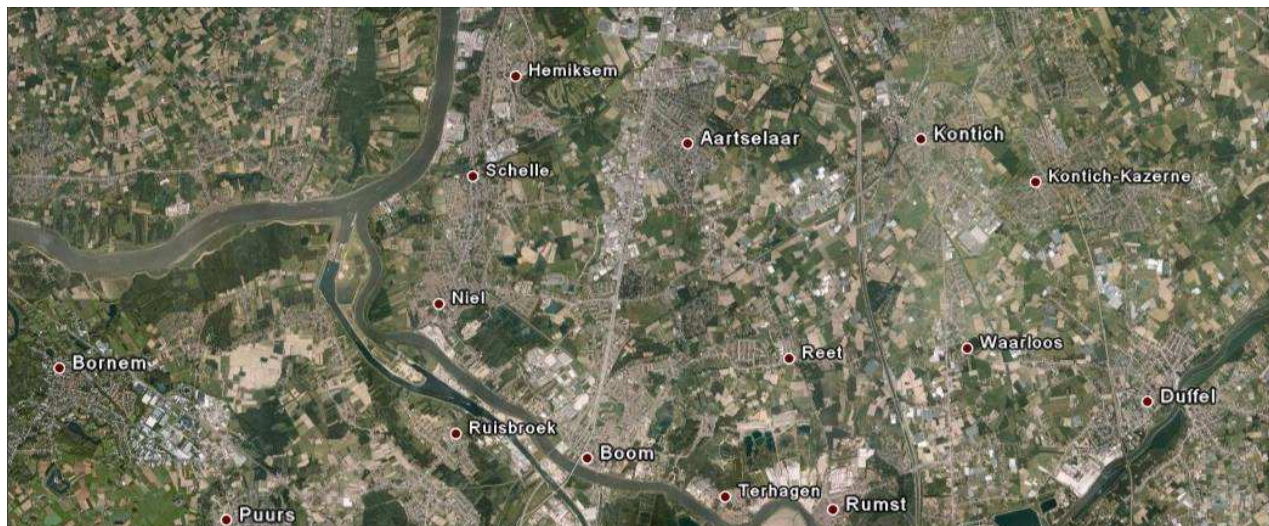


Verbreden en verdiepen van intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar

Mobiliteitsplan – richtinggevend deel – Beleidsplan

Projectnummer 04/006176 | Versie F|Ontwerp Mobiliteitsplan – december 2010





OPDRACHTGEVER

Gemeente Hemiksem
Sint-Bernardusabdij 1
2620 Hemiksem

Tel 03 288 26 20

Gemeente Schelle
Fabiolalaan 55
2627 Schelle

Tel: 03 871 98 30
Fax: 03 887 24 20

Gemeente Niel
Ridder Berthoutlaan 1
2845 Niel

Tel 03 451 11 10

Gemeente Boom
Antwerpsstraat 44
2850 Boom

Tel 03 880 18 00
Fax 03 880 18 01

Gemeente Rumst
K. Astridplein 12
2840 Rumst

Tel. 03 880 00 11
Fax 03 844 32 32

Gemeente Aartselaar
Baron van Ertbornstraat 1
2630 Aartselaar

Tel. 03 870 16 11

OPDRACHTNEMER



ARCADIS Belgium nv
Clara Snellingsstraat 27
2100 Deurne

BTW BE 0426.682.709
RPR ANTWERPEN

ING 320-0687053-72
IBAN BE 38 3200 6870 5372
BIC BBRUBEBB

Contactpersoon

Telefoon

Telefax

E-mail

Website

Adel Lannau

+32 9 242 44 16

+32 9 242 44 45

a.lannau@arcadisbelgium.be

www.arcadisbelgium.be

Revisie

Versie	Datum	Opmerking
A	Maart 2010	Werkdocument , ter voorbereiding van de ambtelijke werkgroep
B	April 2010	Werkdocument, voorgelegd aan de stuurgroep april 2010
C	Mei 2010	Ontwerp Mobiliteitsplan – Participatietraject
D	Juni 2010	Ontwerp Mobiliteitsplan – voorlopige vaststelling door de gemeenteraden
E	December 2010	Ontwerp mobiliteitsplan-aangepast aan de opmerkingen geformuleerd op de PAC dd 23 september 2010 en na afstemming met de gemeentelijke plannen. Wordt voorgelegd aan de PAC in 2011
F	December 2010	Aanpassingen fietsnetwerk

