



**Het mobiliteitsplan van Beernem werd voor het eerst op 19 mei 2003 conform verklaard.**

**Intussen zijn wij zeven jaren verder en is het gemeentelijk mobiliteitsplan aan een actualisatie toe.**

**Allereerst werd in een informatief gedeelte de bestaande ruimtelijke structuur en verkeerssituatie geactualiseerd.**

**Momenteel worden een ontwerp van beleidsplan en van een actieplan opgesteld.**

## GEMEENTELIJKE MOBILITEITSPLAN

**Het gemeentelijke mobiliteitsplan tekent de krijtlijnen van mobiliteitsbeleid en is een door een ministerieel besluit voorgeschreven planinstrument om samen met het Vlaams Gewest, de Provincie West - Vlaanderen en De Lijn verder aan een verkeersveilige en -leefbare gemeente te werken.**

---

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

---

**Beernem heeft een lange traditie van acties en projecten op het vlak van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Al voor het eerste mobiliteitsplan werden een reeks infrastructurele en flankerende maatregelen uitgevoerd:**

**In Oedelem**

**verkeersdrempels Oudeputstraat**

**herinrichting van de J. Creytenstraat en kruispunt Meulestraat, erfconcept schoolomgeving**

**asverschuivingen Knesselarestraat**

**asverschuivingen en versmalling Beernemstraat en schoolomgeving**

**aanpassing kruispunt Beverhoutsveldstraat/Bruggestraat, rechte aansluiting**

**veiligheidsstrook met beplanting tussen rijweg en dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van LTI**

**blauwe zone Markt Oedelem**

**parking nabij kerk**

**in Oostveld**

**aanpassing kruispunt Knesselarestraat/Tinhoutstraat met voorrangsregeling en plateau**

**kruispunt Den Hoorn**

**aanzet fietspaden Tinhoutstraat**

**in St.-Joris**

**heraanleg Lattenklieversstraat**

**heraanleg omgeving kerk en schoolomgeving**

**verkeerscirculatie en afslaande bewegingen op brug kanaal**

**kruispunt Kauter/Vaart-Noord**

---

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

---

**in Beernem**

**rondpunt Parkstraat**

**aanpassingen Parkstraat met fietspaden en afslagzones**

**inrichting parking gemeentehuis**

**circulatiemaatregelen centrum Beernem, omgeving Bloemendalestraat**

**herinrichting Bloemendalestraat tussen gemeentehuis en kerk**

**verkeersplateaus in Rollebanaanstraat en omgeving, schoolomgeving**

**verkeersdrempels Vaart-Noord**

**schoolomgeving Stationsstraat**

**asverschuivingen in woonstraten ten noorden van St.-Andreaslaan**

**aanpassingen fietsdoorsteken brug Vaart-Noord**

**fietsbrug Stationsstraat – Vaart-Noord**

**eerste aanpassing stationsomgeving parking St.-Jorisstraat, Stationsstraat en**

**parking H. d'Ydewallestraat**

**asverschuivingen H. d'Ydewallestraat**

**maatregelen in de wijk tussen H. d'Ydewallestraat en Wingensesteenweg**

**maatregelen Reigerlostraat, psych. Centrum**

**carpool parking afrit Beernem**

Sinds 2003 werden al verschillende actiepunten gerealiseerd, wij denken oa. aan:

- zones 30 schoolomgevingen, lopende dossiers herinrichting kruispunt St.-Andreaslaan/Stationsstraat en heraanleg St.-Andreaslaan
- aanleg fietspaden: N368 Wellingstraat, N368 St.-Jorisstraat,
- N370 Reigerlostraat,
- N337 Bruggestraat
- aanleg vrijliggend fietspad langs functioneel fietsroutenetwerk Scherpestraat/Beernemstraat, Sijselestraat en Overleiestraat
- aanleg vrijliggend fietspad langs functioneel fietsroutenetwerk Akkerstraat - Beverhoutsveldstraat
- fiets- en voetgangersbrug

---

## MOBILITEITSPLAN BEERNEM

---

Vragen die aan de actualisatie en in het huidige ontwerp - beleidsplan aan bod komen zijn nieuwe projecten zoals:

