (van de Schrieksebaan naar de Vinneweg) gaat best gepaard met het invoeren van een blauwe zone in de Schrieksebaan.
- Door deze maatregel worden langparkeerders doorverwezen naar de parking aan de Vinneweg en kunnen de overgebleven parkeerplaatsen in de Schrieksebaan optimaal benut worden door kortparkeerders.

2.3.3. Mobiliteitsstudie project Tremelo¹⁰

In de zuidwestelijke hoek van het kruispunt Grote Bollostraat en Baalsebaan te Tremelo wordt een nieuw project gerealiseerd. De toekomstige ontwikkelingen bestaan uit een apotheek, een handelsruimte en een appartementsgebouw. Het project streeft naar een optimale bereikbaarheid, een zo hoog mogelijke verkeersveiligheid en een minimale belasting van de omgeving van het projectgebied. Het project is vergund, de werken starten in het voorjaar van 2012.

Het studie bureau Arcadis heeft in 2010 een studie uitgevoerd naar de mobiliteitseffecten van het voorziene project. De studie gaat na of het extra verkeer en de bijkomende manoeuvres verkeershinder of mogelijke gevaarlijke situaties kan opleveren.

⁸ Parkeerduuronderzoek Tremelo, Libost-Groep, juli 2010

⁹ Het parkeeronderzoek werd slecht eenmalig en tijdens de zomervakantie uitgevoerd.

¹⁰ Mobiliteitsstudie Project Tremelo met projectnummer 10932, Arcadis, oktober 2010

In het rapport wordt beschreven wat de effecten van het project zouden kunnen zijn op verschillende verkeerskundige aspecten zoals:

- de verkeersintensiteiten in de Grote Bollostraat, Schrieksebaan en Baalsebaan;
- de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker in de Grote Bollostraat, Schrieksebaan en Baalsebaan;
- het conflict bij het in- en uitrijden van de ontworpen parkeervoorzieningen.

De studie komt tot de volgende conclusies:

- de bijkomende verkeersintensiteiten zijn zo laag dat het project geen relevante invloed zal hebben op de verkeersafwisseling op beide kruispunten. Beide kruispunten kunnen in hun huidige configuratie de voorspelde verkeersgeneratie verwerken;
- het aantal voorziene parkeerplaatsen voor bewoners, personeel en klanten volstaat voor de geplande ontwikkelingen;
- de veiligheid van het langzaam verkeer is gegarandeerd;
- het aantal bijkomende conflictpunten blijft beperkt.

De toekomstige ontwikkelingen zouden bijgevolg geen bijkomende verkeersproblemen met zich mee mogen brengen.

2.4. Geplande en gerealiseerde projecten

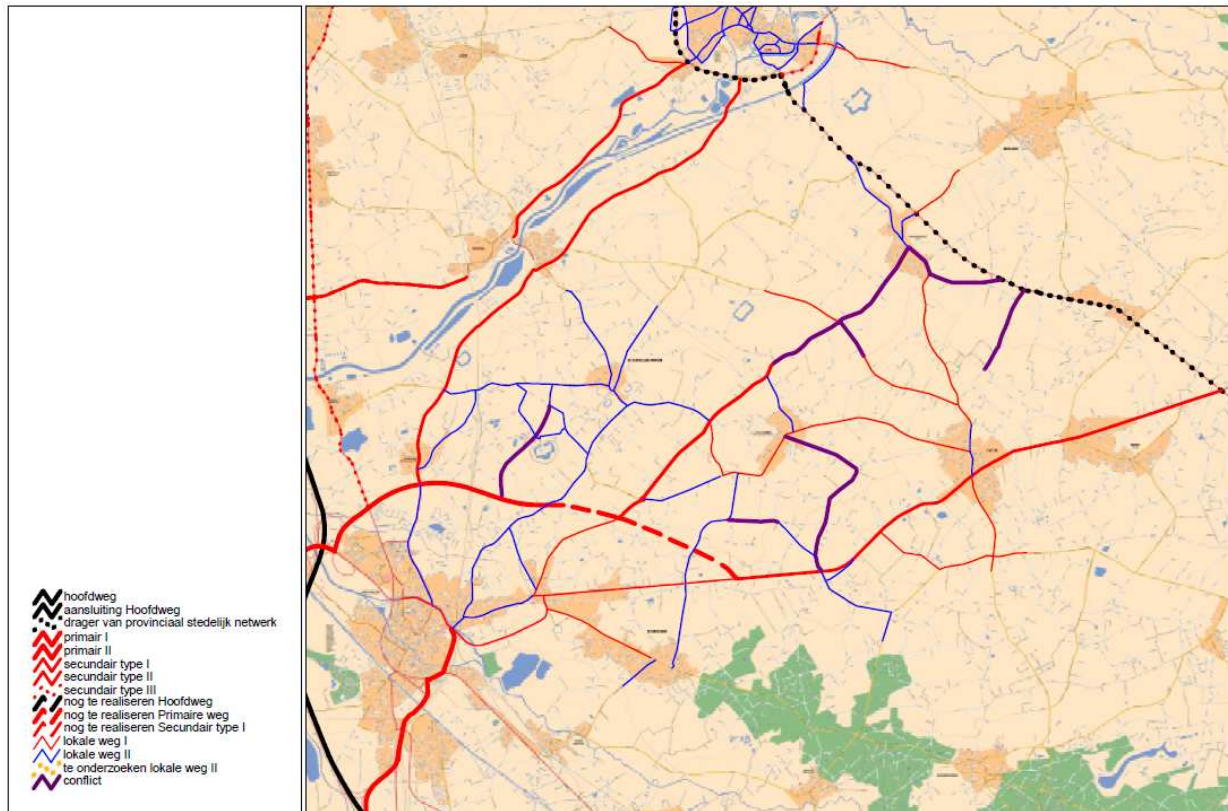
2.4.1. Doortrekking R6 Mechelen

De doortrekking van de R6 wordt beschouwd als een mogelijke oplossing voor één van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten in de regio Mechelen. Ook voor Tremelo zou dit gunstige gevolgen kunnen hebben.

Met de doortrekking van de R6 (Ring rond Mechelen) tot op de Putsesteenweg (N15) wordt een ontbrekende schakel in de ontsluiting van de regio ten noorden van Tremelo met Brussel ingevuld. Brussel zou via een directe verbinding over goed uitgeruste wegen bereikt kunnen worden. Voor zover de doorstroming over dit traject (N10, N15, R6, A1/E19) vlot verloopt, zou deze route een goed alternatief kunnen zijn voor de huidige routes van het woon-werkverkeer die vandaag door Tremelo lopen.

De afdeling Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid heeft op 30 juni 2010 een stedenbouwkundige aanvraag ingediend voor de doortrekking van de R6 (van Sint-Katelijne-Waver tot aan de Putsesteenweg, grens Putte/Bonheiden). Het openbaar onderzoek van deze aanvraag liep van 12 juli 2010 t.e.m. 9 september 2010.

De werken voor de doortrekking van de R6 zullen ten vroegste in 2011 opstarten.



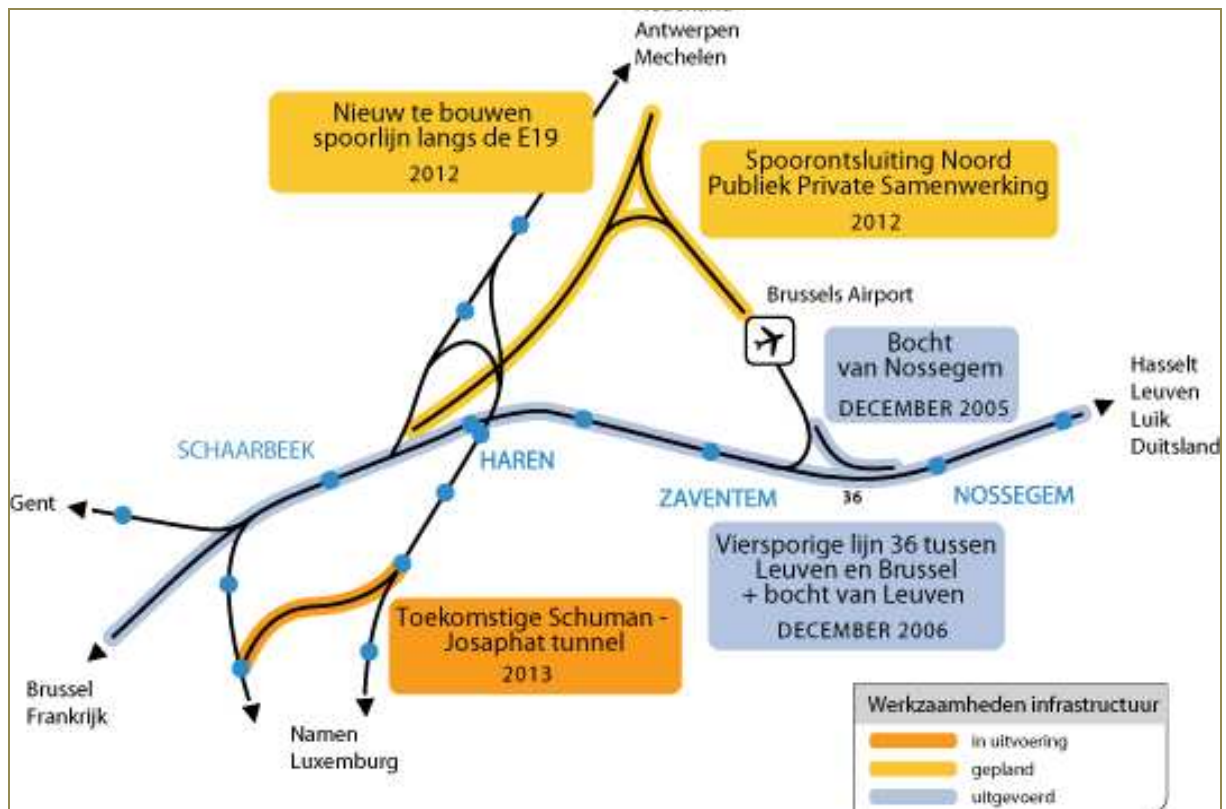
Figuur : Mogelijk tracé bij doortrekking R6: situering binnen wegcategorisering provincie Antwerpen (Bron: opmaak bovengemeentelijk actieplan voor de begeleidende maatregelen voor het doortrekken van de R6, Langzaam Verkeer i.o.v. AWV Antwerpen/Provincie Antwerpen)

2.4.2. Diabolo-project

Het Diabolo-project is een plan van Infrabel voor de noordelijke ontsluiting van de nationale luchthaven. Het bestaat uit twee delen:

1. een nieuwe spoorlijn tussen Brussel en Mechelen (L25N);
2. de aansluiting met de nationale luchthaven Brussels Airport.

Vooraf het eerste luik van het project zou een (positieve) invloed kunnen hebben op de mobiliteit in Tremelo (modal shift voor het woon-werkverkeer). Op middenberm van de E19 Brussel-Antwerpen wordt een nieuwe spoorlijn aangelegd die Brussel met Mechelen verbindt. Dit zou niet alleen moeten resulteren in vlottere treinverbindingen, maar zou ook het autoverkeer op de snelwegen en op de Ring in het noorden van Brussel moeten ontlasten. Het station Brussel-Nationaal-Luchthaven krijgt een noordelijke ontsluiting: de spoorlijn 36C wordt verlengd met een ondergrondse verbinding die aansluiting krijgt op spoorlijn 25N. Tegen het einde van 2012 moeten de werken voltooid zijn.



Figuur : stand van zaken Diabolo-project
 (Bron: <http://www.infrabel.be>, laatst geraadpleegd op 4 januari 2010)

2.4.3. Spoorboog Leuven voor de spoorlijnen Aarschot-Leuven en Leuven-Brussel

Door de aanleg van de spoorboog werd een snellere verbinding naar Brussel vanuit Diest en Aarschot mogelijk. Omdat de treinen niet langer rechtsonkeer moeten maken in het station van Leuven wordt een aanzienlijke winst in reistijd geboekt (ongeveer 20min.). De Bocht van Leuven, ook wel spoorlijn 35/2 genoemd, werd op 10 december 2006 in gebruik genomen.

Door deze ingreep hoopte men autependelaars naar Brussel te overtuigen om over te stappen op de trein. Vooral voor de pendelaars uit de regio van Aarschot, Diest of Hasselt betekende deze snellere verbinding een meerwaarde.

Het is echter twijfelachtig of de pendelaars uit de regio rond Tremelo ook deze stap gewaagd hebben. Voor deze verkeersdeelnemers lijkt deze verbinding minder aantrekkelijk omdat ze in eerste instantie van Brussel wegrijden. Deze psychologische barrière is niet gemakkelijk te doorbreken.

2.4.4. Verdubbeling spoorlijn Brussel-Leuven

In het kader van het GEN-project en het HST-project werd de spoorlijn Brussel-Leuven verdubbeld. Hierdoor werd de snelheid van de treinen opgetrokken en de dienstverlening (stiptheid en aanbod) verbeterd.

Daarnaast werden de stations en stopplaatsen op de lijn Brussel-Leuven gemoderniseerd. De verdubbeling van de sporen levert tussen Leuven en Brussel een tijdswinst op van 3 minuten.

2.4.5. Projecten op het grondgebied van Tremelo met een mogelijke mobiliteitsimpact

Project	Opdrachtgever	Ontwerper	Fase
Openbare werken			
a. bovengemeentelijk IP of OP of gecombineerde gemeentelijke investeringsprojecten :			
- OP21.880-Grote Bollostraat fase 1 en 21.880-G Lokaal Pact (vroegere GIP B208.228)	Aquafin	Hevec (nu Mebumar)	Aanbesteding Uitvoering 2010
- OP22.142-Grote Bollostraat fase 2 met deel Tremelo-centrum	Aquafin/ Tremelo	Libost Groep	Opmaak OF2 (=def ontwerp) Uitvoering 2011-2012
- IP20.878 Collector Werchter fase 3 + GIP B210090- Geetsvondelstraat	Aquafin/ Tremelo	Libost Groep	Aanbesteding Uitvoering 2011
- IP20.679 VBR Meiboomlaan-Bonte Osstraat	Aquafin	Libost Groep	Opmaak OF2 (=def ontwerp) uitvoering 2012-2013
- IP20.883 VBR Schrieksebaan-Vondelpark-Nieuwstraat + GIP ...(nog aan te vragen)	Aquafin/ Tremelo	Libost Groep	Opmaak OF2 (=def ontwerp) uitvoering 2013-2014
- IP20.882 VBR Schaluinstraat-C.Huysmansstraat-Monnikstraat-Domstraat (nog op te dragen in loop 2010 op kwartaalprogramma 2011 - staat nu op rol) - zal ook GIP in combinatie worden aangevraagd betreff. Schaluinstraat	Aquafin Tremelo	Nog geen	Dossier met tracé volgens herrekenende hydronaut 2005 volgt nieuwe herrekening in 2011?
b. gemeentelijke investeringsprojecten (GIP's):			
- B209.037 Nobelstraat	Tremelo	Stabo cvba	Evaluatie VO door VMM en naar def.ontwerp Uitvoering 2011-2012
- B209.160 Pastoriestraat-Beulkensstraat-Van Holestraat en deel C.Huysmansstraat en P.Caytanstraat	Tremelo	Stabo cvba	Evaluatie VO en naar def.ontwerp Uitvoering 2013
- B210.041 Riolering- en wegeniswerken Dennenlaan/ O.L.Vrouwstraat en deel Jagerslaan MET Rooilijn- en onteigeningsplan	Tremelo	Stabo cvba	Voorontwerp naar VMM Uitvoering 2012-2013

- allerlei kleinere IP's volgens GUP's in kader van Eur Richtlijn Water	Tremelo/	Cluster en dossierbepaling
c. gemeentelijke riolering- en wegeniswerken zonder subsidies			
- Stappaertblokstraat	Tremelo	In gunningprocedure	Uitv. 2010-2011
- Denstraat	Tremelo	In gunningprocedure	Uitv. 2010-2011
d. andere			
- Fiets- en voetgangersbrug over Dijle te Ninde	Haacht/ Tremelo/ Waterwegen en Zeekanaal	Waterwegen en Zeekanaal	Def. ontwerp Uitvoering 2010-2011
Sociale woningen/verkav.			
Bouw van een 33 sociale woningen en 8 loten in Grote Bollo en Dupontlaan	SWK		Opstart 2010 - 2011
Gemengd bouwproject van om en bij de 20 woonegelegenheden aan de Vanregenmortelstraat	OCMW		Bouwvergunning- aanvraag
Bouw			
BKO hoofdlocatie Bonte Os	Tremelo	Libost	Aanbesteding Uitvoering 2010-2011

2.4.6. Ontwikkeling woonuitbreidingsgebied Kalvenne

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Tremelo is er sprake van een gefaseerde ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied 'Kalvenne'. De toekomstige invulling van dit gebied kan een belangrijke impact hebben op de mobiliteitsstructuur van de gemeente.