Opgesteld

Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Arcadis – RVI	Projectverantwoordelijke	Adel Lannau		

Geverifieerd

Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Omgeving	Projectcoördinator	Koen Vande Sompele		
Arcadis - RVI	Projectcoördinator	Greet Van Wesemael		

Goedgekeurd door klant

Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

INHOUDSOPGAVE

0	Inleiding.....	7
0.1	Algemeen.....	7
0.2	Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan.....	8
0.3	Uitkomst verkenningsnota.....	9
0.4	Uitkomst uitwerkingsnota	9
0.5	Het mobiliteitsplan.....	10
0.6	Overlegmomenten	11
1	Stap 7: Formulering nieuw beleidsplan	13
1.1	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	13
1.2	Werkdomein B - Netwerken en/of voorzieningen	16
1.2.1	B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	16
1.2.2	B.2. Bovenlokaal fietsroutenetwerk.....	19
1.2.3	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	28
1.2.4	B5 Categorisering bovenlokale wegen.....	31
1.2.5	B6 categorisering lokale wegen	37
1.2.6	B7 – routes zwaar vervoer	38
1.2.7	B11 Goederenvervoer over water	40
1.3	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen.....	41
1.3.1	C1 vervoersmanagement met bedrijven, scholen en evenementen	41
1.3.2	C4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	44
1.3.3	C6 Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie.....	44
1.3.4	C10 Bewegwijzeringsplan	44
1.3.5	Acties en maatregelen werkdomein C.....	44
2	Stap 8: Evaluatie relatieschema en taakstellingen.....	46
3	Stap 9: Uitwerking actieprogramma' s	48

3.1	Actieprogramma A-B-C	48
3.2	Werkprogramma per locatie	54
3.3	Investeringsprogramma KT, MLT, LT	54
3.4	Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen	54
3.5	Takenprogramma per initiatiefnemer	54
4	Voorstel tot wijziging van de gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten	55
5	Bijlagen	56
5.1	Verslagen	56
5.1.1	Verslag PAC 24 september 2009	56
5.1.2	Verslagen van overlegmomenten in kader van het mobiliteitsplan (fase 3)	59
5.1.3	Goedkeuringsbesluiten participatietraject van de gemeenten	70
5.1.4	Gemeenteraadsbeslissingen voorlopige vaststelling	89
5.2	Actietabellen	103
5.2.1	Werkprogramma per locatie	103
5.2.2	Investeringsprogramma KT, MLT, LT	109
5.2.3	Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen	115
5.2.4	Takenprogramma per initiatiefnemer	121

LIJST DER FIGUREN

Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiegingsproces	8
Figuur 2: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van <i>Tekenenvoor de fiets</i> - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)	22
Figuur 3: Suggestie opname bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	27

LIJST DER KAARTEN

Kaart 1: Synthese gewijzigde planningscontext (kaart 15 uit verkenningsnota)	13
Kaart 2: Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar: fietsroutenetwerk.....	19
Kaart 3: Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar: openbaar vervoer	28
Kaart 4: Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar : wegcategorisering	31
Kaart 5: routes zwaar verkeer.....	38

LIJST DER TABELLEN

Tabel 1: Evaluatie Relatietabel	47
Tabel 2: Actieprogramma volgens A-B-C-werkdomeinen.....	48
Tabel 3: Werkprogramma per locatie	103
Tabel 4: Inversteringsprogramma KT, MLT, LT	109
Tabel 5: Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen	115
Tabel 6: Takenprogramma per initiatiefnemer	121

0 Inleiding

0.1 Algemeen

Het intergemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners in goede banen wil leiden. De verschillende centra van de Rupelstreek dienen bereikbaar te zijn, maar daarnaast is het belangrijk om er aangenaam te wonen, werken en verblijven. De gemeenten van de Rupelstreek en Aartselaar kiezen voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: **voorrang voor voetgangers** (Stappers), **fietzers** (Trappers) en **collectief vervoer** (Openbaar vervoer). Pas daarna komt de **auto** (Privévervoer). Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder.