- zones 30 schoolomgevingen
- heraanleg St.-Andreaslaan
- herinrichting kruispunt St.-Andreaslaan/Stationsstraat
- aanleg fietspaden:
  - \* N368 Wellingstraat
  - \* N368 St.-Jorisstraat
  - \* N370 Reigerlostraat
  - \* N337 Bruggestraat
  - \* Overleiestraat , functioneel fietsroutenetwerk
- aanleg vrijliggend fietspad langs functioneel fietsroutenetwerk Scherpestraat/Beernemstraat en Sijselestraat
- aanleg vrijliggend fietspad langs functioneel fietsroutenetwerk Akkerstraat/Beverhoutsveldstraat
- fiets- en voetgangersbrug
- herinrichting stationsomgeving Beernem
- herinrichting Markt en doortocht Oedelem

## DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO

De doelstellingen van dit beleid zijn:

- geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling van de kernen, functies op wandel- en fietsafstand door een fijnmazig fietsnetwerk en veilige schoolroutes,
- ontwikkeling van de stationsomgeving als multimodaal knooppunt, ontsluiting gebieden voor economische activiteiten en vrijwaren van de kernen van vrachtverkeer, nieuwe ontsluiting Industriepark-Oost
- Snelheidsbeleid: verdere inrichting van de kernen en zone 30 gebieden, integrale invoering van zone 70 voor wegen buiten de bebouwde kom in overleg met de buurgemeenten en het Vlaams Gewest.
- Parkeerbeleid: uitbouw van de parkeervoorziening in de stationsomgeving, behoud van het huidige vrij parkeren in Beernem en van de blauwe zone in Oedelem en van enkele parkeerplaatsen aan het station.