De realisatie van het programma (handel, wonen, recreatie) op het terrein zal hierin bepalend zijn. Het structuurplan geeft aan op welke manier bestaande functies en toekomstige ontwikkelingen ontsloten zouden moeten worden. Zo zou de parking Vinneweg uitgewerkt worden als een belangrijk openbaar vervoersknooppunt. Parallel aan de Schrieksebaan zou een ontsluitingsweg aangelegd worden die via de parking Vinneweg zou uitkomen op de Baalsebaan. Ook de Vinneweg zou instaan voor de ontsluiting van het gebied.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan zal invulling geven aan de ontwikkelingsperspectieven van dit grootschalige woonuitbreidingsgebied. Tijdens dit planproces zal er bijzondere aandacht gaan naar de mobiliteitsimpact van de vooropgestelde ontwikkelingen. Zo moet er absoluut vermeden worden dat nieuwe ontsluitingswegen gebruikt zullen worden door het doorgaand verkeer.

3. VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN

3.1. Beleidsactoren

3.1.1. Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

De visie van het Agentschap Wegen en Verkeer laat zich als volgt samenvatten: een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers in Vlaanderen.

Om deze visie te kunnen realiseren stelt het Agentschap¹¹ de volgende strategische doelstellingen voorop:

1. Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
2. Op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen op een volwaardige manier kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.
3. De verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
4. Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
5. De schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.”

De afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant onderschrijft de bepalingen van het RSV en het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Het Agentschap tracht de ontwikkelingsperspectieven, die gekoppeld zijn aan de doorgevoerde selecties, te realiseren.

Op het grondgebied van Tremelo bevinden zich geen hoofdwegen of primaire wegen I. In het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant wordt de Tremelobaan-Veldonkstraat als een secundaire weg type III geselecteerd. Op deze wegen wordt een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets doorgevoerd. De verbindingfunctie van de auto is er ondergeschikt aan het openbaar vervoer en de fiets. Via een aangepaste inrichting moet de verbindingfunctie van de weg afgestemd worden op de erftoegangsfunctie.

3.1.2. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) - Afdeling BMV (Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid)¹²

Het BMV beschouwt Tremelo als een typische gemeente van het buitengebied. Doordat weinig inwoners tewerkgesteld zijn in de gemeente zelf, oefenen de steden Brussel, Mechelen en Aarschot een grote aantrekkingskracht uit op de dagelijkse pendelaars.

De beperkte bediening met het openbaar vervoer is een gekend probleem. Het verspreide bebouwingspatroon van de gemeente bemoeilijkt een goede ontsluiting met de bus. De gemeente heeft geen directe aansluiting op het treinvervoer. Daarom moet er volgens het BMV vooral ingezet worden op goede busverbindingen met de NMBS-stations. Zo verdienen de busverbindingen met Haacht en Aarschot bijzondere aandacht.

Tremelo verschilt op het vlak van mobiliteit niet echt van haar buurgemeenten. De afwezigheid van een gewestweg vormt hierop een uitzondering. Hoewel de hiërarchie in het wegennet niet altijd even leesbaar is, kunnen er toch enkele belangrijke assen onderscheiden worden op het grondgebied van de gemeente.

¹¹ Bron: <http://www.wegenenverkeer.be/nl/over-awv/visie.html>, laatst geraadpleegd op 27 oktober 2010

¹² Het BMV (Veerle Smet) werd telefonisch bevraagd aan de hand van een lijst die in bijlage bij deze oriëntatienota is gevoegd.

Het BMV staat niet negatief tegenover een verplaatsing van de secundaire weg type III van de Veldonkstraat naar de Baalsebaan maar plaatst toch enkele kanttekeningen: zo is doorstroming op de Baalsebaan niet ideaal tijdens de ochtendspits.

3.1.3. De Lijn

3.1.3.1. Mobiliteitsvisie 2020

De Lijn tracht met haar Mobiliteitsvisie in te spelen op de veranderende omstandigheden waarin het openbaar vervoer opereert. Deze visie spreekt zich uit over de gewenste openbaar-vervoerstructuur op alle niveau's. Het streefdoel is een duurzame mobiliteit waarin een hoogwaardig openbaar vervoer een belangrijke rol speelt.

De belangrijkste doelstellingen van het plan zijn:

- bereikbaarheid kwalitatief vrijwaren;
- toegankelijkheid garanderen;
- verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verhogen;
- ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur op elkaar afstemmen.

Met deze doelstellingen onderschrijft de Lijn de hogere mobiliteitsplannen en -visies op federaal en gewestelijk niveau.

De Lijn wil met deze strategische beleidsvisie een antwoord bieden op de groeiende mobiliteitsproblemen door te streven naar een structureel verbeterd en geoptimaliseerd openbaar-vervoersysteem. Het plan geeft aan welke de ontbrekende schakels zijn in de huidige openbaar-vervoerstructuur en welke relaties in de toekomst dienen versterkt te worden.

De visie van De Lijn beperkt zich niet tot het stedelijke en regionale niveau. De Lijn wil samen met de NMBS een openbaar-vervoernetwerk uitbouwen dat beantwoordt aan de vraag van de middellange-afstandsreizigers die een snelle en frequente verbinding eisen. De visie op het interregionaal verkeer is uitgewerkt in drie vervoersconcepten: de lightrails, de sneltram en de snelbus. Deze transportmodi dragen binnen iedere provincie bij tot de hoofdstructuur van het openbaar vervoer. Nieuwe verbindende en ontsluitende streeklijnen kunnen hierop aantakken om zo de interstedelijke en regionale hoofdstructuur te versterken.

De gemeente Tremelo valt tussen de mazen van het net van dit interregionaal verkeer. De Lijn wil investeren in twee sneltramprojecten die gunstig zijn voor het verbindend regiovervoer maar die de gemeente niet rechtstreeks aandoen. Het betreft de lijn Heist-op-den-berg - Brussel en de lijn Aarschot-Leuven.

De eerste lijn betreft een sneltram die Heist-op-den-Berg verbindt met het station van Haacht, Kampenhout, Steenokkerzeel om dan de Cargozone en het station Zaventem Luchthaven te bedienen. Vervolgens zou deze verbinding vanuit Zaventem functioneren als een performante tramverbinding naar Brussel. De Lijn ziet deze verbinding als een aanvulling op het interregionale netwerk Mechelen-Leuven-Brussel. De tramlijn moet in deze regio uitgroeien tot een duurzaam en performant alternatief voor de wagen. Een kwalitatief ontsluitend net tussen Haacht en Heist-op-den-Berg is gericht op deze snelle verbinding (p. 24, Mobiliteitsvisie 2020). Deze verbinding heeft een vrij groot reizigerspotentieel.

De tweede lijn moet de afgelegen gemeentelijke kernen tussen Aarschot en Leuven op een snelle manier verbinden met deze steden. In Leuven wordt deze sneltram verknoopt met andere radiale tram- en buslijnen.

3.1.3.2. Tremelo

De Lijn werd in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan bevroegd¹³. De Lijn nam m.b.t. de mobiliteitsproblematiek in Tremelo volgende standpunten in:

× Knelpunten:

- De Lijn heeft, m.u.v. de klassieke problemen die zich op specifieke momenten in elke dorpskern voordoen, geen bijzondere problemen qua bereikbaarheid of doorstroming in Tremelo.

Actie¹⁴: een verscherpt toezicht op foutparkeren kan de doorstroming verbeteren. Door de parking Vinneweg in te schakelen als hoofdparkerplaats voor auto's, kan de Schrieksebaan opgewaardeerd worden als verblijfsruimte en OV-bestemming, in overeenstemming met het STOP-principe¹⁵.

- Tremelo heeft nog een beperkt aantal plaatsen die onvoldoende bediend worden volgens het Vlaamse decreet basismobiliteit, aangezien voor een pragmatische invulling van de basismobiliteit is gekozen.

Op dit moment is vooral de relatie met Aarschot onvoldoende uitgebouwd.

Actie: een verdere uitbreiding van het aanbod De Lijn is afhankelijk van een potentieelonderzoek en zal dus niet louter op basis van kaarten gebeuren.

Op basis van gebiedsevaluaties wordt het busnetwerk cyclisch herzien door De Lijn. De projecten worden op hun potentieel doorgerekend zodat ze via netmanagement geïmplementeerd kunnen worden van zodra ze een voldoende score halen en er budgetten beschikbaar zijn.

Toekomstige evaluaties van de belbus worden opgenomen in de gebiedsevaluaties.

- Op marktdagen kan het centrum van Tremelo niet bediend worden en doet de lijn 333 enkel de halte in de Bruggelandenstraat aan.
- Op sommige plaatsen ontbreekt een degelijke halte-infrastructuur. Dit geldt onder meer voor de centrumhalte aan het administratief centrum. De Lijn heeft een aanvraag ingediend om twee vaste palen in te planten (ter vervanging van de palen op voet) maar heeft hier nog geen toestemming voor ontvangen. Een definitieve oplossing dringt zich op.

Aan de parking Vinneweg zijn bushaltes ingericht, maar een schuilgelegenheid ontbreekt.

× Toekomstige projecten en acties

- De Lijn Vlaams-Brabant werkt aan een nieuw plan voor het openbaar vervoer in de ruime regio rond Leuven. Hierin zal ook de gemeente Tremelo aan bod komen.
- De Lijn staat positief tegenover een eventuele verplaatsing van de secundaire weg type III van de Veldonkstraat naar de Baalsebaan. Momenteel rijdt er immers geen bus over de Veldonkstraat, maar wel over de Baalsebaan.
- In het voorontwerp van het GRS wordt voorgesteld om een centrale halteplaats te voorzien op de parking Vinneweg.

De parking Vinneweg heeft voor de Lijn Antwerpen geen enkele gewenste functie op het vlak van openbaar vervoer. Zoals eerder gesuggereerd kan de parking wel een belangrijke rol vervullen voor het parkeren van privaat verkeer. De Lijn vreest dat doorgaande bussen nodeloos tijd gaan verliezen door deze halte aan te doen. Bovendien is de halte op een veel minder zichtbare en voor de reizigers veel minder logische plaats voorzien dan de huidige halte op de Schrieksebaan.

¹³ De bevraging gebeurde a.d.h.v. een vragenlijst die in bijlage bij de oriëntatienota is gevoegd.

¹⁴ Actie= actie die door De Lijn werd voorgesteld als mogelijke oplossing voor de aangehaalde problematiek.

¹⁵ de S staat voor stappen, de T voor trappen, de O voor openbaar vervoer en de P voor personenwagen. Alleen indien de eerste drie alternatieven onmogelijk zijn, is het gebruik van de auto te verantwoorden.

Indien de gemeente aandringt op een bediening van de Vinneweg kan De Lijn Antwerpen een aantal ritten, die qua koppeling en herkomst niet gehinderd zouden worden door een vertrek aan de Vinneweg, hier naar toe sturen (voor zover dat de omrijbeweging geen verhoogde personeelskost met zich meebrengt en dat de doorgaande reizigers niet gehinderd worden door deze omweg).

De parking Vinneweg kan echter niet dienen als vervanging voor de huidige halte in het centrum. Ook De Lijn Vlaams-Brabant wil de centrumhalte op de Schrieksebaan (t.h.v. het administratief centrum) in Tremelo behouden.

- De algemeen gekende acties zoals verkeerseducatie, derdebetalerssystemen e.d. kunnen ook in Tremelo hun vruchten afwerpen. De Lijn doet hiervoor een beroep op de expertise van het begeleidend studie bureau.
- Voor de Lijn moeten er geen snelheidsregimes aangepast worden in Tremelo.

× Beschikbare data:

- Er zijn geen grootschalige telgegevens beschikbaar voor Tremelo. Dit kan pas indien er gebruik gemaakt wordt van een nieuw ticketing-systeem dat een perfecte registratie van de opstappers zal toelaten. Op dit moment wordt er gewerkt met punctuele tellingen i.f.v. meldingen van overbezetting en evaluatiemomenten. De Lijn heeft geen aanwijzingen dat de demografische spreiding van de reizigers in Tremelo zou afwijken van andere gemeenten.
- Het gebruik van de belbus is in het verleden verschillende keren geëvalueerd. De gemeente Tremelo werd telkens uitgenodigd op de evaluatie-vergaderingen en heeft steeds een dossier ontvangen. De Lijn kan in deze evaluaties echter geen beeld schetsen over wie precies gebruik maakt van de belbus.

3.1.4. Provincie Antwerpen

De provincie Antwerpen gaat voor een veiliger en duurzamer verkeer. Het provinciebestuur zet in op zachte mobiliteit. Het mobiliteitsbeleid is dan ook voornamelijk gericht op voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer.

De provincie beschouwt zichzelf als hét fietsbestuur bij uitstek en voert dan ook een fietsbeleid dat zich zowel richt op de recreant als de dagdagelijkse gebruiker van de fiets. Naast een algemeen fietsbeleid voert de provincie ook andere acties om de verkeersveiligheid te verhogen (feest- en fuifbussen, alcohol- en drugscontroles).

Via verkeerseducatie en bedrijfsadvies probeert het provinciebestuur haar inwoners te sensibiliseren.

De provincie Antwerpen adviseert de (mobiliteits)plannen die door de verschillende overheden worden opgemaakt. Daarnaast stelt ze zelf enkele verkeersstudies op. Zo worden enkele secundaire wegen in detail bestudeerd. De streefbeeldstudie voor de N10 is hier een goed voorbeeld van. (zie verkeerskundige studies)

In het ruimtelijk structuurplan Antwerpen verwoordt de provincie haar visie op mobiliteit. Het structuurplan formuleert zowel algemene als gebiedsspecifieke doelstellingen die een weerslag hebben op mobiliteit.

De algemene doelstellingen zijn:

- op een juiste manier omgaan met fragmentatie en verstedelijking door het stimuleren van stedelijke vernieuwing, het vergoten van samenhang tussen stedelijke fragmenten, het tegengaan van versnippering,....
- het handhaven van een sterke en geconcentreerde ruimtelijk-economische structuur door selectief om te gaan met nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe

- economische ontwikkelingen worden gekoppeld aan de belangrijkste infrastructuren;
- het differentiëren van de bereikbaarheid door het stimuleren van het openbaar vervoer- en fietsgebruik en het bevorderen van multimodaliteit in stedelijke gebieden en economische knooppunten.

De volgende gebiedsspecifieke doelstellingen m.b.t. het Mechelse rasterlandschap kunnen ook gevolgen hebben voor de mobiliteit in Tremelo:

- het concentreren van stedelijke activiteiten aan de randen. De stedelijke gebieden Mechelen, Lier, Heist-op-den-Berg en Aarschot als uitgesproken verdichtingspunten;
- de infrastructuur N10, de spoorweg en de regionale bedrijventerreinen in Lier, Heist-op-den-Berg en Aarschot als structuurbepalende elementen bij de verdichting van het stedelijk netwerk Lier-Aarschot;
- de N10 als drager van het stedelijk netwerk;
- het vrijwaren van het binnengebied voor de open ruimte functies (geen verdere verstedelijking, duidelijke afbakening van een tuinbouwgebied).

Het RSPA stelt enkele nieuwe verbindende buslijnen voor. Zo wordt de stad Herentals via Heist-op-den-Berg, Putte, Keerbergen, Haacht en Tildonk verbonden met Leuven.

De provincie voorziet een éénduidige lijnvoering en een hoge frequentie.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van Tremelo kan nagaan op welke manier beide provinciale fietsroutenetwerken optimaal op elkaar afgestemd kunnen worden.

3.1.5. Buurgemeenten

3.1.5.1. Heist-op-den-Berg

De gemeente Heist-op-den-Berg beschikt sinds 2002 over een conform verklaard mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan omvat een beleidsplan met een toekomstvisie tot 2010. In 2007 werd er een sneltoets uitgevoerd en werd er beslist om spoor 2 'verbreden en verdiepen' te volgen. Het oorspronkelijk mobiliteitsplan blijft van kracht tot dat dit planningsproces is afgerond en het vernieuwde mobiliteitsplan conform verklaard wordt door de Vlaamse overheid.