Samen met verschillende gemeenten een mobiliteitsplan opmaken is zoals drie buurtbewoners die samen het buurtpark gaan onderhouden. De ene is voorzitter van de petanque club, de andere heeft drie honden en de derde heeft drie kleinkinderen. Ze hebben allemaal verschillende vertrekpunten maar hebben samen een doel: een mooi buurtpark. Zo ook met een intergemeentelijk mobiliteitsplan: de vertrekpunten zijn verschillend maar het doel is gemeenschappelijk: een duurzame mobiliteit voor het gehele gebied. Eigen problemen naar het grondgebied van een ander exporteren is dus uit den boze. Het zoeken naar win-win situaties daarentegen is een streefdoel. Men zal ook moeten leren aanvaarden dat de problemen bij de ene belangrijker kunnen zijn dan bij de andere. Dit mag echter niet verhinderen dat er een zo evenwichtig mogelijke aandacht is voor alle betrokken gemeenten.

Het intergemeentelijk mobiliteitsplan is ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden. Door het mobiliteitsconvenant (het zogenaamde moederconvenant) te ondertekenen, verbindt de lokale overheid er zich toe een mobiliteitsplan te maken. Het mobiliteitsconvenant is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

Een goedgekeurd mobiliteitsbeleidsplan mag echter niet gezien worden als een eindpunt. Het is een startpunt waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten om zo te komen tot een kwaliteitsvol en duurzaam mobiliteits- en verkeersbeleid. De gemeenten dienen het initiatief te nemen in de uitwerking en opvolging van het beleid.

0.2

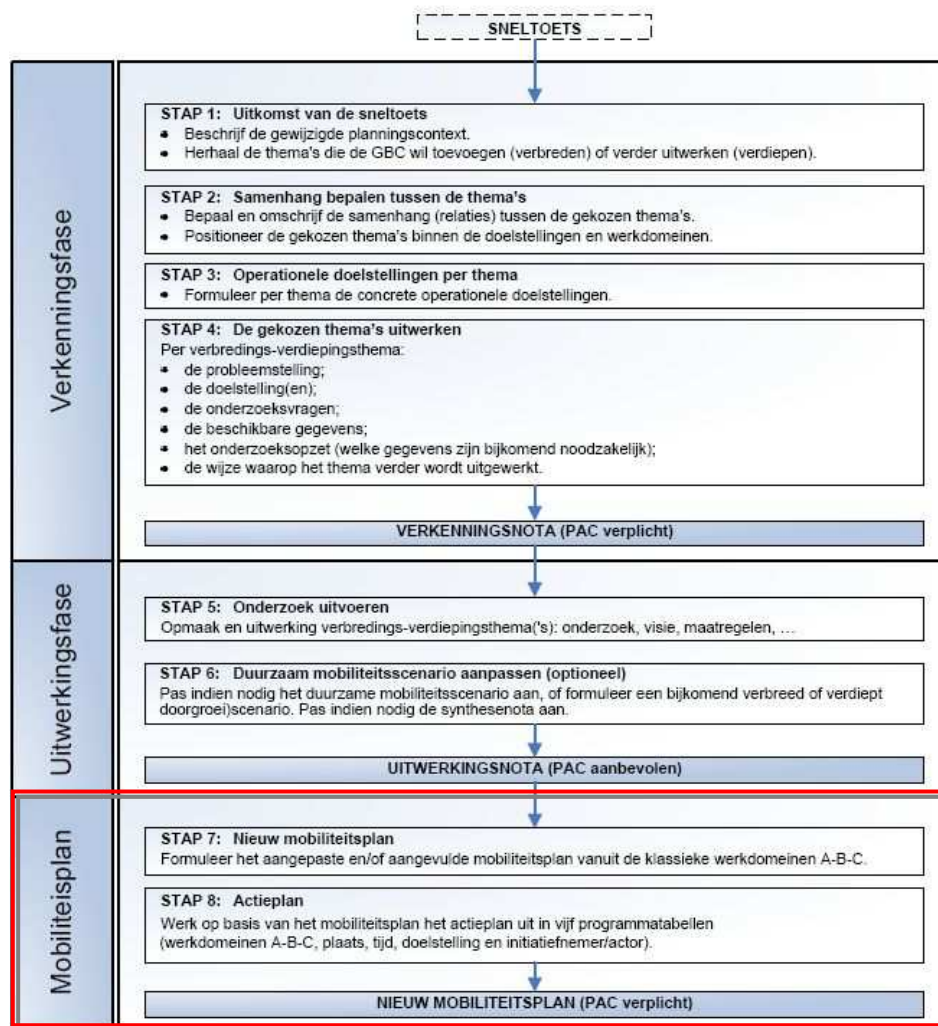
Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan

Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar is conform verklaard op 24/02/2000.

Bij de uitvoering van de sneltoets werd gekozen voor spoor 2: Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

- In de verkenningnota werden stap 1 tot en met stap 4 van het verbreden en verdiepen uitgewerkt. De nota werd conform verklaard op de PAC van 19 februari 2009.
- De uitwerkingsnota (stap 5: Uitvoering onderzoek en stap 6: Aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario) in het verbredings -en verdiepingsproces (fase 2) werd conform verklaard op de PAC van 24 oktober 2009.
- Voorliggende nota is de derde en laatste fase: het aangepaste en geactualiseerde mobiliteitsplan met het actieplan. Deze fase omvat stap 7 (nieuw mobiliteitsplan) en stap 8 (actieplan).

Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiepingsproces



0.3 Uitkomst verkenningnota

De verkenningnota werd conform verklaard op de PAC van 19 februari 2009. In de verkenningnota werden volgende thema's aan gegeven als te verbreden en/of te verdiepen:

- Wegencategorisering
- Economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijk vrachtroutes
- Actualisatie fietsroutenetwerken
- Actualisatie openbaar vervoersnetwerk
- Watergebonden bedrijvigheid
- Ruimtelijke ontwikkelingen: De Klamp, De Schorre, bedrijventerreinen Rumst en ontwikkelingen langsheen de Benedenvliet te Hemiksem/Schelle

0.4 Uitkomst uitwerkingsnota

De uitwerkingsnota werd conform verklaard op de PAC van 24 oktober 2009. In deze uitwerkingsnota werden per geselecteerd thema volgende stappen doorlopen:

- Formulering van de probleemstelling
- Bespreking van de visie uit het beleidsplan 2000
- Bespreking van de gewijzigde context
- Bespreking van het uitgevoerde aanvullend onderzoek
- Uitwerking van het duurzaam mobiliteitsbeleid voor het desbetreffende thema.

Na het doorlopen van deze stappen voor elk thema werd een duurzaam scenario voor de Rupelstreek bekomen, waarbij alle netwerken (fiets, OV, auto) op elkaar werden afgestemd en elkaar versterken.

Verdere ontwikkelingen naar een betere multimodaliteit wordt bepleit. Watergebonden bedrijvigheid wordt verder beleidsmatig gestimuleerd.

Met betrekking tot het openbaar vervoer zijn er al veel inspanningen geleverd. In de toekomst wordt vooral gezocht naar een betere dienstverlening met oog op hogere frequentie en kortere reistijd (doortrekking tramlijn, verder onderzoek naar lightrailverbindingen, onderzoek naar mogelijkheden van de watertram,). Een bijzondere aandacht dient te gaan naar de openbare vervoersontsluiting van Rumst en de Benedenvliet te Hemiksem. Onderzoek naar voldoende en vlotte

busverbindingen naar hoofdaansluitingen (treinstations, lightrailstations, snelbushaltes,...) is noodzakelijk. Het fietsnetwerk wordt aangevuld en verfijnd. Ontbrekende assen worden opgenomen, mazen worden verkleind.