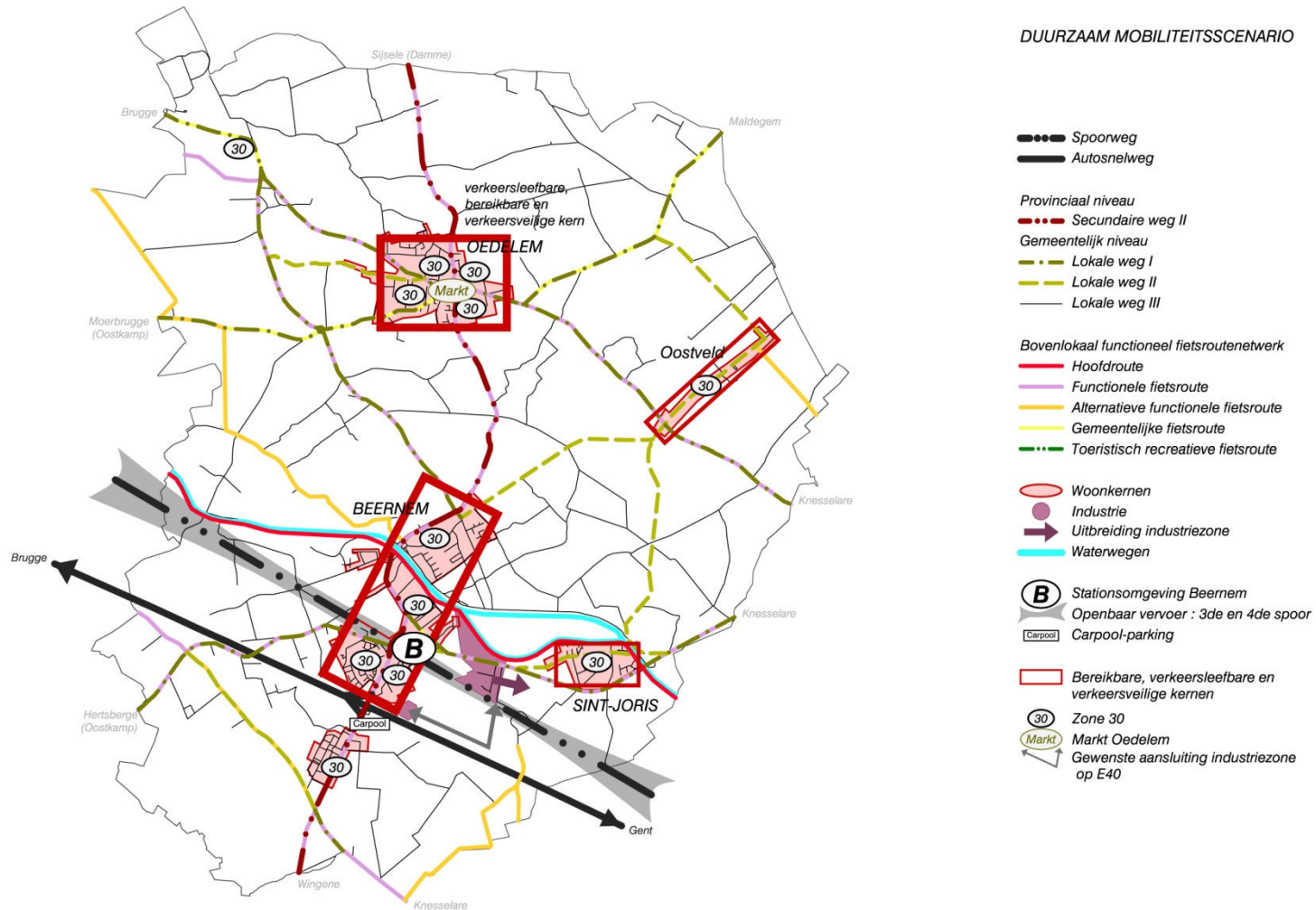
**Concreet betekent dit:**

**functionele en ruimtelijke versterking van de kernen**

**verhoging identiteit door kwalitatieve inrichting van het openbaar domein**

**conditioneren van het vrachtverkeer op de gewenste routes.**

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM



# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

STRATEGISCHE PROJECTEN	INVLOED OP MOBILITEIT
<p><b>Aanleg derde en vierde spoor:</b> In het kader van de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent worden de overwegen afgeschaft. Ter vervanging van de overwegen worden onderdoorgangen voorzien voor de voetgangers en t.h.v. de H. d'Ydewallestraat / Wellingstraat wordt een nieuwe brug voorzien. Er worden tevens ten noorden en ten zuiden van het spoor langswegen aangelegd. De brug en de langswegen komen samen op het kruispunt H. d'Ydewallestraat met de Wellingstraat. Dit kruispunt wordt eveneens heraangelegd. Er wordt een rotonde voorzien met vrijliggende fietspaden waarbij de fietsers geen voorrang hebben</p>	<p><b>Wijziging interne verkeersstromen,</b> Door de aanleg zullen enkele lokale overwegen afgesloten worden, deze worden vervangen door langswegen. Met de vaste brug in de Wellingstraat zal het verkeer in richting Hertsberge deze straat gebruiken i.p.v. de H. d'Ydewallestraat. Wij schatten deze verschuiving op 75 – 100 voertuigen in de avondspits</p>

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

STRATEGISCHE PROJECTEN	INVLOED OP MOBILITEIT
<b>Herinrichting stationsomgeving Beernem</b>	<b>Het station en stationsplein worden volledig heringericht. Betere multimodale bereikbaarheid van het station en comfort voor reizigers</b>
<b>Doortochtherinrichting Sint-Andreaslaan</b> In het kader van een verkeersveiliger en – leefbaarder doortocht van de Sint-Andreaslaan wordt deze heringericht. Ook de aansluiting met de Stationsstraat wordt aangepakt. Hier worden verkeerslichten voorzien	<b>verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid stationsomgeving, geen invloed op verkeersintensiteiten</b>

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

STRATEGISCHE PROJECTEN	INVLOED OP MOBILITEIT
<b>Aanleg fietspad N337 – Bruggestraat</b> De aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad langsheen de Bruggestraat in het kader van de uitbouw van een veilige fietsverbinding tussen Oedelem en Brugge (o.a. scholen)	<b>verbeteren verkeersveiligheid en comfort fietsers</b>
<b>Aanleg fietspad N368 – Wellingstraat</b> De aanleg van vrijliggende enkelrichtingsfietspaden langsheen de Wellingstraat in het kader van de uitbouw van een veilige fietsverbinding tussen Beernem en Hertsberge/Bulskampveld	<b>verbeteren verkeersveiligheid en comfort fietsers</b>
<b>Aanleg fietspad N368 – St.-Jorisstraat</b> De aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad langsheen de Sint-Jorisstraat in het kader van de uitbouw van een veilige fietsverbinding tussen industriepark en Knesselare	<b>verbeteren verkeersveiligheid en comfort fietsers</b>