Zowel in het duurzaam bereikbaarheidsscenario als het leefbaarheidsscenario werden ontsluitende buslijnen richting Tremelo voorzien. In het fietsbeleidsplan werd een bovenlokale functionele fietsroute uitgewerkt. Deze noord-zuid georiënteerde route liep van Tremelo over Heist-op-den-Berg tot in Olen.

Heist-op-den-Berg stelde een verkeersstructuurschets op voor Pijpelheide en Schriek, twee gehuchten ten noorden van Tremelo. In de schets worden de doortochten doorheen deze kernen herzien met bijzondere aandacht voor de centrumgebieden. Het centrumgebied van Schriek en een aanpalend gebied worden als verblijfsgebied (zone 30/50) aangeduid. Binnen- en buitenpoorten markeren de kern en vallen samen met de vooropgestelde snelheidsregimes. Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd.

Het mobiliteitsplan selecteert twee belangrijkste verbindingswegen tussen Tremelo en Heist-op-den-Berg (Hoogstraat/Schrieksebaan, Kapelstraat/Schrieksebaan) als lokale weg type II. Deze wegen staan voornamelijk in voor de ontsluiting op lokaal niveau. Ze verzorgen de relaties tussen de verschillende kernen en de buurgemeenten

In het langgerekte lintdorp van Grootlo wordt tussen de buitenpoorten een zone 50 ingesteld. De bestaande buslijn 52 (Tremelo – Schriek – Putte – Mechelen) verbindt Tremelo met Heist-op-den-Berg. Om te kunnen voldoen aan de voorwaarden, vermeld in het decreet op de

basismobiliteit, werd deze lijn na de conformverklaring van het mobiliteitsplan opgewaardeerd.

3.1.5.2. Begijnendijk

De gemeente Begijnendijk beschikt sinds 2005 over een conform verklaard beleidsplan.

Het beleidsplan van Begijnendijk voert een wegencategorisering door om een duidelijk wegenhiërarchie te bekomen waarbij het ruimtelijk beleid overeenkomt met de functie van de weg. Het plan onderscheidt secundaire wegen, lokale wegen type I, lokale wegen type IIb en overige lokale wegen.

In deze oriëntatienota overlopen we de selecties die een betekenis kunnen hebben voor Tremelo.

De Werchtersesteenweg wordt geselecteerd als lokale weg type I. De hoofdfunctie van deze weg is het verzamelen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau. Het geven van toegang wordt als een aanvullende functie beschouwd.

De Baalsebaan (als verbinding tussen Baal en Begijnendijk) en de Tremelosesteenweg (tussen Betekom en Baal/Tremelo) worden aangeduid als lokale wegen type IIa. De hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen en verbinden op lokaal niveau en dit zowel voor het auto- als fietsverkeer. Naast het verzamelen van het verkeer staan deze wegen ook in voor de verbindingen tussen de kernen in de gemeente en de buurgemeenten.

(De provincie selecteerde reeds de Tremelosesteenweg – Aarschotsesteenweg weg als secundaire weg type III

De bovengenoemde wegencategorisering wordt gekoppeld aan snelheidsregimes en inrichtingsprincipes:

- secundaire wegen: 90-70-50 km/h;
- lokale wegen type I: 70-50-30 km/h;
- lokale wegen type II en III: 70-50-30 km/h.

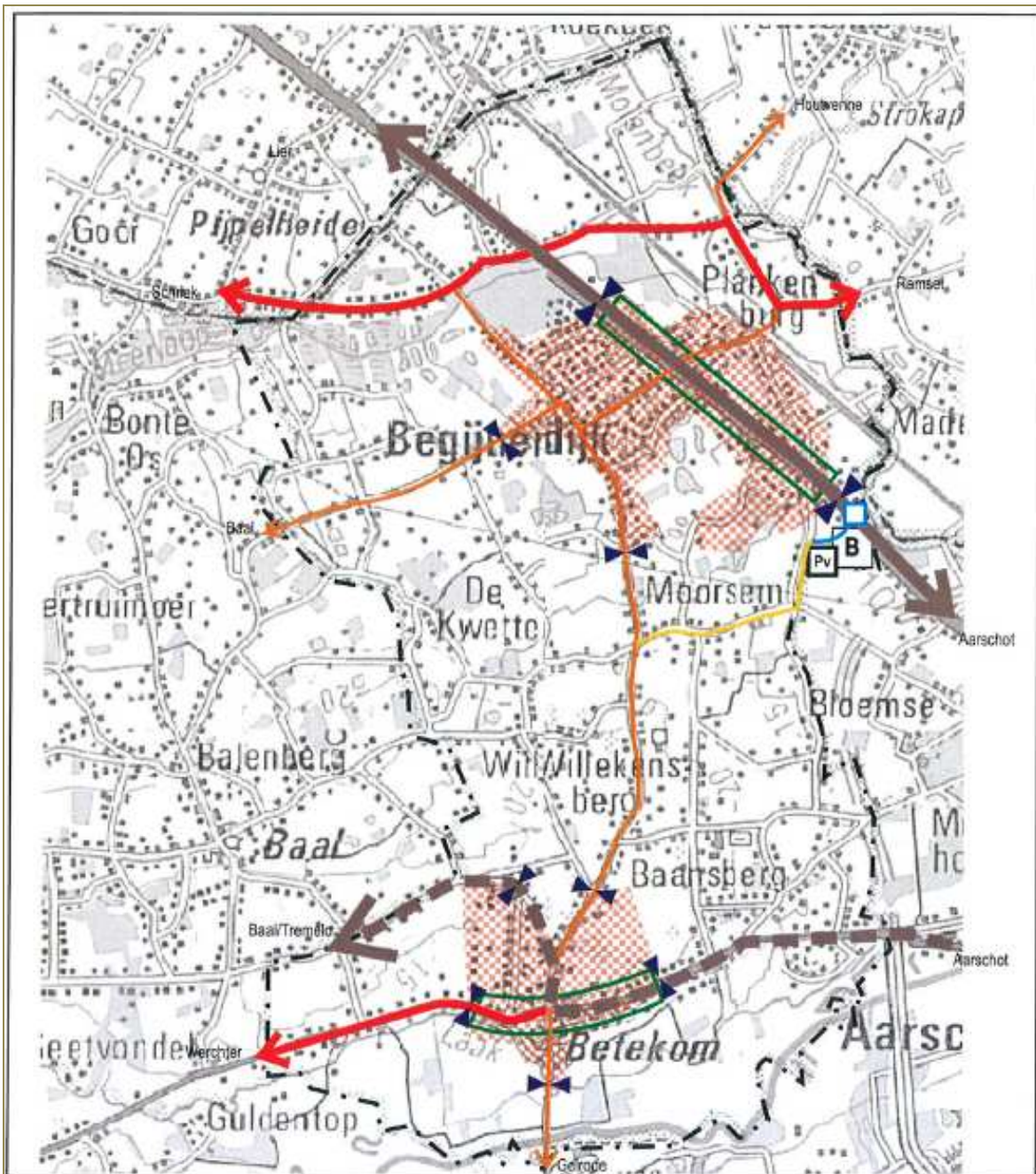
Het opgelegde snelheidsregime wordt mee bepaald door de erffunctie van de weg. In de verblijfsgebieden wordt maximaal 50km/h vooropgesteld. In de dorpscentra wordt een zone 30 ingevoerd.

Voor de Werchtersesteenweg (Lokale weg type I) zijn volgende inrichtingsprincipes van toepassing:

- ontmoedigen van doorgaand verkeer door een aangepaste inrichting en snelheidsregime. De richtsnelheid wordt beperkt tot 70km/h.
- aanpassen inrichting Betekom-dorp als doortocht;

De Baalsebaan (Lokale weg type IIa) zou in de toekomst moeten beantwoorden aan de volgende inrichtingsprincipes:

- ontmoedigen van doorgaand verkeer door een aangepaste inrichting en snelheidsregimes. De richtsnelheid wordt beperkt tot 70km/h;
- verbeteren van de verblijfsfunctie en -kwaliteit in de kernen. Door een aangepaste inrichting functioneren de kernen als filter en wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd;
- veilige, verbindende fiets- en voetpaden die de haltes van het openbaar vervoer goed bereikbaar maken.



Legende

-  poorten
-  nieuw veilig kruispunt
-  doortochtherinrichting
-  nieuwe interne ontsluitingsweg
-  secundaire weg type 1
-  secundaire weg type 3
-  lokale weg type I
-  lokale weg type IIa
-  lokale weg type IIb

MOBILITEITSPLAN BEGIJNENDIJK
Kaart 11: autoverkeer - infrastructuur



Projectwv.: Peter Peeters
 Ontwerper: Christel Vannoppen
 maart 2004
 Projectnr.: 07/2401
 2401-krt-101A.cdr
 zonder schaal



Figuur : weginfrastructuur en -categorisering Begijnendijk
 (Bron: Mobiliteitsplan Gemeente Begijnendijk, Fase 3: Beleidsplan, Arcadis Gedas)

3.1.5.3. Rotselaar

De gemeente Rotselaar beschikt over een conform verklaard mobiliteitsplan. De sneltoets, die werd goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie van 1 februari 2008, resulteerde in de vraag om het bestaande mobiliteitsplan verder te verbreden en uit te diepen.

Rotselaar wordt nog steeds geconfronteerd met enkele regionale problemen die ook kenmerkend zijn voor de mobiliteitsproblematiek in Tremelo.

De oprit van de E314 oefent een belangrijk aanzuigeffect uit op het omliggend "residentieel" gebied. Het doorgaand en sluipverkeer veroorzaakt heel wat verkeersoverlast in de kernen.

Door de heraanleg van wegen (doortochtenaanpak) en het invoeren van een lager snelheidsregime (snelheidsplan) hoopt de gemeente het sluipverkeer te ontmoedigen.

Zo zou de doortocht in Wezenmaal aangepakt worden. Door de aanleg van middengeleiders en een verhoogd plateau moet de snelheid van het gemotoriseerd verkeer verder afgeremd worden.

Daarnaast engageert de gemeente zich om, op basis van een verkeersanalyse, enkele voorstellen uit te werken die resulteren in een grotere verkeersleefbaarheid en -veiligheid voor alle verkeersmodi in Rotselaar-dorp.

Rotselaar heeft de laatste jaren belangrijke inspanningen gedaan om recreatief en functioneel fietsroutenetwerk verder uit te bouwen.

De verkenningsnota voor de verbreding en uitdieping somt enkele plannen/projecten op die in de toekomst een belangrijke mobiliteitsimpact zouden kunnen hebben:

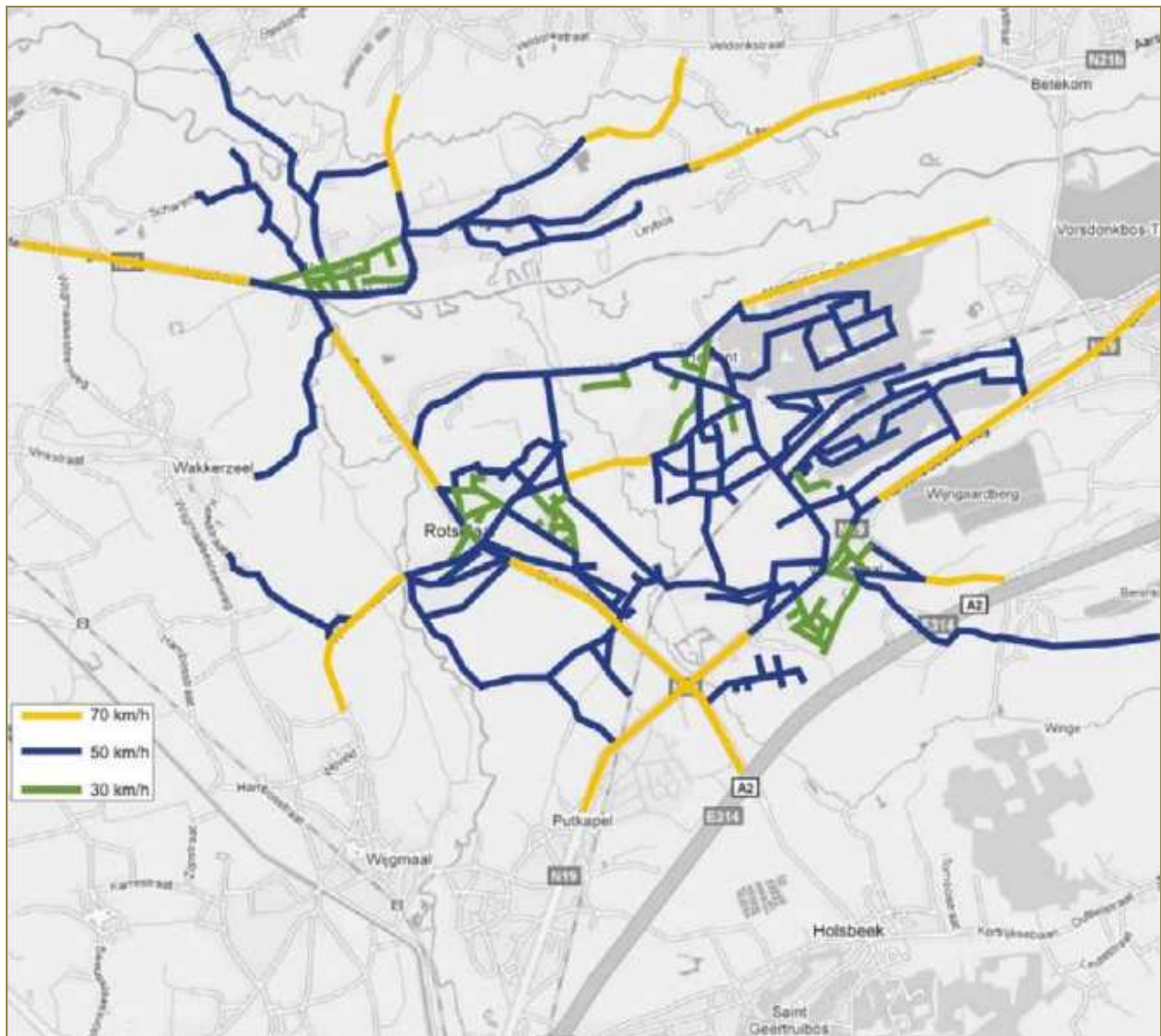
- uitbreiding van de ambachtelijke zone Wingepark;
- heroriëntering van de ontsluiting van de Danone-fabriek;
- uitbreiding van het recreatiedomein De Plas.

Zowel de verkenningsnota (maart 2009) als de uitwerkingsnota (januari 2010) werden reeds goedgekeurd. Het studiebureau Vectris cvba is momenteel bezig met de uitwerking van het nieuwe beleidsplan.