Het hoger wegennet speelt een cruciale rol bij de aanpak van de verkeersproblematiek in de Rupelstreek en te Aartselaar. Vanaf de twee belangrijkste hoofdadars in het gebied, de E19 en de N177/A12, wordt een kamstructuur voorgesteld, zowel voor het autoverkeer, als voor het vrachtverkeer. Vanaf deze hoofdasen worden ontsluitingassen en vrachtroutes aangeduid.

- De A12, aangeduid als een primaire weg II dient als dusdanig ingericht. Hierdoor kan de verkeersveiligheid van de as veel verbeteren en kan sluijverkeer in noord – zuidrichting vermeden worden. Het is belangrijk dat het gehele tracé aangepakt wordt, en niet enkel bepaalde kruispunten.
- Het bovenlokaal doorgaand oost- west - verkeer, dat zich momenteel doorheen de lokale (woonstraten) verplaatst, dient gekanaliseerd. Door de doortrekking van de N171 kan dit bovenlokaal verkeer geconcentreerd worden op een as met een inrichting die in overeenstemming is met de gewenste rol (secundaire weg type I). Aansluitend dienen de parallelle lokale assen gedowngraded te worden, wat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ten goede komt. Ongewenst doorgaand verkeer wordt vermeden door het plaatsen van filters of weerstanden, waardoor het verkeer zo lang mogelijk het hoogste wegennet gebruikt. De stuurgroep is voorstander van het invoeren van een elektronisch filtersysteem waar ongewenst verkeer wordt gedetecteerd en gesanctioneerd. De exacte locaties van de filters, de mate waarin gefilterd wordt (aanvaarbare radius) en welke voertuigcategorieën gefilterd zullen worden, is onderwerp van een specifieke studie. Monitoring zal belangrijk zijn.

0.5 Het mobiliteitsplan

In deze laatste fase van het verbredings- en verdiepingsproces wordt het mobiliteitsplan opgemaakt. Hierbij worden aan het bestaande mobiliteitsplan de verbredingsthema's toegevoegd en de verdiepingsthema's aangevuld en beschreven via de drie werkdomeinen A-B-C. Vervolgens wordt afgetoetst of de vooropgestelde taakstellingen uit de verkenningnota (uit stap 3) werden bereikt. In de laatste stap wordt een aangepaste actietabel opgemaakt. Dit nieuwe mobiliteitsplan staat op zichzelf en moet met andere woorden los van het oude mobiliteitsplan gelezen worden.

0.6 Overlegmomenten

De belangrijkste overlegmomenten in kader van de verkenningnota zijn:

- 17 juni 2008 Startvergadering
- 5 september 2008 Ambtelijke werkgroep
- 15 oktober 2008 Stuurgroep
- 19 februari 2009 PAC Verkenningnota

De verkenningnota is in de PAC van 19 februari 2008 conform verklaard.

De belangrijkste overlegmomenten in kader van de uitwerkingnota zijn:

- 26 maart 2009 Ambtelijke werkgroep
- 19 juni 2009 Stuurgroep
- 24 september 2009 PAC uitwerkingnota

De uitwerkingnota is in de PAC van 24 september 2009 conform verklaard. Het verslag is in bijlage ingevoegd.

De belangrijkste overlegmomenten in kader van het beleidsplan zijn:

- 15 januari 2010 Ambtelijk overleg
- 15 april 2010 Stuurgroepvergadering

- 27 juni 2010

Stuurgroepvergadering
participatietraject)

(bespreking

resultaten

Tijdens fase 3 werd ook het participatietraject uitgevoerd. Elke gemeente heeft een participatietraject uitgestippeld dat werd goedgekeurd in de gemeenteraad. De goedkeuringsbesluiten zijn in bijlage terug te vinden.