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

STRATEGISCHE PROJECTEN	INVLOED OP MOBILITEIT
<p><b>Aanleg fietspad N370:</b> In Wingene werd een dossier opgestart tot het aanleggen van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad langs de N370 Wingene-Beernem om de veiligheid, het comfort en de bereikbaarheid voor het fietsverkeer te verhogen. Het ontbrekende stuk op grondgebied Beernem, vanaf de grens met Wingene tot aan Aanwijs is mee opgenomen in de studie. Het fietspad wordt voorzien aan de oostzijde van de weg</p>	<p><b>verbeteren verkeersveiligheid en comfort fietsers</b></p>
<p><b>Fiets- en voetgangersbrug over het kanaal:</b> Momenteel is de situatie voor het drukke fietsverkeer tussen Beernem-centrum en Beernem-station zeer onveilig. De nieuwe brug over het kanaal is een verbinding tussen Vaart-Noord en Stationsstraat en wordt voorzien thv. het kruispunt met de Stationsstraat. Dit is een kortere en vooral veiligere, comfortabele fietsverbinding</p>	<p><b>verbeteren verkeersveiligheid en comfort fietsers, aanvulling verkeersnetwerken voetgangers en fietsers, intussen is de brug geopend</b></p>

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

STRATEGISCHE PROJECTEN	INVLOED OP MOBILITEIT
<b>BPA “Haverbilken” (gedeeltelijke herziening)</b>	<b>Het BPA werd definitief aanvaard in de gemeenteraad van 11 oktober 2004. De gedeeltelijke herziening van het BPA heeft te maken met de gewijzigde en vernieuwde opvattingen die er bestaan ten aanzien van de structuur en de invulling van het oostelijke deel van Haverbilken. Hierbij wordt het behoud vooropgesteld van de karaktervolle Sint-Jansdreef. Via een herschikking wordt tevens getracht een rationelere invulling te bekomen van het gebied, waarbij gestreefd wordt naar een richtdichtheid van 15 woningen per hectare. Ook ter hoogte van het bestaande woonpark wordt een hogere woondichtheid nagestreefd. Bij 110 woningen zijn dit 65 tot 70 voertuigen in de avondspits.</b>
<b>Uitbreiding Industriezone-Oost</b>	<b>9,0 ha, 30 tot 35 bedrijven (ca. 2500m<sup>2</sup> per bedrijf) en 100 tot 120 arbeidsplaatsen, ca. 75 vrachtwagens per dag</b>

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

STRATEGISCHE PROJECTEN	INVLOED OP MOBILITEIT
<b>Herinrichting Markt Oedelem</b>	<p>Het ontwerp voorziet geen wijzigingen in de verkeerscirculatie en heeft geen invloed op de verkeersintensiteiten.</p> <p>Het ontwerp voorziet een voetgangerszone aan de oostzijde van het plein, het parkeren en de bushaltes worden herschikt. De kiosk wordt vervangen door een luifel met fietsenstalling. Drie elementen zullen in het oog springen, de kerk, het Schepenhuis en de oude oorlogsbunker.</p> <p>Op het nieuwe plein krijgen de voetgangers voorrang op de auto's. De huidige verwarrende situatie maakt plaats voor exclusieve voetgangerszones.</p> <p>Aan de achterzijde van het Schepenhuis wordt een volwaardig tweede plein gecreëerd.</p>

## ONTSluitING NIEUW LOKAAL BEDRIJVENTERREIN BINNEN DE ZONE INDUSTRIEPARK-OOST

De realisatie van een nieuw lokaal bedrijventerrein binnen de zone 'Industriepark-Oost' zal de vrachtverkeerstromen in Beernem het meest beïnvloeden.