Op basis van de volgende thema's wordt het toekomstige mobiliteitsbeleid uitgetekend:

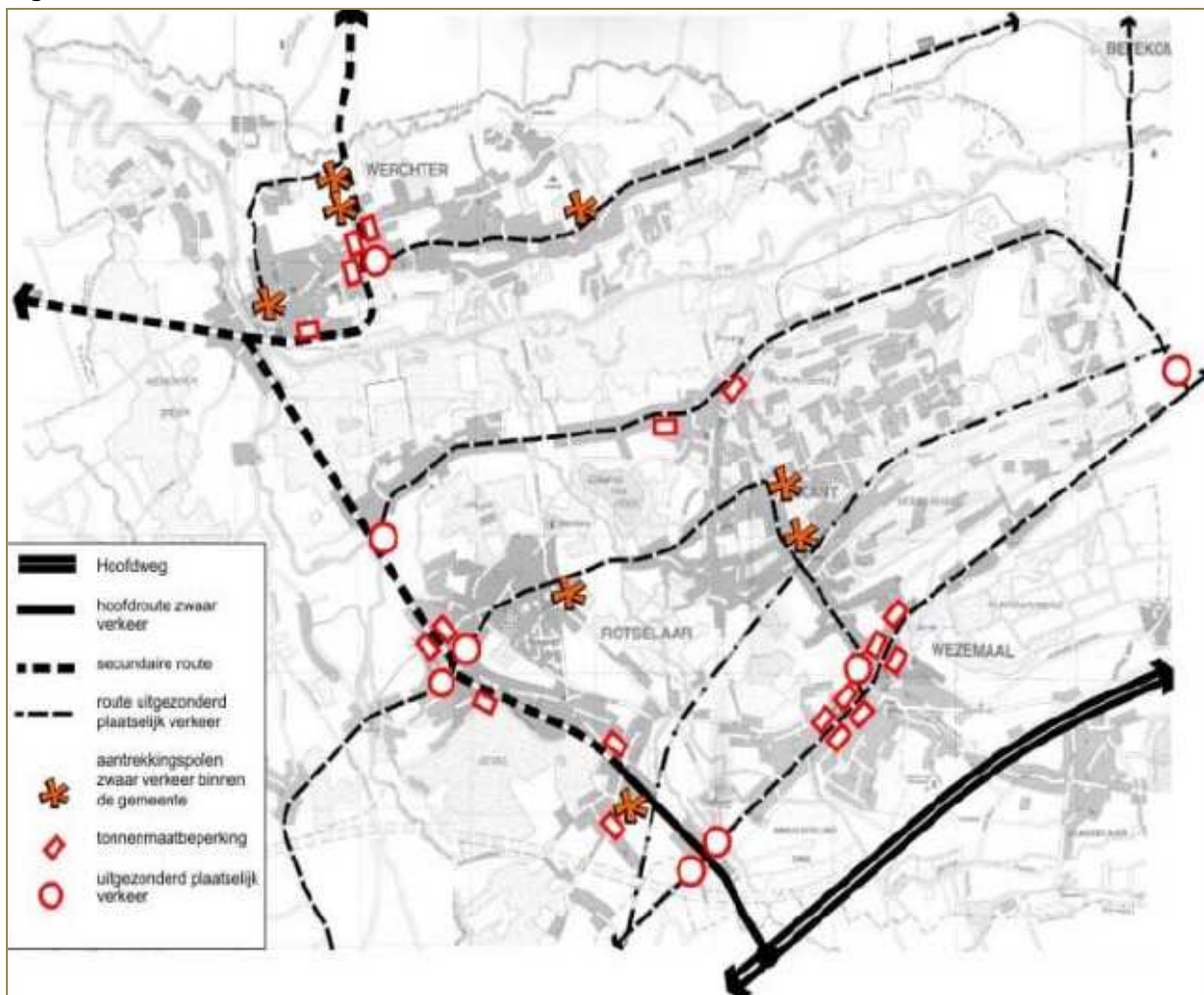
- de impact van ruimtelijke projecten (stationsomgeving Wezemaal, industrieterrein Wingepark, uitbreiding De Plas, woningbouwprojecten in Werchter, Wezemaal, Rotselaar);
- de verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk (inrichten van zone 30, inschakelen van trage wegen voor alternatieve ontsluiting);
- het fietsroutenetwerk;
- de multimodale ontsluiting van het station van Wezemaal;
- het openbaarvervoeraanbod;
- de monitoring van de verkeersveiligheid (snelheidsplan, gevaarlijke punten);
- routes zwaar verkeer (doorvoeren van tonnagebeperkingen).

In het snelheidsplan van de gemeente Rotselaar krijgen de belangrijkste verbindingswegen met Tremelo een snelheidsregime van 70km/u.



Figuur : Snelheidsplan Rotselaar
 (Bron: toelichting verbreden en verdiepen mobiliteitsplan gemeente Rotselaar september 2010, Vectris cvba)

De gemeente Rotselaar wil het vooropgestelde ontsluitingsplan voor zwaar verkeer realiseren. In dit plan wordt de verbinding Tremelo-Haacht/Rotselaar als een secundaire route voorgesteld. Door enkele tonnagebeperkingen wordt het zwaar verkeer naar specifieke routes afgeleid.



Figuur : Routes zwaar verkeer (Bron: Toelichting, verbreden en verdiepen mobiliteitsplan gemeente Rotselaar september 2010, Vectris cvba)

3.1.5.4. Haacht

De gemeente Haacht beschikt over een conform verklaard beleidsplan dat werd opgemaakt door Tritel.

Hoewel Haacht een buurgemeente is, blijft de impact van haar mobiliteitsplan op Tremelo eerder beperkt. De Dijle, die een natuurlijke grens vormt tussen de beide gemeenten, wordt nergens overbrugd waardoor er geen verbindende wegen zijn tussen de buurgemeenten.

Het mobiliteitsplan van Haacht wordt momenteel geactualiseerd. In het conform verklaard mobiliteitsplan werden onder meer volgende strategische projecten aangehaald die een mobiliteitsimpact zouden kunnen hebben op Tremelo:

- het opwaarderen van het station van Haacht met het oog op een betere ontsluiting van station;
- het verhogen van de aantrekkelijkheid van het station en haar omgeving door het verbeteren van de bereikbaarheid en het voorzien van nieuwe infrastructuur;
- de uitbreiding van het openbaar vervoer naar Brussel en Mechelen. De uitbouw van het station van Haacht als hoofdstation;

- De opwaardering van bestaande buslijnen (verhogen van de frequentie van bussen naar Brussel);
- Realiseren van een fietsroutenetwerk (Brug over Dijle).

De actualisatie herbekijkt enkele standpunten van het conform verklaarde mobiliteitsplan (éénrichtingsverkeer op de ringweg rond Haacht) en neemt de draad van enkele niet-gerealiseerde projecten terug op. De ontsluiting van de industriezone 'Kruineike' en de daarbij horende de verkeersdruk in de kern van Tildonk worden verder onder de loep genomen.

De herwerkte versie gaat op zoek naar korte en lange termijn oplossingen voor de verkeersproblemen binnen de gemeente. Het nieuwe beleid baseert zich hiervoor op verkeerstellingen die in het kader van de actualisatie werden uitgevoerd.

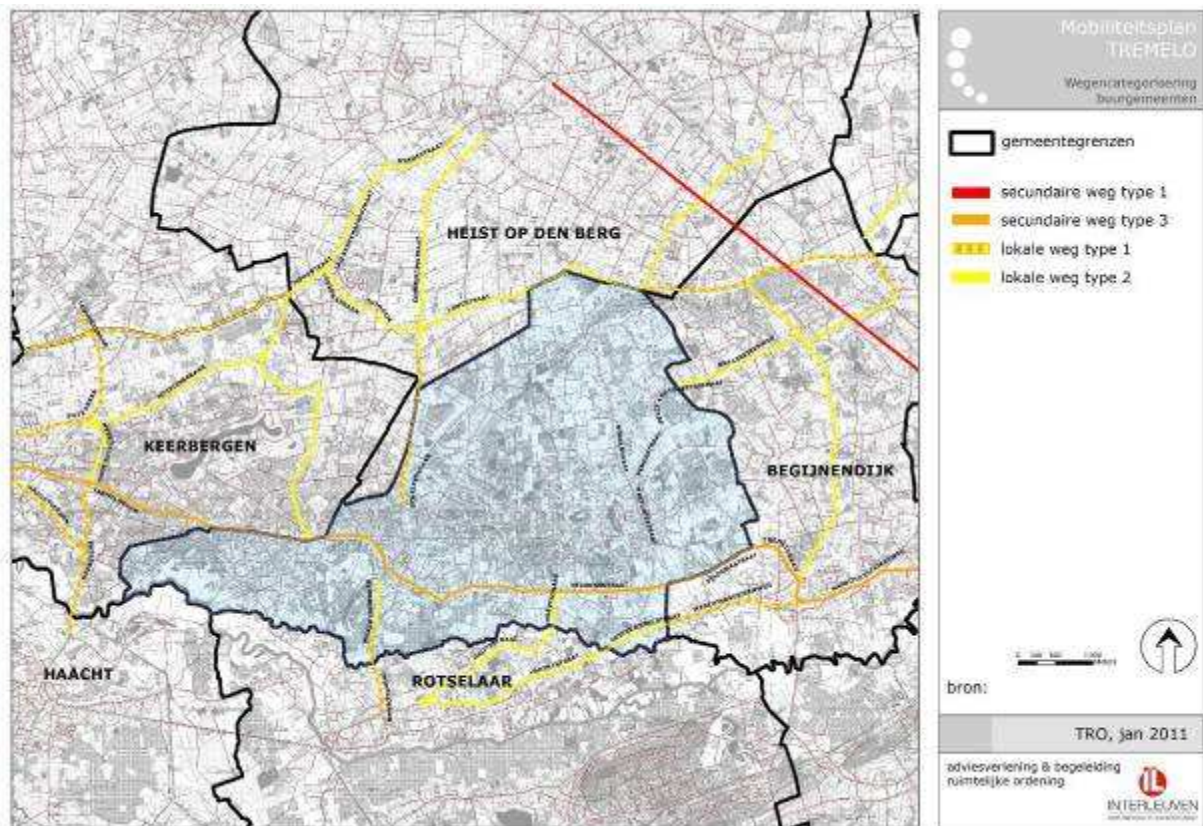
De geactualiseerde versie van het mobiliteitsplan zou tegen het einde van 2010 klaar moeten zijn.

3.1.5.5. Keerbergen

Het mobiliteitsplan van Keerbergen bevestigt de categorisering van de oost-westas Tremelobaan-Oudstrijderslaan-Mechelsebaan als secundaire weg type III. Dit houdt in dat deze weg een bovenlokale functie vervult als fiets- en openbaar vervoersas. Volgens het beleidsplan moet deze weg voor de auto beschouwd worden als een lokale weg, met een bovenlokale nevenfunctie (verbinden). Voor Keerbergen is deze weg een belangrijke verbinding met Mechelen. De provincie Antwerpen heeft deze as echter niet geselecteerd als een secundaire weg en de gemeente Bonheiden beschouwt deze weg slechts als een gebiedsontsluitende weg.

Op het grondgebied van de Tremelo wordt de Schrieksebaan aangeduid als een lokale weg type I. Deze wegen verbinden kernen op lokaal niveau (hoofdfunctie), ontsluiten gebieden en geven toegang tot erven (nevenfuncties).

Doordat Bonheiden het doorgaand zwaar verkeer verboden heeft voor haar hele grondgebied wordt Keerbergen vandaag belast met zwaar verkeer op zoek naar een alternatieve route door de gemeente. Keerbergen is vragende partij voor een bovenlokaal en interprovinciaal routeplan voor het zwaar vervoer. Voorlopig mag het zwaar verkeer enkel gebruik maken van de secundaire weg type III en de lokale wegen type I en II (met uitzondering van Oude Putse Baan ten noorden van de Tremelobaan).



Figuur : samenvatting categorisering wegen in de buurgemeenten en de onmiddellijke omgeving van Tremelo (Bron: toelichting verbreden en verdiepen mobiliteitsplan gemeente Rotselaar september 2010, Vectris cvba)

3.1.6. Politiezone Begijnendijk – Rotselaar –Tremelo (BRT)

× Knelpunten:

- Doorstroming:
 - Baalsebaan: t.h.v. de Damiaanschool staan op het einde van de schooldag bussen te wachten. Dit belemmert het (doorgaand) verkeer dat elkaar moet kruisen op de overblijvende rijstrook.
Andere scholen hebben maatregelen genomen om de situatie aan de schoolpoort te verbeteren. Het geriatrisch centrum in Ninde zorgt niet voor extra verkeershinder.
 - Schrieksebaan: t.h.v. lichten Baalsebaan, geparkeerde voertuigen en aangelegde wegversmalling.
gebrekkige afstelling lichten Schrieksebaan (richting centrum t.h.v. Baalsebaan)?
 - Kruispunt Baalsebaan-Kruisstraat: geen aparte stroken voor het afslaand verkeer (links en rechts), afslaand verkeer moet rekening houden met dwarsend verkeer uit beide richtingen → filevorming tijdens de ochtendspits.
Actie: afzonderlijke strook voor het verkeer dat vanuit de Kruisstraat rechts afslaat richting Baalsebaan.
 - toegang parking winkels in Kruisstraat (tussen Baalsebaan en Tremelo):
conflict afslaand verkeer - doorgaand verkeer.
- Verkeersonveiligheid:
 - gevaarlijke kruispunten:
 - Baalsebaan – Schrieksebaan;

- Baalsebaan – Grote Bollostraat;
 - Nobelstraat – Remerstraat.
 - onveilige oversteekplaatsen (voetgangers):
 - zebraopaden aan kruispunten Baalsebaan-Schrieksebaan en Baalsebaan-Grote Bollostraat: geen verkeerslichten voor voetgangers, enkel voor voertuigen + groene fase is niet gelijk voor beide rijrichtingen.
Actie: aanpassen onveilige oversteekplaatsen.
 - overdreven snelheid:
 - Kruisstraat in bebouwde kom (ondanks preventieve en repressieve acties).
ter info: In de gemeente geldt over het hele grondgebied een maximum toegelaten snelheid van 70km/u (dit wordt kenbaar gemaakt op de invalswegen d.m.v. verkeersbord C43 met zonale geldigheid).
 - Verkeersleefbaarheid:
 - Sluikverkeer:
 - de verkeerslichten op het kruispunt (Schrieksebaan-Baalsebaan) veroorzaken sluikverkeer in de volgende straten:
 - Paalstraat (Heist-op-den-Berg) - Ruandadreef (Keerbergen) van en naar Kruisstraat;
 - Guldensporenlaan – Ruandadreef van en naar Kruisstraat.
 - Nachtparkeren vrachtwagens
 - Schrieksebaan en Grote Bollostraat (telkens t.h.v. Kleine Bollostraat).
Actie: aan elke invalsweg het bord E17 te plaatsen (zone parkeren toegestaan tot 3,5t) + het bord E19 (einde zone parkeren toegestaan tot 3,5t).
ter info: In de woonwijk 'Vondelpark' werd een verbodsbord C21 met onderbord "uitgezonderd lossen en laden" geplaatst om de leefbaarheid van de wijk te verhogen.
 - Parkeren:
 - in Baal-dorp (Betekomstraat en Pastoriestraat) wordt geparkeerd op de rijbaan. Dit is wettig maar hinderlijk.
In het centrum van Tremelo zijn er voldoende parkeerplaatsen (parking Vinneweg, omgeving gemeentehuis en parking Hilstraat, parkeren op gelijkgrondse berm langs Schrieksebaan).
 - Andere:
 - afstemming snelheidsregimes met naburige gemeenten:
 - onduidelijkheid op het traject Kruisstraat-Tremelobaan, snelheidsregimes verschillen in beide richtingen (weg ligt gepaard op de gemeente Keerbergen en Tremelo).
Actie: op elkaar afstemmen van verschillende snelheidsregimes.
- × Beschikbare data:

Evolutie van het aantal verkeersongevallen:

Jaar	Totaal VO	VO stoffelijk	VO gekwetsen	VO doden
2000	136	99	35	2
2001	130	84	45	1
2002	114	73	38	3
2003	100	68	32	0
2004	98	69	29	0

2005	102	79	23	0
2006	116	84	31	1
2007	148	111	37	0
2008	160	124	36	0
2009	154	119	35	0
2010	161	120	40	1

Opmerkingen bij aangeleverde data: de cijfers over het aantal verkeersongevallen met enkel stoffelijke schade (VO stoffelijk) zijn minder betrouwbaar dan de cijfers over het aantal verkeersongevallen met gekwetsten en doden. Niet alle ongevallen worden aangegeven.

Aantal geregistreerde verkeersongevallen per straat:

Verkeersongevallen per straat	aantal
Baalsebaan	196
Schrieksebaan	170
Veldonkstraat	152
Kruisstraat	126
Grote Bollostraat	112
Pastoriestraat	36
Nobelstraat	67

Doordat de meeste van deze straten gelegen zijn in of nabij handelstraten gebeuren een groot aantal van de verkeersongevallen bij het uitrijden van de parkeerplaatsen.

- × Suggesties:
 - weren van zwaar verkeer in de dorpskern van Tremelo (tussen het rond punt en de verkeerslichten) en dit tussen bepaalde tijdstippen.
- × Politionele acties (verkeerseducatie en repressief optreden):
 - Verkeerseducatie:
 - Verkeerslessen in de lagere scholen;
 - Verkeerslessen aan jonge verkeersovertreders (12 t.e.m. 15 jaar);
 - Lezingen op vraag van specifieke groepen.
 - Repressief optreden:
 - Snelheids-, alcohol-, en drugscontroles (ook in het weekend);
 - Specifieke controles op gordeldracht, boorddocumenten, rijbewijs, fietsverlichting, parkeren, zwaar verkeer, opgefokte bromfietsen (enkel tijdens wekdagen);
 - Permanente controle door interventie- en patrouilleploegen voor allerhande verkeersinbreuken.