1 Stap 7: Formulering nieuw beleidsplan

1.1 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Kaart 1: Synthese gewijzigde planningscontext (kaart 15 uit verkenningsnota)

1.1.1.1 A.1. Ruimtelijke structuurplannen

De gemeentelijke structuurplannen werden allen reeds opgemaakt en goedgekeurd voor het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan. Gezien de belangrijke wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit, worden de visie en de bindende bepalingen vanuit de structuurplannen maximaal ondersteund. Omgekeerd zal het ook wenselijk zijn om, omwille van bepaalde visies vanuit het duurzaam mobiliteitsbeleid, de ruimtelijke structuurplannen hierop af te stemmen.

De afbakening van de stedelijke gebieden vormt een belangrijk aspect om tot een duurzame mobiliteit te komen. Binnen de stedelijke gebieden zal een stedelijk gebiedbeleid gevoerd worden waarbij ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn. Hierdoor kunnen de vervoersstromen geconcentreerd worden en kan er een efficiënt collectief vervoer georganiseerd worden. Door het voorzien van menging van activiteiten op beperkte afstand van elkaar kan de noodzaak aan verplaatsing beperkt worden.

Andere aspecten vanuit de structuurplanning die bijdragen tot een meer duurzaam mobiliteitsbeleid is het bestemmen van bedrijventerreinen langsheen het water, specifiek voor watergebonden bedrijvigheid. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen te gebeuren op multimodaal te ontsluiten locaties. Belangrijk is dat bij nieuwe strategische ruimtelijke projecten steeds moet worden afgetoetst of ze overeenstemmen met het vooropgestelde ruimtelijke beleid en mobiliteitsbeleid.

1.1.1.2 A.2. Ruimtelijke uitvoeringsplannen

1.1.1.2.1 RUP De Klamp

Dit RUP werd goedgekeurd door de bestendigde deputatie maar is momenteel (maart 2010) geschorst door het beroep van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar. Het beroep dat werd ingesteld door de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar werd ingewilligd op 4 december 2009 door de Minister. De invulling van de site dient in kader van de afbakening van het kleinstedelijke gebieds bekeken te worden. Ongeacht de nieuwe invulling zal de ontsluiting ervan mee onderzocht worden in dit proces.

De ontwikkelingen zullen grote verkeersstromen genereren. In het mober werd de multimodale bereikbaarheid van de site onderzocht.

Volgende maatregelen zijn noodzakelijk (cf. MOBER):

- Realisatie van de rondweg voor een vlotte ontsluiting via A12.

- Realisatie van de brug over A12
- Aanpassing van het OV- netwerk
- Maatregelen voor veilige oostwest –en noordzuidverbinding.
- Maatregelen voor het beveiligen van fietsers langs N177

Door de ontwikkeling van de Klamp zijn toenemende intensiteiten te verwachten op de oostelijke assen. Om de ontsluiting via deze route te beperken zijn volgende maatregelen noodzakelijk:

- Realisatie van het streefbeeld A12 (vlotte doorstroming)
- Realisatie van de doortrekking N171 (secundaire weg type I)
- Inplanting van filters voor vrachtverkeer en voor doorgaand autoverkeer op strategische plaatsen

De wegsignalisatie naar De Klamp en de informatieverstrekking met betrekking tot de bereikbaarheid dient aangegeven te worden via A12 – rondweg Boom, of via E19 – en de doorgetrokken N171 (na doortrekking).

Momenteel is de site goed ontsloten via openbaar vervoer. Een optimalisatie van de situering van de halten en de bediening is onderzocht in het MOBER. Verder onderzoek, in overleg met de betrokken actoren is nodig.

De site is ontsloten via het bovenlokale fietsroutenetwerk. Ook de Schommelei wordt opgenomen in het netwerk.