In het GRS wordt de mogelijkheid open gelaten om een alternatieve ontsluiting te onderzoeken. Twee mogelijkheden bestaan:

- via Knesselare in richting N44 en zo via Aalter naar de E40. Deze verloopt door de kern van Knesselare en is niet gewenst.
- een afzonderlijke ontsluiting van de Miseriestraat over de spoorweg in richting spoorlijn en dan naar het complex Beernem. Dit betekent een zware ingreep in het landschap en de uitbouw van een parallelle weg langsheen de spoorlijn, onteigeningen langs de Wingensesteenweg en de bouw van een nieuw kruispunt ter hoogte van de afrit.

Gezien de complexiteit van deze ingreep op het landschap in en de nodige infrastructuur is binnen de planperiode van het mobiliteitsplan niet met een beslissing te rekenen. De huidige route via de St.-Andreaslaan zal dan ook de verbinding met de E40 blijven.

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM



**ONTSLUITING UITBREIDING INDUSTRIEPARK-OOST**

## CATEGORISERING WEGEN

Voor de categorisering van de wegen wordt uitgegaan van de gewenste functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Aan de wegcategorie wordt dan de gewenste inrichting van de weg gekoppeld.

De categorisering is opgebouwd vanuit de opties voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Beernem en de huidige en gewenste verkeersinfrastructuur.

De wegenhiërarchie betekent niet dat de verblijfsfunctie op de wegen verschillend gewaardeerd wordt, enkel dat de maatregelen en middelen om de verkeersleefbaarheid te verbeteren niet overal dezelfde zijn. Zo zal voor lokale wegen I (buiten de bebouwde kom), die een verbindende functie hebben, de aanleg van fietspaden streefdoel zijn.

Op het secundaire en primaire net en op de hoofdwegen, een taak van het Vlaams gewest, worden maatregelen genomen om afwenteling op het lokale net uit te sluiten.

Met de huidige categorisering van de wegen streeft de gemeente ernaar het gebruik van de wegen af te stemmen op de door de categorisering aangegeven bestemming van deze wegen.



**Het vrachtverkeer wordt afgewikkeld op wegen van een zo hoog mogelijke categorie. Vanuit de regionale verkeersstructuur ten noorden van Beernem zal de op/afrit Beernem de belangrijkste verbinding met de E40 blijven. De Akkerstraat – Parkstraat – Wingensesteenweg zullen de verbinding met de E40 blijven verzekeren.**

**Voor Oedelem wordt in de kern van de deelgemeente een tonnage- of lengtebeperking voor het doorgaand vrachtverkeer verder onderzocht. Enkel lokaal verkeer blijft dan toegelaten. Alle andere verbindingen moeten via de N49 - N44 richting Sijsele – Maldegem afgewikkeld worden.**

---

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

---

## MAATREGELEN OP DE (LOKALE) WEGEN

Een aantal ingrepen zullen uitgevoerd worden naargelang van de functie van de weg.

Op volgende wegen worden maatregelen voorzien:

zones 30 schoolomgevingen, lopend

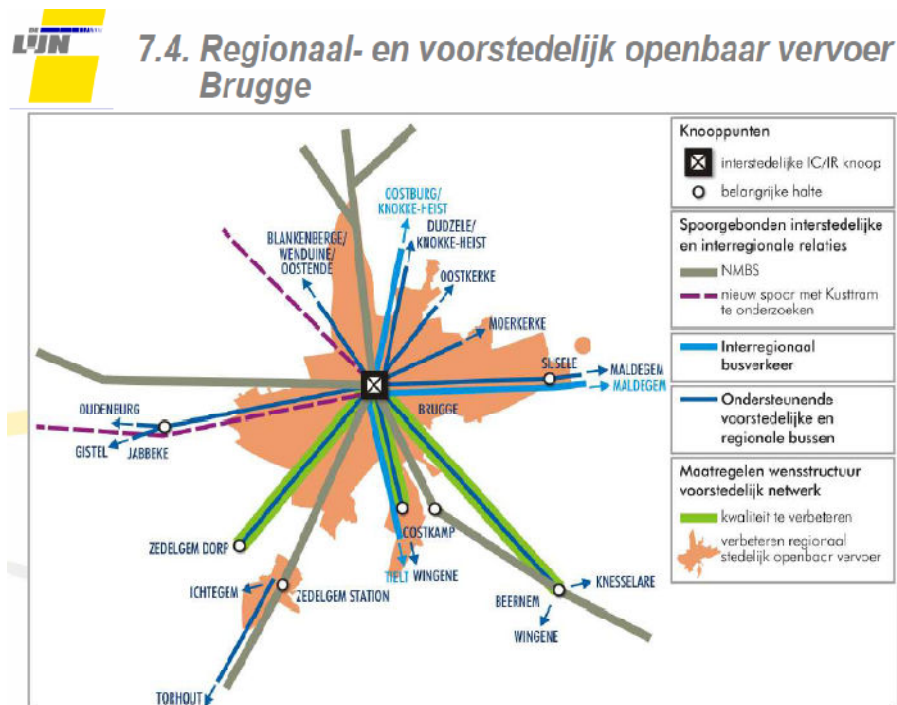
- heraanleg St.-Andreaslaan, lopend
- herinrichting kruispunt St.-Andreaslaan/Stationsstraat met verkeerslichten, lopend
- aanleg fietspaden:
  - \* N368 Wellingstraat
  - \* N368 St.-Jorisstraat
  - \* N370 Reigerlostraat
  - \* N337 Bruggestraat
  - \* Overleiestraat (ikv. fietsfonds) – functioneel fietsroutenetwerk - bovenlokaal
- aanleg vrijliggend fietspad langs functioneel fietsroutenetwerk Scherpestraat/Beernemstraat en Sijselestraat, goedgekeurd
- aanleg vrijliggend fietspad langs functioneel fietsroutenetwerk Akkerstraat/Beverhoutsveldstraat, lopend
- fiets- en voetgangersbrug, gerealiseerd
- herinrichting stationsomgeving Beernem, lopend
- herinrichting Markt en doortocht Oedelem, lopend

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

Het Neptunusplan en het toekomstplan 2010 van De Lijn is de leidraad voor toekomstige ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer.

In het Neptunusplan van De Lijn zijn geen projecten voor Beernem voorzien.

De gemeente blijft er echter op aandringen de kwaliteit, het comfort en ook de frequentie van De Lijn in Beernem te verbeteren.



## PARKEREN

In het vademecum duurzaam parkeerbeleid van 2008 staan de globale uitgangspunten met betrekking tot een lokaal parkeerbeleid. De principes van het vademecum vormen een leidraad bij de uitwerking van het parkeerbeleid.

In het nieuwe opzet van het mobiliteitsconvenant wordt het principe van “stand still” verlaten en ingeruild voor het concept “duurzaam parkeerbeleid”. De filosofie achter deze wijziging is dat het parkeerbeleid een integraal onderdeel is van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De term “stand still” was louter op parkeren gericht, daar waar men in een duurzaam parkeerbeleid streeft naar het beperken van ongewenst autogebruik en het stimuleren van het te voet gaan, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer

## PARKEREN VAN VRACHTWAGENS

Om het storend effect van geparkeerde vrachtwagens in verblijfsgebieden tegen te gaan, mogen deze uitsluitend parkeren op daartoe geëigende plaatsen, d.w.z. hetzij op eigen terreinen van het bedrijf, hetzij op terreinen of plaatsen die daarvoor specifiek zijn ingericht

Het beleid wordt gebaseerd op een parkeerverbod in alle woonwijken +5.5T, gekoppeld aan het voorzien van specifieke vrachtwagenparkings met een degelijke spreiding.