3.2. Belangenactoren

Naast de beleidsactoren werd ook aan verschillende belangenactoren gevraagd om hun visie te geven over de mobiliteitsproblematiek. Aan de hand van een vragenlijst werd er gepolst naar de mening van de belangenactoren.

3.2.1. MINA-raad

× Tendensen:

- een toename van het lokaal en bovenlokaal (doorgaand) verkeer.

Actie¹⁶: Het gebruik van de fiets aanmoedigen voor lokale verplaatsingen:

- het uitbouwen van een netwerk van trage wegen;
- het verbeteren van de kwaliteit van de fietspaden;
- het verbeteren van de mogelijkheden om fietsen te stallen;
- het zichtbaar maken van de fietsstallingen (dus niet in een donker hoekje).

× Knelpunten:

- moeilijke doorstroming bij de verkeerslichten in het centrum van Tremelo (Grote Bollostraat – Baalsebaan – Schrieksebaan). Het afstellen van de verkeerslichten biedt geen oplossing.

Actie: Het instellen van een rond punt door drie wegen in te richten als eenrichtingsstraten zou een mogelijke oplossing kunnen bieden voor het probleem.

- overlast zwaar vrachtverkeer door de Geetvondelstraat. Het gabariet en de aard weg zijn hier niet op afgestemd. De straat wordt als slukroute gebruikt. De veiligheid van de zwakke weggebruiker komt in het gedrang en het zware vrachtverkeer beschadigt het wegdek.

Actie: het vrachtverkeer via een tonnagebeperking naar de hoofdwegen afleiden.

- gevaarlijk kruispunt Basdongen – Kruisstraat – Rwandadreef.

Actie: herinrichten van het kruispunt zodat het oversteken van de zwakke weggebruiker veiliger wordt en de handelszaken beter bereikbaar worden. Strengere controles op snelheid en foutief parkeren.

- belevingswaarde centrum ligt te laag, onvoldoende beleidsvisie over de functie van het centrum van Tremelo (handelscentrum, toeristisch centrum?).

Actie: inrichten van centrum als verblijfsgebied, vergroten van het poorteffect door inrichten van poorten (vb. asverschuivingen voor inkomend verkeer).

- ontbreken of verdwijnen van wildspiegels ondanks aanrijdingen met wild (vb. tijdens jacht)

Actie: terugplaatsen en onderhoud van wildspiegels.

- door het gabariet van de wegen is er niet altijd voldoende ruimte voor de zwakke weggebruiker (vb. vrijliggende fietspaden en voetpaden).

- in verschillende straten wordt te snel gereden. Dit gebeurt niet alleen op de bredere hoofdwegen maar ook in de smallere woonstraten.

Actie: meer snelheidscontroles.

Invoeren van zones waar slechts 50km/u mag gereden worden (ter vervanging van de vele verkeersborden met snelheidsbeperking). Een maximumsnelheid van 70km/u op de hoofdwegen.

- wild parkeren van vrachtwagens langs de weg zorgt 's nachts voor gevaarlijke situaties.

¹⁶ Actie= actie die door de belangenactor werd voorgesteld als mogelijke oplossing voor de aangehaalde problematiek

Actie: beschikbaar stellen van terrein door de gemeente waar chauffeurs verplicht worden om hun voertuigen te stallen.

- × Toekomstige projecten met een mobiliteitsimpact:
 - de MINA-raad heeft ernstige bedenkingen bij het plan om het woonuitbreidingsgebied Kalvenne aan te snijden:
 - de doelgroepen (senioren, mindervaliden), waarvoor het woonuitbreidingsgebied onder meer zou worden aangesneden, worden best in het centrum van Tremelo gehuisvest;
 - er moet eerst gestreefd worden naar een verdere verdichting van het bestaande woonweefsel alvorens nieuwe gebieden aangesneden kunnen worden voor private woningbouw;
 - er bestaat geen duidelijke visie over het centrum en het woonuitbreidingsgebied Kalvenne.
 - de MINA-raad vindt de verplaatsing van de secundaire weg type III van de Veldonkstraat naar de Baalsebaan geen goed idee omdat het gemotoriseerd verkeer in de Baalsebaan vandaag al stropt (probleem verkeerslichten, bussen bij de Damiaanschool).

- × Suggesties:
 - Brede bevraging van de inwoners van Tremelo.
Mobiliteitsenquête voor een breder publiek, bekendmaking op de website en lokaal blad.

3.2.2. Adviesraad voor personen met een handicap

- × Knelpunten:
 - de adviesraad voor personen met een handicap vindt te weinig gehoor bij het gemeentebestuur. Er bestaat geen echt aanspreekpunt waar ze met hun problemen terecht kunnen. Hierdoor wordt er te weinig gevolg gegeven aan de voorstellen die door de adviesraad geformuleerd worden.
 - Publieke gebouwen zijn niet goed bereikbaar voor andersvaliden.
Actie: de toegankelijkheid van publieke gebouwen (w.o. postkantoor, gemeentehuis) voor andersvaliden verbeteren.
De veiligheid voor blinden en slechthorenden bij het oversteken van wegen naar het gemeentehuis verbeteren.
 - voet- en fietspaden zijn niet altijd even goed toegankelijk voor rolstoelgebruikers.
Actie: betere en lagere stoepranden voor rolstoelgebruikers, voet- en fietspaden beter toegankelijk maken in Tremelo en Baal.
 - opstapmoeilijkheden bij het gebruik van de bus.
Actie: in gebruikname opstapplateaus voor mindervaliden, gebruik van lagevloerbussen, aanpassen halte-infrastructuur, uitrusten belbussen met een lift,...
 - gevaarlijke oversteekplaatsen.
Actie: creëren van betere en veiligere oversteekplaatsen:
 - Schrieksebaan toegankelijker maken;
 - kruispunt Kruisstraat-Baalsebaan (Aldi) herinrichten;
 - kruispunt aan de kerk van Baal herinrichten.
 - teveel verkeers- en snelheidsborden zaaien verwarring.
Actie: uniformiseren snelheidsregimes (slechts 2 snelheden 50 en 70km/u).

3.2.3. Seniorenraad

- × Vaststellingen:
 - het verkeer is de laatste jaren toegenomen. Desondanks blijft de Tremelose verkeersproblematiek in vergelijking met andere gemeenten vrij beperkt. Er gebeuren weinig zware ongevallen;
 - de meeste senioren verplaatsen zich met de wagen, (brom)fiets of bus en in mindere mate met de belbus. In sommige gevallen worden senioren door vrienden en/of familie naar de gewenste locatie gebracht. Verder kunnen senioren ook terugvallen op de diensten van het OCMW om zich te verplaatsen;
 - het traject van de lijnbussen valt samen met het hoofdwegennet. In de gebieden, die niet of nauwelijks worden aangedaan door lijnbussen, wordt vaker gebruik gemaakt van de belbus om bv. naar de markt te gaan.

- × Knelpunten:
 - het verkeer is in de laatste jaren sterk toegenomen. Desondanks blijft de Tremelose verkeersproblematiek beperkt in vergelijking met andere gemeenten;
 - de fietspaden langs de hoofdwegen zijn niet allemaal in een even goede staat. Het comfort van de fietspaden laat te wensen over;
 - bepaalde wegen zijn moeilijk oversteekbaar. Het aantal oversteekplaatsen is er beperkt vb. Baalsebaan.

- × Standpunt t.o.v. geplande projecten:
 - Bij de herinrichting van het dorpcentra van Tremelo zou een groot aantal parkeerplaatsen sneuvelen. De seniorenraad zou (het merendeel van) deze parkeerplaatsen willen behouden. De beschikbaarheid van het aantal parkeerplaatsen is jarenlang dé troef geweest van de gemeente.
Door hun beperkte mobiliteit parkeren senioren graag vlakbij hun uiteindelijke bestemming: de parking 'Vinneweg' is hiervoor geen goede oplossing.
Actie: door de inrichting van een blauwe zone worden langparkeerders (Schrieksebaan) doorverwezen naar de parking 'Vinneweg'. Op die manier komen deze parkeerplaatsen sneller vrij.

3.2.4. Sportraad

De belangrijkste sportvoorzieningen zijn op een goede manier ontsloten. Dit geldt voor alle verkeersdeelnemers. Fietsers en voetgangers kunnen gebruik maken van alternatieve routes (trage wegen) om de belangrijkste aantrekkingspolen te bereiken. Dit netwerk zou wel nog versterkt of uitgebreid kunnen worden.

- × Knelpunten:
 - de kwaliteit en het onderhoud van de fietspaden laat soms te wensen over (vb. hobbelig fietspad in de Veldonkstraat).
Actie: vb. (her)aanleg van fietspaden. Vervangen van het bestaande fietspad in de Veldonkstraat door een verhoogd fietspad.
Behalve de rijweg ook het fietspad sneeuwvrij maken om het comfort van de fietser vergroten.
 - beperkte zichtbaarheid voor afslaand verkeer door te hoge hagen (vb. Schaluinstraat, hoek Meiboomlaan-Grote Bollostraat), informatiepanelen (OCMW-kantoor).
Actie: stedenbouwkundige verordening i.v.m. onderhoud en hoogte van hagen?
 - de deelgemeente Baal is slecht ontsloten met het openbaar vervoer. Er zijn geen rechtstreekse verbindingen met Brussel of Mechelen. De belbus volstaat niet.

Actie: uitbreiden van het busnetwerk.

3.2.5. Jeugdraad

× **Tendensen:**

De meeste -18-jarigen maken gebruik van de (brom)fiets om zich te verplaatsen of worden gebracht door ouders/vrienden. De jeugdraad stelt vast dat +18-jarigen steeds vaker, en dit voor alle soorten verplaatsingen, een beroep doen op de wagen.

De jeugdraad benoemt volgende voorzieningen als belangrijkste aantrekkingspolen voor de jeugd in Tremelo:

- Jeugdhuis Den Borduur (Baalsebaan 253, 3128 Baal);
- Chiromeisjes Baal (Schaluinstraat 71a, 3128 Baal);
- Chiromeisjes Baal (Geertruimoerstraat 23, 3128 baal);
- Chiro Tremelo (Astridstraat, 3120 Tremelo);
- Sportfaciliteiten Parkheide (Veldonkstraat 261A);
- Zwembad Tremelo (Veldonkstraat 3);
- KFC Baal en andere voetbalverenigingen (Baalsebaan);
- De Kinderplaneet voor sport- en spelmateriaal en schoolgerei (Baalsebaan 283, 3128 Baal);
- Café's in Tremelo-centrum en Baal;
- Tentfuiwen van de chiro's op de resp. henen;
- Tentfuiwen op de festivalweide in Baal (achter de Wal aan het OCMW);
- Tentfuiwen in Tremelo-centrum.

De meeste voorzieningen zijn op een goede manier ontsloten. Zo kan het jeugdhuis 'Den Borduur' zowel via de Baalsebaan als via trage wegen bereikt worden.

× **Knelpunten:**

- Verkeersonveiligheid:
 - een gebrekkige straatverlichting in de Geertruimoerstraat t.h.v chiro;
 - gebrekkige en/of oncomfortabele fietspaden:
 - Nobelstraat
 - Baalsebaan
 - Schrieksebaan
 - ontbrekende fietspaden:
 - in Baal-centrum (richting Pijpelheide)
 - Betekomsestraat
 - Baalsebaan, fietspad=voetpad: onduidelijke signalisatie
 - overdreven snelheid:
 - Baalsebaan (vanuit Baal-dorp richting jeugdhuis)
 - Moorsemsestraat
 - Nobelstraat
 - Veldonkstraat
 - geparkeerde auto's in Baal-dorp en Betekomstraat hinderen de zwakke weggebruikers;
 - gevaarlijke oversteekplaatsen/kruispunten:
 - Remerstraat-Nobelstraat;
 - Baalsebaan-Kalvennestraat;
 - Schrieksebaan-Kleine Bollostraat
 - Baalsebaan-Kruisstraat;

- Pandhoevestraat-Nobelstraat-Bonten Osstraat
 - Pandhoevestraat-Nobelstraat-Grootlostraat
 - Veldonkstraat-Tremelosesteenweg
 - Betekomstraat-Veldonkstraat
- conflict fietsers - sluikverkeer in de Paalstraat/Rwandadreef
- Doorstroming:
 - Stilstaand verkeer aan de scholen ('s morgens, 's middags en 's avonds)
 - Baal-dorp: Betekomsestraat (vanaf 't Kadoke tot de parochiezaal, vanaf Bakkerij Mertens tot de Van Holestraat)
 - Tremelo: Schrieksebaan (t.h.v. verkeerslichten en de pizzazaak)
- × Te nemen maatregelen en acties:
 - verkeerseducatie, opfrissen verkeersregels;
 - sensibiliseren van jongeren en ouderen tegen dronken rijden;
 - sensibiliseren van autobestuurders (overdreven snelheid);
 - sensibiliseren van ouders die hun kinderen/ouders komen afhalen aan de schoolpoort (foutparkeren);
 - repressieve acties (w.o. snelheidscontroles, ...).

3.2.6. Middenstandsraad

- × Knelpunten:
 - Bereikbaarheid:
 - Het centrum van Tremelo is perfect bereikbaar, maar het zware verkeer zou uit het centrum geweerd moeten worden.
 - Parkeren:
 - Bij piekmomenten wordt de maximale parkeercapaciteit bereikt ('parking is er uiteraard nooit voldoende').

Actie:

 - betere signalisatie van de beschikbare parkeerplaatsen. Digitale borden met de exacte bewegwijzering en het aantal vrije parkeerplaatsen geven de automobilist zekerheid over de beschikbare plaatsen.
 - Herinrichting van de parking 'Vinneweg': bij de aanpassingen voor De Lijn zijn verschillende parkeerplaatsen gesneuveld. Bij een herinrichting van het plein kunnen terug enkele plaatsen gewonnen worden.
 - Invoeren van kortparkeren, lang parkeerders moeten doorverwezen worden naar andere parkings (parking Hilstraat, parking Vinneweg,...) met behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen.
 - Verkeersonveiligheid:
 - De snelheid in de dorpskern ligt vaak te hoog en dit zowel voor bussen, vrachtwagens als auto's.

Actie: het invoeren van een zone 30 indien dit gepaard gaat met ondersteunende maatregelen.
- × Standpunt t.o.v. geplande projecten:
 - Bij de opmaak van de visie over de dorpskern van Tremelo moet op zoek gegaan worden naar een compromis tussen het aantal parkeerplaatsen en een verfraaiing van de dorpskern. De aanpak van het dorpscentrum ligt gevoelig bij de handelaars.

- De verkeerstellingen, die zijn gebeurd in het kader van de herinrichting van de Schrieksebaan, zijn niet representatief. Het onderzoek gebeurde tijdens de schoolvakantie (op een gewone werkdag worden verschillende plaatsen langdurig ingenomen door leerkrachten).

3.2.7. Cultuurraad

- × Tendensen:
 - Verkeersleefbaarheid: door een toenemende bebouwingsgraad (het invullen van onbebouwde percelen in de uitgestrekte woongebieden) neemt de verkeersdruk toe.
- × Knelpunten:
 - Bereikbaarheid:
 - Het centrum van Tremelo is goed bereikbaar met de wagen. Omdat de gemeente Tremelo 's avonds slechts zeer beperkt bediend wordt met openbaar vervoer, geraken mensen niet meer terug na een cultureel evenement.
 - Ontbrekende of gebrekkige infrastructuur:
 - Er zijn onvoldoende zichtbare fietsenstallingen in het centrum van Tremelo. Bij de heraanleg van de omgeving van het gemeentehuis werden de bestaande fietsenstallingen naar de achtergrond verwezen.
 - Bij de heraanleg van de Kruisstraat werden nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Omdat deze plaatsen niet zijn gemarkeerd, wordt de parkeercapaciteit niet ten volle benut.
 - Het stratenplan in het centrum is verdwenen. Dit zou terug geplaatst moeten worden.
- × Acties:
 - Signalisatie: op 31 december moeten er consequent waarschuwborden geplaatst worden voor het nieuwjaarszingen.¹⁷

¹⁷ Nieuwjaarszingen is een folkloristisch gebruik dat plaatsvindt op oudejaarsdag. Kinderen zingen aan de voordeur in ruil voor wat snoep of geld. Deze traditie is vooral bekend in de Antwerpse Kempen en het Hageland.

3.2.8. Scholen

Op vrijdag 14 januari werd een vergadering met de scholen ingericht. Zowel de Damiaanschool (Begga Smets), de Sint-Annaschool (Bart Van Rompaey) als de Vrije basisschool (Bert De Wit) waren op deze vergadering aanwezig. De basisschool De Cocon was niet vertegenwoordigd op de vergadering.

× Vaststellingen:

- De manier waarop leerlingen en leerkrachten zich verplaatsen, is sterk afhankelijk van het seizoen en de weersomstandigheden. Bij slecht weer wordt gemakkelijk overgeschakeld op de auto en in mindere mate de bus.
- De wijze waarop leerlingen en leerkrachten zich verplaatsen verschilt van school tot school.

Damiaanschool: vrijwel alle leerlingen worden met de bus gebracht. Leerkrachten komen met de wagen.

Basisschool De Cocon: gemiddeld komen de meeste leerlingen met de auto of de schoolbus. Leerkrachten nemen de wagen. In de lente en de zomer komen veel leerlingen en leerkrachten met de fiets of te voet.

Sint-Annaschool (Baal-centrum): vrij veel leerlingen (ongeveer 120-130) komen dagelijks met de fiets of te voet naar school. Slechts een minderheid komt met de schoolbus (minder dan 5). Bij slecht weer wordt het overgrote deel van de leerlingen met de auto naar school gebracht (95%).

Sint-Annaschool (wijkschool): de kleuters en leerlingen van het eerste leerjaar worden met de auto naar school gebracht.

Vrije Basisschool: De oudere leerlingen (4^{de}, 5^{de} en 6^{de} leerjaar) komen meestal met de fiets. Bij slecht weer vindt er een gelijkmatige verschuiving plaats naar de auto en de bus.

Vrij Basisschool (Ninde): Veel verplaatsingen gebeuren te voet. De meeste leerlingen wonen in de onmiddellijke omgeving van de school.

× Tendensen:

- Verkeersregels worden steeds vaker genegeerd. Zo wordt er niet meer gestopt aan zebrapaden, wordt er verkeerd geparkeerd, te snel gereden en worden de richtlijnen van de gemachtigd toezichters genegeerd.
- De parkeerdruk in het centrum van Tremelo neemt toe en wordt bij piekmomenten als problematisch ervaren.

× Knelpunten:

• Doorstroming:

- Damiaanschool: doordat verschillende bussen op het einde van de schooldag in de buurt van de schoolpoort post vatten, ontstaat een problematische verkeerssituatie. Het verkeer stopt. Auto's wringen zich langs de geparkeerde bussen. Het kruisen van wagens is vrijwel onmogelijk waardoor de doorstroming van het verkeer stil valt. Gefrustreerde autobestuurders gebruiken het fietspad als vluchtweg.

De verkeersknoop neemt 's morgens minder grote proporties aan. De schoolbussen komen op verschillende tijdstippen aan. Op het moment dat straten worden afgesloten bij verkeersomleidingen en evenementen (w.o. kermissen), bereikt de verkeersproblematiek haar hoogtepunt.

Actie: inrichten van éénrichtingsstraten (in de driehoek Baalsebaan-Werchtersebaan-Schrieksebaan). De aanleg van een kiss&ride zone voor

bussen en auto's + gebruik van toekomstige parking winkel door wachtende bussen (Wijnbergstraat);

- Sint-Annaschool (Baal centrum): op het einde van de schooldag verloopt de doorstroming in de dorpskern van Baal erg moeizaam. Doordat alle kinderen op hetzelfde moment vertrekken loopt het verkeer 's avonds vast. De school ligt vlak bij de Nobelstraat waardoor het verkeer dat van Heist-op-den-Berg komt en richting het centrum van Tremelo wil afslaan, stil staat.

Ouders, die hun kinderen met de wagen komen afhalen, hinderen het doorgaand verkeer. Door een gebrek aan parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de school wordt er niet reglementair geparkeerd.

Buurtbewoners kennen dit probleem en mijden op dit tijdstip van de dag (16u) het dorpscentrum van Baal. Andere autobestuurders (doorgaand verkeer) hebben minder begrip voor deze moeilijke verkeerssituatie.

Actie: doorsteek aan de achterkant van de school naar de Sint-Annastraat naar de Lindestraat en de parking tegenover de Kinderplaneet.

Vrije Basisschool (kern Tremelo): door haar ligging (in een zijstraat) veroorzaakt de school minder hinder in vergelijking met de andere scholen. Het probleem stelt zich minder scherp en is ook sneller opgelost. De hinder blijft beperkt. Bij de toekomstige ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied 'Kalvenne' moet rekening houden met de specifieke ligging en ontsluiting van de school. Zo zou een nieuwe doorsteek naar de parking 'Vinneweg' sluikverkeer in de hand kunnen werken.

- Basisschool De Cocon: de basisschool wordt eveneens geconfronteerd met een gebrekkige doorstroming. De schoolbussen zitten 's morgens mee vast in de verkeerschaos.

Actie: Het inrichten van een Kiss&Ride zone aan de kant van de Werchtersebaan (maar met behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen).

- Het centrum van Tremelo kent tijdens de spits een moeizame doorstroming. De slecht afgestelde verkeerslichten verzwaren dit probleem. Een betere afstelling van de lichten zou het probleem slechts gedeeltelijk oplossen. Er moet gezocht worden naar andere, meer ingrijpende oplossingen.

Actie: de aanleg van ronde punten zou de doorstroming kunnen bevorderen. Het is niet duidelijk of hier voldoende plaats voor is.

Het creëren van een rond punt door het inrichten van éénrichtingsstraten (in de driehoek Baalsebaan-Schrieksebaan-Werchtersebaan) zou een antwoord kunnen bieden op de problematiek van doorstroming en congestie. Hiervoor is wel een mentaliteitswijziging nodig.

- Verkeersonveiligheid:

- Overdreven snelheid: snelheidsbeperkingen worden onvoldoende gerespecteerd. Zowel op de belangrijke verbindingswegen (Nobelstraat, Veldonkstraat, Baalsebaan, Kruisstraat) als op de lokale wegen wordt vaak veel te snel gereden.

Dit geldt ook voor de schoolomgevingen. De invoering van de zone-30 heeft geen merkbaar effect gehad.

Actie: met alle mogelijke middelen het gemotoriseerd verkeer er op attent maken dat ze een schoolomgeving naderen vb. door het plaatsen van bijkomende signalisatie.

Occasionele snelheidscontroles, bestuurders wijzen op hun overdreven snelheid + waarschuwen voor toekomstige snelheidscontroles, ...

- Het gebrek aan respect voor de gemachtigde opzichters is frappant. Hun gezag wordt ondermijnd. Er zijn verschillende voorvallen bekend waarbij

gemachtigde opzichters en zo na overhoop gereden worden. Ouders en kinderen gedragen zich roekeloos.

De aanwezigheid van een politieagent kan wonderen doen: mensen passen hun rijgedrag aan.

Actie: permanente aanwezigheid van een politieagent bij de start en einde van de schooldag. Meer betrokkenheid van de agent bij het werk van de gemachtigd opzichter.

- Gebrekkige of ontbrekende fietspaden langs de belangrijkste verbindingswegen (w.o. Nobelstraat, Baalsebaan) in combinatie met een overdreven snelheid zorgen voor onveilige verkeerssituaties. Kinderen maken daarom voornamelijk gebruik van binnenwegen om de scholen (Vrije Basisschool, Sint-Annaschool) te bereiken.

Actie: verdere uitbouw van het trage wegennet (vb. verharden van wegeltjes) als volwaardig alternatief, creëren van doorsteken,....

- **Parkeren:**

- **Damiaanschool:** er zijn geen afzonderlijke parkeerplaatsen voor bussen waardoor er op de straat geparkeerd wordt.

De parking van de school is vaak volledig bezet. Ook niet bevoegde personen (zoals buurtbewoners) maken gebruik van de parking.

Actie: heraanleg van de parking, sensibiliseren buurtbewoners.

- **Sint-Annaschool:** het parkeerprobleem blijft beperkt tot een half uur per dag. Ouders, die hun kinderen komen ophalen, parkeren hun wagen liefst in de onmiddellijke omgeving van de school. De parking tegenover de Kinderplaneet ligt nochtans op beperkte afstand van de school (ongeveer 200m).
- **Basisschool de Cocon:** er zijn te weinig parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de school. De leerkrachten maken gebruik van parkeerplaatsen op het schooldomein. Voor de ouders zijn er geen parkeervoorzieningen. De parking aan de Delhaize mag niet gebruikt worden.

Actie: Ouders doorverwijzen naar de parking aan het gemeentehuis of de Vinneweg?

- Op marktdagen is er een acuut parkeerprobleem in het centrum van Tremelo.

- **Acties (preventie, sensibilisering en repressie):**

- **Fluoehesjes:** alle scholen hebben via de gemeente gratis fluoehesjes gekregen. Dit sensibilisatieproject kent (voorlopig) slechts een beperkt succes. Kinderen willen ze niet aandoen.

Actie: kinderen attent maken op het nut van de hesjes. Aanmanen om hesjes aan te doen bij verlaten van de school. Sensibilisatie door de politie.

- **Damiaanschool:**

- Begeleiden van kinderen in het verkeer: gemachtigd opzichters, begeleidende rijen, toezicht aan de schoolpoort.
- de school krijgt veel medewerking van de politie. Dit wordt erg op prijs gesteld:
de politie reguleert het verkeer. Auto's worden ter hoogte van de Aldi tegen gehouden zodat kinderen veilig de Baalsebaan kunnen oversteken;
- kinderen krijgen gedurende één maand een fietsopleiding, waarna ze een 'fietsexamen' moeten afleggen;
- verkeerseducatie (onderdeel lessenpakket).

- St-Annaschool:
 - Begeleiden van kinderen in het verkeer: gemachtigd opzichters, toezicht aan de schoolpoort,...
 - Kinderen van het tweede en derde leerjaar brengen een bezoek aan het verkeerspark in Kessel-Lo;
 - Kinderen nemen deel aan fietsbehendigheidspoeven;
 - Fietshelmenproject: stimuleren van kinderen om met de fietshelm naar school te fietsen + ter beschikking stellen van gratis helmen;
 - Sporadische fietscontrole door politie;
 - Verkeerseducatie (onderdeel lessenpakket).

- Vrije Basisschool Tremelo:
 - Begeleiden van leerlingen in het verkeer;
 - Verkeerseducatie (onderdeel lessenpakket).

- Basisschool De Cocon:
 - Begeleiden van leerlingen in het verkeer: leerkrachten helpen kinderen de straat oversteken. Er is enkel 's avonds toezicht aan de schoolpoort. De school gaat op zoek naar gemachtigde opzichters;
 - De school behaalde vorig jaar (2010) het eerste MOS-Mobi-logo¹⁸ en doet inspanningen om een tweede logo te behalen;
 - In het begin van het schooljaar wordt, samen met de federale politie een verkeersweek georganiseerd;
 - Er wordt, samen met de politie, een fietsexamen ingericht;
 - De school beschikt op het schooldomein over een permanent verkeerspark. Er wordt gedacht aan een mogelijke uitbreiding;
 - Verkeerseducatie (onderdeel lessenpakket).

¹⁸ MOSmobi: de provincie stimuleert basisscholen om het autoverkeer aan de schoolpoorten terug te dringen en veiliger te laten verlopen. Met MOSmobi worden leerlingen aangespoord om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school te gaan. De basisschool wordt bij de uitbouw van hun verkeerswerking ondersteund en begeleid vanuit de provincie. Scholen kunnen rekenen op jaarlijkse subsidie en worden voor hun inspanningen beloond met een MOSmobi-logo.

3.2.9. Verkeersadviesraad

× Knelpunten:

- Bereikbaarheid:
 - De bewegwijzering naar Tremelo en Baal vanuit de omliggende gemeenten is ontoereikend. (Bvb. In Haacht kan je wegwijzers vinden naar Werchter, Schriek, Putte, enz... maar niet naar Tremelo.)
- Doorstroming:
 - Inefficiëntie van de invalswegen waardoor het sluipverkeer toeneemt (verkeersremmers in Zuidlaan, Aandacht voor knooppunt Schrieksebaan-Kruisstraat rotonde).
 - Het centrum van Tremelo en Baal slippen gemakkelijk dicht tijdens de ochtend- en avondspits.
 - De bereikbaarheid van de scholen Astridstraat en Veldonkstraat is niet goed tijdens de dinsdagmarkt.
 - Moeilijke doorstroom van openbaar vervoer in het centrum en in de buurt van scholen.
 - Hinder door busstopplaats in het centrum van Tremelo ter hoogte van het rond punt (gemeentehuis). Het stationeren van bussen leidt vaak tot verkeersproblemen op het rond punt.
- Verkeersonveiligheid:
 - Schoolomgevingen: De uitgangen van scholen bevinden zich op belangrijke verbindingswegen zowel in het centrum van Baal als in Tremelo. Er zijn steeds opstoppingen bij het begin en einde van de lestijden. Parkeren op de fiets- en voetpaden, het ontbreken van veilige oversteekplaatsen en de hoge rijsnelheden van (doorgaand en vracht)verkeer zorgt voor een gevaarlijke verkeerssituatie voor de leerlingen bij het verlaten van de scholen.
 - **Actie:** voorzien van een veilige kiss&ride zone in de schoolomgevingen, aanwezigheid politie bij aanvang en einde schooltijd, omleiden doorgaand en zwaar verkeer uit het centrum.
 - Het gebrek aan (veilige en goed onderhouden) fietspaden. Enkel de grotere wegen hebben een aangegeven fietspad. Geen fietspaden in dorpscentrum, onveilig fietspad langsheen de Baalse Baan.
 - **Actie:** uitbouwen netwerk trage wegen, voorzien van voldoende veilige, goed verlichte en aangeduide oversteekpoorten op drukke oversteekpunten zoals bvb. Schrieksebaan, Baalse Baan – Kalvenne en dorpscentra (scholen).
 - Te hoge snelheden op de invalswegen naar het centrum van Tremelo (Tremelosebaan, Kruisstraat, Werchtersesteenweg, Baalse Baan, Veldonkstraat...)
 - **Actie:** invalswegen voorzien van verkeersremmers, zone 30 in de dorpskern.
 - Voorrang van rechts wordt niet nageleefd, omwille van ontbreken van aanduidingen. Ook beperkte zichtbaarheid op kruispunten. Hierdoor ontstaan onduidelijke en bijgevolg gevaarlijke verkeerssituaties, zowel voor fietsers als automobilisten.
 - **Actie:** aanduiding voorrang van rechts, voorzien van spiegels om de zichtbaarheid te verhogen (vb. C. Huysmansstraat).

- Verkeersleefbaarheid:
 - Gebrek aan ring rond Tremelo: zwaar verkeer rijdt door het centrum omdat ze aan het kruispunt Aldi – Go Fit niet op een veilige manier kan draaien.
 - Kruispunt dubbele rode lichten. Lange wachttijden langs alle kanten.
 - Tekort aan ruimte voor fietsers in centrum en hoofdstraten.
 - Geen onnodige verkeersremmers of file-veroorzakende maatregelen op de hoofdassen (is oorzaak van sluipverkeer).

- Parkeren:
 - Voldoende parkeergelegenheid aan de Vinneweg. Het gebruik van deze parking moet verder gestimuleerd worden. Enkel tijdens de markt (dinsdag) of bij evenementen is er onvoldoende parkeergelegenheid.
 - Beperkte veilige parkeermogelijkheden op grote assen (Veldonkstraat, Baalse Baan, Grote Bollostraat...)
 - Onvoldoende bewegwijzering naar de parking Vinneweg en andere parkeerplaatsen.
 - In het handelscentrum wordt vaak te langdurig geparkeerd, waardoor op drukke momenten te veel parkeerplaatsen ingenomen zijn.
 - Weinig parkeerplaatsen in de buurt van scholen in Ninde, Tremelo en Baal, waardoor op piekmomenten (bij aanvang en einde van de scholen) niet reglementair geparkeerd wordt langs de baan. Er is ook onvoldoende controle door de politie op deze piekmomenten, zowel in de hoofd- als in de wijkschool te Baal.
 - Geen of weinig plaatsen waar de fiets veilig gestald kan worden.