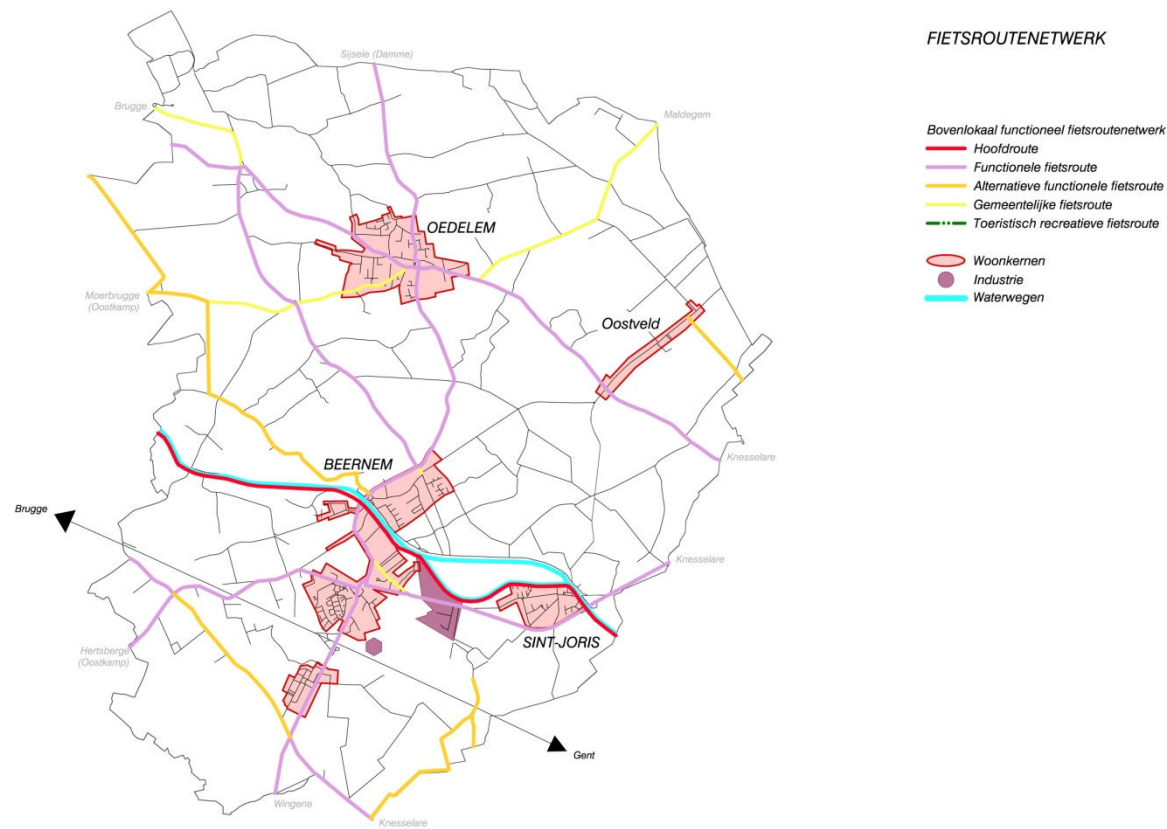
Volgende locaties komen in aanmerking:

- Bruinbergstraat in Oostveld
- Op de brug over het kanaal in St.-Joris
- Parkstraat, H. d'Ydewallestraat, Reigerlostraat, Wingenesteenweg, Fortstraat en Stationsstraat in Beernem

In Oedelem zijn er voorlopig geen locaties gekozen.

# MOBILITEITSPLAN BEERNEM

Beernem bezit een zeer fijnmazig en dicht fietsrouten netwerk. Zowel het provinciale, het lokale als de toeristische netwerken vormen een samenhangend net. Met het trage wegennetwerk als aanvulling ontstaat zo een op elkaar afgestemd geheel



## VOETGANGERS EN VERKEERSLEEFBAARHEID

In verband met het voetgangersverkeer te Beernem gaat specifieke aandacht naar de verblijfsgebieden, de kernen van de deelgemeenten, de verbindingen met het station, de schoolomgevingen en schoolroutes, de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en de herinrichting van doortochten.

---

## **MOBILITEITSPLAN BEERNEM**

---

### **ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN**

**Het gewenste mobiliteitsbeleid zal verder ondersteund worden door een reeks flankerende maatregelen. Bestaande maatregelen zullen verder gezet of opgewaardeerd worden; nieuwe maatregelen worden uitgebouwd.**

**Bij de maatregelen wordt vooral gestreefd naar duidelijke informatieverbreiding, mobiliteitsbeïnvloeding, verkeersveiligheid. Een overzicht van de flankerende maatregelen is weergegeven in het actieplan. De gemeente zal het bestaande beleid i.v.m. de informatie en sensibilisering voor het gebruik van het openbaar vervoer en het fietsen voortzetten (info aan nieuwe bewoners via de loketten en de duurzaamheidsambtenaar).**