- Openbaar vervoer:
 - Geen station in Tremelo, bijgevolg aangewezen op busverbindingen met stations Aarschot, Heist, Haacht en Leuven. 's Avonds en tijdens het weekend zijn de verbindingen niet optimaal.
 - Busvervoer De Lijn: Weinig mogelijkheden tijdens het weekend. Alleen in Tremelo-centrum enige lijnen. Deelgemeenten nihil of weinig. In Baal passeren veel te weinig bussen, in het WE zelfs geen.
 - Bushaltes: onduidelijke signalisatie (welke bussen stoppen waar?), kwaliteit van de haltes niet optimaal, halte Vinneweg nog steeds niet in gebruik.
 - Moeilijke doorstroom van openbaar vervoer in het centrum en in de buurt van scholen.
 - Hinder door busstopplaats in het centrum van Tremelo ter hoogte van het rond punt (gemeentehuis). Het stationeren van bussen leidt vaak tot verkeersproblemen op het rond punt.

- × Te nemen maatregelen en acties:
 - × Suggestie voor shuttlebussen naar de dichtbijzijnde stations; verbinding met Heist o/d Berg./ verbinding met Haasrode industriepark.
 - × Verkeerseducatie:
 - Meer snelheidscontroles door de politie.
 - Verkeerseducatie in de scholen en dorpsgenoten d.m.v. sensibilisering aan de scholen (affiches voor ouders).
 - × Ontbrekende / aan te passen infrastructuren:
 - Snelheidsremmers en voet-/fietspad in Betekomsestraat.
 - Centrum van Tremelo heel onveilig voor fietsers wegens gebrek aan fietspaden. Parking langs weerszijden zorgt vaak voor onveilige situatie voor de fietser.

- Verkeerslichten Schrieksebaan / Baalsebaan, komende van Grootlo: daar kan een voorselectiestrook voorzien worden om de wagens die naar Keerbergen moeten, door te laten als het verkeer komend van Keerbergen ook groen heeft.
 - Snelheidsremmers in de Veldonkstraat.
 - Deftige fietspaden in de Veldonkstraat.
 - Voor fietsers is het momenteel niet handig om door het dorp te rijden, de baan is te smal om 2-richtingsverkeer en fietsers te verwerken.
 - Op de Baalsebaan aan de Kalvenne ontbreekt een verkeerslicht met zebepad zodat fietsers (schoolgaande jeugd) een veilige oversteekplaats hebben.
 - Kruispunt aan Aldi: signalisatie wordt telkens kapot gereden, maar zou dan ook moeten vervangen worden.
 - Meer gescheiden fietspaden.
 - Meer parking rond het dorp ipv in het dorp, bv heraanleg parking aan Damiaanschool. Beter gebruik van parking warenhuizen na sluitingstijd.
 - Zone 30 in dorpskom.
 - Fietsstallingen op Damiaanplein en parking Vinneweg.
 - Veiligere situatie aan de schoolpoort te Baal, + kiss en ride aan de schoolpoort + extra parkeerplaats t.h.v. het grasveld kerstboomverbranding Baal.
 - Voetpad te onderhouden naast grasveld kerstboomverbranding Baal.
 - Extra oversteekplaats t.h.v. GB Baal en bushalte (Domstraat).
- × Aandachtspunten bij de opmaak van een visie voor de dorpskern van Tremelo:
- Ruimte voor wandelaars en fietsers, ev. autoluw centrum.
 - Voldoende parkeerplaatsen en een vlotte toegang naar deze parkeerplaatsen.
 - Ringweg om zwaar verkeer uit het centrum te houden (ringweg tussen Kruisstraat en Werchtersesteenweg)
 - Een aantal parkeerplaatsen opofferen ten voordele van een groenere inkleding van het centrum (meer bomen, meer terrasjes, meer gezelligheid).
- × Aandachtspunten bij de ontwikkeling van het WUG Kalvenne:
- Meer woningen in het centrum (toegang via Vinneparking) zal nog meer drukte (en file) veroorzaken in het dorpscentrum. Verkaveling Kalvenne zorgt niet alleen voor verkeersproblemen, maar tast ook de leefbaarheid van Tremelo aan.
 - De auto moet maximaal geweerd worden uit Kalvenne: inrichten als woonerfstraat (max. 30km/u).
 - Niet alleen een toegang/uitgang voorzien via de Veldonkstraat.
 - Kunnen er geen problemen verwacht worden door de ontwikkeling van een woonwijk in de nabijheid van een multifunctionele zaal.

3.3. Conclusie: confrontatie van de verschillende visies

In de meeste gevallen zijn de visies van de beleids- en belangenactoren vrij gelijklopend. De meeste mobiliteitsproblemen worden door alle actoren erkend. Over de oplossing van de mobiliteitsproblemen lopen de meningen uiteen.

3.3.1. Tendensen

Er wordt vastgesteld dat het gemotoriseerd verkeer de laatste jaren sterk is toegenomen. Mensen doen steeds vaker, en dit voor alle soorten verplaatsingen, een beroep op de wagen. In vergelijking met een tiental jaar geleden stellen enkele problemen zich vandaag een stuk scherper.

Daar waar de meeste actoren bij de opmaak van de vorige oriëntatienota nog van mening waren dat Tremelo niet geconfronteerd werd met structurele mobiliteitsproblemen denken zowel beleidsmakers als inwoners daar nu meestal anders over. Mensen zijn gevoeliger geworden voor de mobiliteitsproblematiek. De toenemende gevoeligheid voor verkeersleefbaarheid komt in de adviezen van de verschillende actoren duidelijk naar voor.

3.3.2. Knelpunten

3.3.2.1. Doorstroming

De vorige oriëntatienota (2001) stelde vast dat er geen doorstromingsproblemen waren in Tremelo. Tegenwoordig worden mensen dagelijks geconfronteerd met verkeerscongestie. Tijdens de spits (bij het begin en einde van de schooldag) stropt het verkeer in de dorpscentra van Tremelo en Baal.

Vele actoren wijzen op de gebrekkige afstelling van de lichten waardoor het probleem van doorstroming verzaamd wordt. De meeste actoren zijn er van overtuigd dat een verbeterde afstellingen van de lichten niet voldoende is om het probleem op te lossen. Er moet een structurele oplossing komen voor dit probleem. De aangereikte oplossingen lopen uiteen (het inrichten van éénrichtingsstraten, de aanleg van ronde punten, het aanpassen van schoolomgevingen,...).

3.3.2.2. Sluikverkeer

Doordat het verkeer op de primaire en secundaire wegen vastloopt, zoekt het woon-werkverkeer andere routes om de grote tewerkstellingspolen te bereiken. Een deel van het pendelverkeer zoekt zijn weg via de lokale verbindingswegen.

De meeste actoren zijn er van overtuigd dat dit probleem enkel op bovenlokaal niveau kan aangepakt worden. Individuele maatregelen (zoals tonnagebeperkingen) verschuiven het probleem. Toch worden door verschillende actoren specifieke maatregelen voorgesteld om het doorgaand verkeer in de gemeente te weren (vb. herinrichten van het dorpscentrum van Tremelo om de verblijfsfunctie te verhogen, tonnagebeperking in de Schrieksebaan, aanleg van poorten,...).

3.3.2.3. Verkeersveiligheid

a) Overdreven snelheid

Het merendeel van de actoren stelt vast dat er op verschillende plaatsen te snel gereden wordt.

Voor sommige actoren moeten de geldende snelheidsregimes aangepast worden. De opgelegde snelheidsregimes worden door verschillende actoren als verwarrend (teveel borden) ervaren.

De verkeersborden zijn niet dwingend genoeg. Daar waar de weginfrastructuur het enigszins toelaat, wordt te snel gereden.

Als mogelijke oplossingen worden aanpassingen aan de weginfrastructuur en gewijzigde snelheidsregimes voorgesteld.

Andere actoren (zoals De Lijn) vinden dat de bestaande snelheidsregimes behouden kunnen worden. (De Lijn maakt hoofdzakelijk gebruik van de belangrijkste lokale wegen. Op deze trajecten zijn de ingevoerde snelheidsregimes logisch en dringt zich geen aanpassing op).

b) Gevaarlijke kruispunten (beperkte oversteekbaarheid)

Door verschillende actoren worden meerdere gevaarlijke kruispunten aangeduid. Een overdreven snelheid en een onaangepaste infrastructuur maken dat het oversteken op deze kruispunten door de verschillende verkeersdeelnemers als gevaarlijk ervaren wordt. Het aanpakken van de infrastructuur, het wijzigen van de snelheidsregimes en strengere snelheidscontroles worden als mogelijke oplossingen aangereikt.

c) Parkeren

De parkeerproblematiek is een gevoelig thema waarover de meningen verdeeld zijn. Sommige actoren vinden dat er meer dan voldoende parkeerplaatsen zijn in het centrum van Tremelo, andere vinden dat er nooit genoeg parkeerplaatsen kunnen zijn.

In tegenstelling tot enkele jaren geleden, krijgt deze problematiek wel veel aandacht. De toekomstige herinrichting van het centrum doet de gemoederen oplaaien. Voor sommigen mogen er gerust enkele parkeerplaatsen sneuvelen, andere willen kost wat kost de huidige parkeercapaciteit behouden.

Door de meeste actoren wordt het gratis parkeren als een belangrijke troef voor de gemeente beschouwd.

De inrichting van een blauwe zone wordt door vele actoren als dé oplossing voor de parkeerproblematiek beschouwd.

Verskillende actoren vinden dat het parkeren op een andere manier moet georganiseerd worden. Zo wordt er voorgesteld om de beschikbare parkeerplaatsen beter aan te duiden.

Ook in Baal-dorp stelt zich een parkeerprobleem: er wordt geparkeerd op de rijbaan waardoor het doorgaand verkeer en de zwakke weggebruiker gehinderd worden.

d) Infrastructuur

- Fiets- en voetgangersinfrastructuur:

Alle actoren stellen vast dat de kwaliteit van de meeste fietspaden te wensen over laat. Verschillende fiets- en voetpaden zijn niet aangepast aan de noden van rolstoelgebruikers.

Alle actoren vinden dat er geïnvesteerd moet worden in een goede fiets- en voetgangersinfrastructuur.

Meerdere actoren wijzen op de potentie van trage wegen (zoals voetwegen) die vandaag nog niet volledig benut wordt.

Het gebrek aan (zichtbare) fietsenstallingen in het centrum van Tremelo wordt door verschillende actoren als een pijnpunt ervaren.

- Schoolomgevingen:

Alle scholen geven aan dat de bestaande infrastructuur (w.o. parkeerplaatsen) van de schoolomgeving niet volstaat om de verkeersstromen op te vangen.

De meeste scholen dringen aan op een herinrichting van de bestaande infrastructuur om de schoolomgevingen veiliger te maken.

3.3.3. Geplande projecten

3.3.3.1. Herinrichting dorpscentrum

Verschillende actoren wijzen er op dat een herinrichting van het dorpscentrum van Tremelo moet streven naar een compromis tussen de omgevingskwaliteit en het aantal parkeerplaatsen. Voor andere actoren ligt de belevingswaarde van het centrum te laag en moet vooral hierin geïnvesteerd worden. Het verlies aan parkeerplaatsen wordt door deze actoren ervaren als een noodzakelijk kwaad om de verblijfsfunctie van het centrum te verhogen.

3.3.3.2. Aansnijden woonuitbreidingsgebied

Sommige actoren maken kanttekeningen bij dit project. Ze vinden dat eerst de beschikbare woongebieden ingevuld moeten worden alvorens nieuwe woonuitbreidingsgebieden aangesneden kunnen worden.

4. PROBLEEMSTELLING

4.1. Probleemstelling vanuit de bestaande ruimtelijke structuur

Tremelo wordt geconfronteerd met veel doorgaand woon-werkverkeer. De ligging tussen belangrijke verkeersinfrastructuren en de nabijheid van Brussel als grote tewerkstellingspool spelen hierin een belangrijke rol. De specifieke structuur van het hoofdwegennet rondom Tremelo zorgt voor omslachtige verbindingen met Brussel. Dit gegeven werkt het sluikverkeer in de gemeente in de hand.

Tremelo is een typische pendelgemeente: de tewerkstelling ligt er erg laag in verhouding tot het aantal inwoners. Doordat de gemeente beschikt over een grote reserve aan woongebieden zal de bevolking gestaag blijven groeien. Ondanks haar ligging nabij de Vlaamse Ruit wordt er geen betekenisvolle toename van ambachtelijke en industriële activiteiten verwacht. De gemeente behoort volgens het RSV tot het buitengebied. De vestiging van bedrijven met een grote dynamiek en tewerkstelling zal in de toekomst erg beperkt blijven.

De gerichtheid op de omliggende steden brengt een groot aantal verkeersbewegingen met zich mee. Doordat het openbaar vervoer onvoldoende is uitgebouwd om als volwaardig alternatief te kunnen functioneren, gebeuren de meeste van deze verplaatsingen met de wagen. Het diffuse wegenpatroon en het ontbreken van directe, bovenlokale wegverbindingen met Brussel werken de ruimtelijke spreiding van de verkeersbewegingen in de hand. De toenemende verkeersintensiteiten vormen een belasting voor de woonfunctie. De stijging van het doorgaand pendelverkeer (vanuit Tremelo zelf en de kernen ten noorden en oosten van de gemeente) legt een hypotheek op de leefbaarheid van deze gebieden.

De uitgestrekte woongebieden van Baal en Tremelo zijn in het verleden op een ruimteverslindende manier aangesneden. De perifere ligging van de woonwijken zorgt ervoor dat de verplaatsingen naar de dorpscentra vooral met de wagen gebeuren.

Doordat het gewestplan de destijds ingezette lintbebouwing niet enkel bestendigt maar zelfs versterkt, hebben de meeste wegen in de gemeente niet enkel een doorstromingsfunctie maar ook een woonfunctie. Beide functies komen met elkaar in conflict: aan de ene kant betekent het toenemend verkeer een reële bedreiging voor de leefbaarheid van de woonlinten, en anderzijds stremt de woonfunctie de doorstroming van het pendelverkeer. Het doorgaand verkeer komt in conflict met het bestemmingsverkeer.

De dorpskern van Tremelo heeft een goed uitgebouwd handelsapparaat. Hoewel het dorp vandaag beschouwd wordt als een belangrijk (winkel)centrum voor de omliggende kernen, vervult ze deze rol minder voor haar eigen buitenwijken. Een herinrichting van de publieke ruimte zou de centrumfunctie van Tremelo kunnen versterken. Zo zou de aanleg van de belangrijkste winkelstraat (Schrieksebaan tussen de Veldonkstraat en de Baalsebaan) kunnen herbekeken worden. Een doortocht, die de doorstromingsfunctie en de verblijfsfunctie van de Schrieksebaan met elkaar verzoent, kan de aantrekkingskracht van het dorpscentrum verhogen.

De verschillende basisscholen situeren zich langs belangrijke verbindingswegen. Bij het begin en het einde van de schooldag bemoeilijkt dit de doorstroming.

4.2. Probleemstelling vanuit de bestaande verkeersstructuur per modi

4.2.1. Gemotoriseerd verkeer

Tremelo heeft een vrij diffuus wegenpatroon. Er ontbreekt een duidelijke hiërarchische structuur in het wegennet waardoor de overlast van de toenemende verkeersbewegingen over vrijwel alle wegen verdeeld worden. Dit gegeven heeft zijn voor- en nadelen. Aan de ene kant wordt de last van het gemotoriseerd verkeer gelijkmatig verdeeld over het volledige wegennet. Aan de andere kant komt de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de woongebieden in het gedrang. Zo hebben verschillende woonstraten een beperkt gabariet dat niet afgestemd is op doorgaand verkeer. Het sluikverkeer zoekt zich een weg en doorkruist dorpskernen. Het zware vrachtverkeer doet de dorpscentra van Tremelo aan.

Een classificatie van wegen, die gebaseerd is op de toegekende doorstromingsfunctie, kan er toe leiden dat het gemotoriseerd verkeer geconcentreerd wordt op de wegen die hiervoor het meest geschikt zijn.

Deze vooropgestelde hiërarchie kan enkel afgedwongen worden indien deze classificatie gepaard gaat met enkele fysische en ruimtelijke ingrepen die betrekking hebben op:

- het bevorderen van de doorstroming op de wegen met een belangrijke doorstromingsfunctie;
- het afremmen van het doorgaand (sluik)verkeer op de andere wegen.

De inrichting van wegen moet hierin een belangrijke rol spelen. Enkel indien de categorisering van de weg ondersteund wordt door een aangepaste inrichting, zal het beoogde snelheidsregime gerespecteerd worden.

De gemeente ondervindt de nadelen van een sterke toename van de (auto)mobiliteit. In tegenstelling tot enkele jaren geleden wordt de gemeente wel geconfronteerd met verkeerscongestie. Tijdens de spits verloopt de doorstroming in de kernen erg moeizaam. Verschillende scholen bevinden zich langs de hoofdwegen. Doordat ouders hun kinderen graag vlak aan de schoolpoort willen afzetten en ophalen, stropt het verkeer. Dit zorgt niet alleen voor verkeersopstoppingen maar ook voor onveilige verkeerssituaties.

Het autoverkeer wil de drukke centra vermijden en zoekt zich een weg via de woonwijken.

Op verschillende plaatsen in de gemeente wordt te hard gereden. Niet enkel op de verbindingswegen maar ook op de lokale wegen worden snelheidsbeperkingen niet gerespecteerd. De inrichting van de meeste wegen is niet dwingend genoeg om het gemotoriseerd verkeer te laten vertragen. Het wegbeeld laat toe dat er te snel gereden wordt. Het lineair karakter, het wegprofiel en het ontbreken van een adequaat poorteffect werken de hoge snelheden in de hand. Dit probleem stelt zich het scherpst in de bebouwde kom en de schoolomgevingen. Hierdoor komt de verkeersleefbaarheid in de buurt van scholen en andere gemeenschapsvoorzieningen in het gedrang.

Door het commerciële succes van het dorpscentrum wordt de totale parkeercapaciteit op piekmomenten bereikt. De bezoekers van Tremelo kunnen in het volledige centrum gratis parkeren. Dit wordt door de handelaars als een belangrijke troef beschouwd. Om de toenemende parkeerdruk in de toekomst te kunnen keren, zou het parkeergebeuren op een andere manier georganiseerd moeten worden. Zo zouden langparkeerders doorverwezen kunnen worden naar de parkeerplaatsen die iets verder van het centrum gelegen zijn. Dit kan afgedwongen worden door het inrichten van een blauwe zone.

4.2.2. Openbaar vervoer

De perifere ligging van de gemeente en de uitgestrektheid van de verspreide woongebieden maken het erg moeilijk om een goed functionerend openbaar vervoersnet uit te bouwen. Een beleid dat gericht is op een selectieve verdichting en concentratie van de woongebieden, zou deze toestand slechts op zeer lange termijn gestaag kunnen doen ombuigen.

Grote delen van de gemeente zijn toegewezen op de belbus.

De gemeente is, ondanks haar grote gerichtheid op Brussel, niet rechtstreeks verbonden met de hoofdstad. Om het Brussels stadsgewest te bereiken moet minstens één maal overgestapt worden.

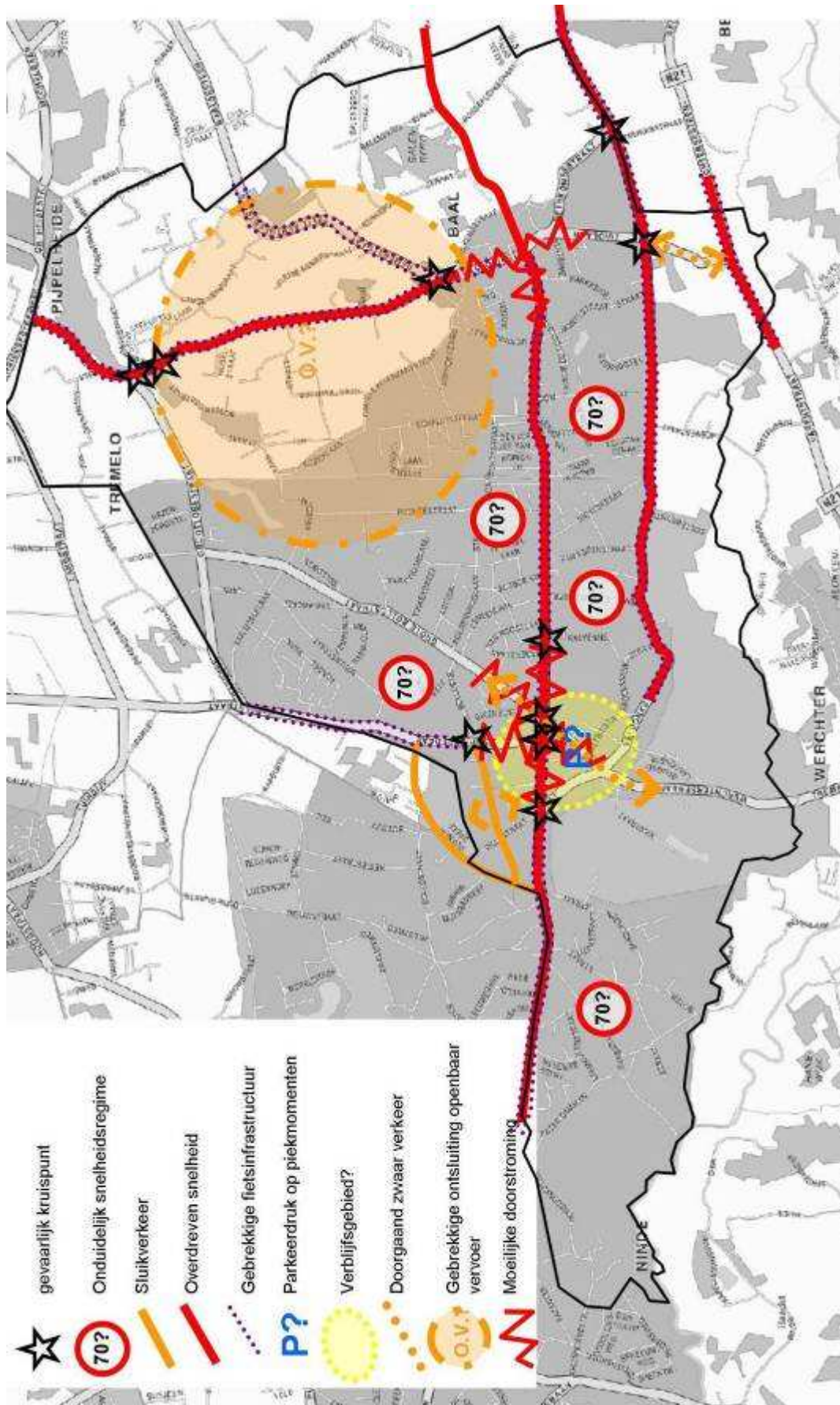
4.2.3. Fiets

Tremelo heeft in het algemeen geen goed uitgeruste fietsinfrastructuur. Enkel langs de invalsen verbindingswegen zijn fietspaden aangelegd. De kwaliteit en het comfort van deze fietspaden zijn niet overal even goed.

Er is niet overal voldoende ruimte om overal volwaardige fietspaden (conform het vademecum) aan te leggen.

4.3. Conclusie: knelpunten en kansen

	Knelpunten	Kansen
Ruimtelijk	<ul style="list-style-type: none"> - ruimtelijke spreiding van het wonen: <ul style="list-style-type: none"> • moeilijke organisatie openbaar vervoer • veel verplaatsingen met de wagen 	<ul style="list-style-type: none"> - een gericht ruimtelijk beleid dat nieuwe ontwikkelingen (wonen, bedrijvigheid, handel) concentreert in de kernen;
	<ul style="list-style-type: none"> - perifere ligging van de ambachtelijke zone. 	
	<ul style="list-style-type: none"> - beperkte economisch aantrekkingskracht: <ul style="list-style-type: none"> • lage tewerkstelling in de gemeente zelf • hoge gerichtheid op omliggende stedelijke gebieden • geringe verblijfskwaliteit openbaar domein 	<ul style="list-style-type: none"> - levendig handelscentrum van Tremelo: <ul style="list-style-type: none"> • vergroten van de verblijfsfunctie en de belevingswaarde van het dorpscentrum - uitspelen toeristische troeven (tewerkstelling): <ul style="list-style-type: none"> • pater Damiaan
	<ul style="list-style-type: none"> - conflict wonen-verkeersfunctie langs wegen: levenskwaliteit onder druk. 	
Verkeerskundig	<ul style="list-style-type: none"> - diffuus wegenpatroon, geen duidelijke wegencategorisering: <ul style="list-style-type: none"> • verspreid verplaatsingspatroon • leefbaarheid woonwijken 	<ul style="list-style-type: none"> - een weginrichting die afgestemd is op de beoogde wegencategorisering: <ul style="list-style-type: none"> • verduidelijken weghierarchie door aangepaste inrichting van weg en openbaar domein.
	<ul style="list-style-type: none"> - verkeerscongestie t.g.v. toegenomen (autogerichte) mobiliteit: <ul style="list-style-type: none"> • verkeersafwikkeling aan de verkeerslichten (Baalsebaan) • schoolomgevingen 	<ul style="list-style-type: none"> - aanpassen statuut van de wegen: <ul style="list-style-type: none"> • inrichten van éénrichtingstraten; • een aangepaste inrichting van de schoolomgevingen
	<ul style="list-style-type: none"> - sluikeverkeer: <ul style="list-style-type: none"> • zwaar verkeer door centrum en ongeschikte wegen • doorgaand verkeer in woonwijken als gevolg van verkeerscongestie 	<ul style="list-style-type: none"> - opmaken van een bovenlokaal plan voor zwaar vrachtverkeer; - invoeren van tonnagebeperkingen
	<ul style="list-style-type: none"> - overdreven snelheid: <ul style="list-style-type: none"> • objectieve en subjectieve verkeersveiligheid • ontbrekende veilige oversteekplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> - herinrichten van wegen en schoolomgevingen: <ul style="list-style-type: none"> • poorteffect vergroten • weginrichting aanpassen • wegbeeld aanpassen - aanpassen snelheidsregimes - controles
	<ul style="list-style-type: none"> - beperkte bediening met het O.V. <ul style="list-style-type: none"> • geen spoorinfrastructuur • geen rechtstreekse verbinding met Brussel • grote delen van de gemeente toegewezen op de belbus 	<ul style="list-style-type: none"> - uitbreiden van aanbod van De Lijn o.b.v. een potentieel onderzoek - nieuw openbaar vervoersplan voor de ruime regio rond Brussel - verbeteren van de verbindingen met de treinstations in de omgeving - verbeteren van de halte-infrastructuur - inrichten van OV-knooppunt
	<ul style="list-style-type: none"> - beperkt comfort, slechte staat of ontbreken van fietspaden - ontbreken van zichtbare fietsstallingen in het centrum van Tremelo 	<ul style="list-style-type: none"> - uitbreiden van het functioneel fietsroutenetwerk (subsidies) - verbeteren van de kwaliteit van de fietspaden - wegenis-en rioleringsprojecten combineren met de aanleg van volwaardige fietspaden - optimaal benutten van het netwerk van trage wegen als alternatieve verbindingen voor fiets-en voetgangers
	<ul style="list-style-type: none"> - toenemende verkeersdruk op het centrum: <ul style="list-style-type: none"> • parkeerproblematiek op piekmomenten • innemen parkeerplaatsen door langparkeerders 	<ul style="list-style-type: none"> - herzien van het gevoerde parkeerbeleid met behoud van gratis parkeren: <ul style="list-style-type: none"> • inrichten van blauwe zone in de Schrieksebaan • betere signalisatie



Figuur : Conclusie Knelpunten en Kansen

5. ORIËNTATIE M.B.T HET MOBILITEITSPLAN

De doelstellingen op Vlaams niveau voor een duurzaam mobiliteitsbeleid zijn:

- het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- het garanderen van de toegankelijkheid;
- het verzekeren van de veiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

Toegepast op de lokale mobiliteitsproblematiek worden volgende strategische en operationele doelstellingen naar voren geschoven:

- Ruimtelijk
 - Gerichte verdichting van het wonen.
 - Afstemmen stedenbouwkundige ontwikkelingen op het gewenst mobiliteitsbeleid.
- Verkeersveiligheid
 - Veilige schoolomgevingen.
 - Snelheid (zone 30) afdwingen door aangepaste inrichting.
 - Kenbaar maken van schoolomgevingen.
 - Veilige oversteekplaatsen.
 - Overdreven snelheid terugdringen. Lagere snelheden afdwingen door aangepaste inrichting van de straten
- Verkeersleefbaarheid
 - Definiëren van verblijfsgebieden (centrumgebied, woonkern, woonwijk):
 - Een aangepaste inrichting, vergroten van de beeldkwaliteit en belevingswaarde van verblijfsgebieden.
 - Doorstroming verbeteren in de centra van Baal en Tremelo.
 - Sluikverkeer en doorgaand verkeer op lokale wegen tegen gaan:
 - Uitwerken routes voor zwaar verkeer in centrum van Tremelo.
 - Conflicten wonen – doorgaand verkeer:
 - Analyseren van doortochten (met het oog op een eventuele herziening)
- Parkeren
 - Beheersen van parkeerdruk in het centrum van Tremelo:
 - Een gericht, regulerend parkeerbeleid.
 - Reguleren van nacht parkeren van vrachtwagens.
- Zwakke weggebruiker
 - Verbeteren kwaliteit en comfort fiets- en voetpaden.
 - Verdere uitbouw van het (boven)lokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk.
 - Uitbouw trage wegennet: inventarisatie van de bestaande voetwegen.
 - Voorzien van voldoende fietsstallingen.
- Openbaar vervoer
 - Stimuleren gebruik van openbaar vervoer.

6. DEFINIERING VAN HET VERDER ONDERZOEK

In verband met de belangrijkste thema's die aan bod moeten komen in het mobiliteitsplan (zie vorig hoofdstuk), worden enkele beleids- en onderzoeksvragen gesteld, die verder onderzoek richting kunnen geven.

- Ruimtelijk
 - Onderzoek naar de mobiliteitsimpact van toekomstige stedenbouwkundige projecten (vb. Kalvenne).
- Verkeersveiligheid
 - Ongevallenanalyse: in kaart brengen van de ongevallengegevens. Visualiseren van knelpunten om gevaarlijke punten (oversteekplaatsen) weg te kunnen werken. Onderzoek op basis van gegevens die aangereikt worden door de provincie en de politie.
 - Schoolomgevingen: benoemen structurele knelpunten.
- Verkeersleefbaarheid
 - Het aanwezige zwaar verkeer in de gemeente betreft voornamelijk doorgaand verkeer. Dit betekent dat de problematiek van het zwaar verkeer van bovengemeentelijk niveau is en ook enkel op dit niveau onderzoek verricht kan worden naar structurele oplossingen in het kader van het vermijden van sluikverkeer en het verhogen van de verkeersleefbaarheid. In dit kader kan ook een onderzoek naar het nacht parkeren als deelaspect verder onderzocht worden.
 - Meten intensiteiten op de belangrijkste verbindingswegen (verkeerstellingen). Opmaak van intensiteitskaarten. Opstellen wegencategorisering, formuleren van ontwikkelingsperspectieven.
 - Verkeerscongestie: een gewijzigde verkeerscirculatie in de kern van Tremelo kan mogelijk een oplossing bieden aan de verkeerscongestie. Via proefopstellingen kan een gewijzigde verkeerscirculatie uitgetest worden (vb. inrichten rondpunt).
- Parkeren
 - Aanvullend parkeeronderzoek in het centrum van Tremelo¹⁹ verrichten naar
 - het huidig parkeeraanbod;
 - de bezettingsgraad op verschillende tijdstippen (weekdagen en weekend).
- Zwakke weggebruiker
 - In de gemeente is reeds een trage wegenproject lopende. Dit project wordt geïntegreerd in het mobiliteitsplan en/of eventueel gebruikt als insteek voor een verder onderzoek naar de mogelijkheden om trage wegen in te schakelen en doorsteken te realiseren in een netwerk van trage fiets- en wandelwegen.
- Openbaar vervoer
 - Inventarisatie halte-infrastructuur bussen, onderzoek naar de mogelijkheid tot het inrichten van een centraal knooppunt.
 - Onderzoek naar mogelijke netuitbreiding van De Lijn.

¹⁹ Hoewel er onlangs een parkeeronderzoek heeft plaats gevonden, wordt de relevantie hiervan door verschillende actoren in vraag getrokken. Het onderzoek vond plaats tijdens een vakantieperiode. De resultaten zouden niet representatief zijn.