**In afspraak met de politiezone worden verder gerichte en preventieve snelheidscontroles uitgevoerd naast het voeren van controles op het dragen van de autogordel, alcohol. De resultaten worden in het gemeentelijke infoblad gepubliceerd.**

**Met gerichte acties zal het fietsen verder gepromoot worden. In samenwerking met de scholen wordt verder gewerkt aan de sensibilisering over het gebruik van de fiets en het samen rijden om met de wagen naar school te komen. Andere acties van het gemeentebestuur zijn: fietscontroles, Kyoto, duurzaam naar school.....**

**Voor Oedelem wordt in de kern van de deelgemeente een tonnage- of lengtebeperking voor het doorgaand vrachtverkeer verder onderzocht. Enkel lokaal verkeer blijft toegelaten. Alle andere verbindingen moeten via de N49 - N44 richting Sijsele – Maldegem afgewikkeld worden.**

**De gemeente zal over het mogelijke lokale verbod voor doorgaande vrachtwagens in Oedelem in overleg met de bedrijven een informatiecampagne opstarten en in de pers communiceren.**

**Het huidige gedifferentieerde snelheidsbeleid zal gehandhaafd blijven. Beernem zal zich wel inschrijven in een algemeen Vlaams beleid om buiten de bebouwde kom de zone 70 regeling ook op de buurtwegen en landbouwwegen toe te passen.**

**Met de duurzaamheidsambtenaar zal het volgende integrale mobiliteits- (milieu)scenario in de jaarlijkse evaluatie bewaakt worden:**

- **Versnippering:** in Beernem worden geen verkeersinfrastructuren gepland die voor bijkomende versnippering kunnen zorgen. Enkel de mogelijke aanleg van een weg tot aan de spoorlijn i.f.v een nieuwe ontsluiting voor de industriezone moet op versnipperingeffecten onderzocht worden.
- **Luchtvervuiling:** Beernem zal samen met de buurgemeente de indicatoren voor concentraties van SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM, ozon, ... (µg/m<sup>3</sup>) binnen een regionale context monitoren. Voor het eigen voertuigpark wordt het programma Milieutoetsing Voertuigenpark toegepast. Verder wordt de toepassing van de integrale zone 70 opgevolgd en worden alternatieven voor de auto aangeboden om de kernen te bereiken.

---

## MOBILITEITSPLAN BEERNEM

---

- **Energieverbruik en emissie van broeikasgassen:** het brandstofverbruik van de eigen voertuigen wordt bijgehouden en nadien geëvalueerd. De gemeente kiest bij vervanging van voertuigen consequent voor de zuinigste types. Het fietsnetwerk zal continu uitgebouwd worden en er worden campagnes gevoerd om korte ritten af te leggen met de fiets of te voet.
- **Lichthinder:** er zijn geen problemen met lichtvervuiling. De gemeente zal aangepaste lampen (spaarlampen) en een aangepast verlichtingsregime toepassen.
- **Geluidshinder en trillingen:** verkeer als belangrijkste bron van geluidshinder en trillingen zal door geluidswerende infrastructuur (schermen, wallen,...), de materiaalkeuze bij wegeaanleg en snelheidsbeperkingen bestreden worden.
- **Ruimtelijke planning:** alle opties en acties binnen het ruimtelijke planningsbeleid worden aan een milieutoets onderworpen en op mobiliteitseffecten onderzocht.

- **Groeninrichting:** de gemeente zal de groene sporen door de gemeente systematisch plannen en ecologisch beheren met als zwaartepunt het bermbeheer langs (landelijke) wegen en het natuurtechnisch inrichten van bermen, taluds, grachten.
- **Afval:** opvolgen van de afvalstromen op het container- (milieu) park en door zelf milieuverantwoorde producten gebruiken bij het onderhoud en de aanleg van wegen, door een inventarisatiesysteem op te zetten om de eigen afvalstromen (eigen wagenpark, wegenbouw) in kaart te brengen en op te volgen.
- **Water:** door gecontroleerd gebruik van dooizout en de afvoer van hemelwater te laten infiltreren, eerst buffering en dan pas af te voeren, te organiseren. Uitvoeren van watertoets bij de aanleg van infrastructuur.
- **Klachtenregistraties:** systematische registratie en opvolging van klachten.