1.1.1.2.2

Uitvoeringsplannen bedrijventerreinen Rumst

Voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen te Rumst werd de visie van de GRS overgenomen in het intergemeentelijk mobiliteitsplan. In het structuurplan wordt een ontsluitingsstructuur voor vrachtverkeer aangegeven. Met de realisatie en uitwerking van RUP Catenberg Noord deel 1 werd reeds een eerste deel van een omleidingsweg voor zwaar verkeer (tussen Nieuwstraat en Hollebeekstraat) voltooid. Met RUP Stuyvenberg (in opmaak) en de aanleg van de Stuyvenbergstraat wordt de verdere ontsluiting voorzien van zowel de Hollebeekstraat als van de Doelhaagstraat tot einde Hoge Meentochtstraat / Petrus Van der Taelenstraat.

Ter hoogte van de kern van Rumst worden vrachtwagensfilters (weerstand) geplaatst om het gebruik van de vrachtroutes af te dwingen. De exacte plaatsing van de vrachtwagenfilters zal onderzocht en onderbouwd worden in de studie voor de plaatsing van de vrachtwagenfilters (zie actietabel).

Bijkomende ontwikkelingen dienen bij voorkeur watergebonden te zijn.

Bijkomende activiteiten ten westen van de kern van Terhagen, die bijkomend autoverkeer genereren, dient vermeden te worden tot de voorwaarden voor een goede ontsluiting gerealiseerd zijn.

De terreinen zijn ontsloten via het bovenlokaal fietsroutenetwerk. De bijkomende verbinding Terhagen - Reet zorgt voor een bijkomende fietsontsluiting.

De terreinen zijn goed ontsloten via openbaar busvervoer (lijnen 500, 508, 191, 501,507).

1.1.1.2.3

RUP Poort tot Noeveren

Het Ruimtelijke Uitvoeringsplan 'Poort van Noeveren' wordt in het voorjaar aan een openbaar onderzoek onderworpen. Het gebied ligt aan de Rupel en wordt begrensd door de spoorlijn Broekweg, Plantsoenstraat, de grens tussen woonzone en industriezone Krekelenberg I, de Nielsestraat en het Noeverenplein.

In opdracht van Waterwegen en Zeekanaal NV – Afdeling Commerciële Beheer Willebroek werd een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor een watergebonden overslagpunt Noeveren te Boom (2009). Volgende bevindingen en conclusies werden in de studie opgenomen:

- Gelet op de beperkte bruikbare ruimte is verdere ontwikkeling van de modus spoor en de directe koppeling (rechtstreekse overslag) naar de binnenvaart geen evidente optie.
- Een lokaal georiënteerd multifunctioneel ROC is haalbaar binnen volgende randvoorwaarden;
 - o Bereiken van een belangrijke modal shift van minimaal 75% van het aanwezige laadpotentieel aan containers in de aanloopperiode en opstartfase voor de bestaande ladingen en/of vinden van bijkomend ladingspotentieel in de regio.
 - o Redelijke groeipercentages in de eerste exploitatiejaren van minimaal 3 tot 7.5 % per jaar
 - o Aantrekken van een supplementair laadpotentieel aan pallets bouwmaterialen en bulk in de orde van grootte van ca. 260 000 ton per jaar
 - o De PPS-regeling voor kaaimuren, die afloopt in 2010 dient door de betreffende overheden verlengd.
 - o Het vinden van een operator of een samenwerking van twee operatoren die dergelijke ROC willen exploiteren
 - o Gezien de bestaande faciliteiten in Willebroek en de te verwachten ontwikkelingen in verband met het project IPZ – Hoboken zal het ROC zich sterk dienen te richten op de lokale markt.
- Eenmaal op volle snelheid zal het ROC ca. 200 vrachtwagenbewegingen per werkdag genereren (op basis van 14 000 TEU's en 260 000 t pallets en bulk d.w.z. het totaal van inkomende en uitgaande transporten). Het ontsluitingsplan dient hiermee rekening te houden.

1.1.1.3

A3. Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

De impact van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen werden in de andere thema's besproken en behandeld. Per ruimtelijk ontwikkeling wordt een overzicht gegeven van de te verwachten ongewenste effecten en de mogelijke maatregelen.

1.1.1.3.1

De Schorre

De Schorre wordt momenteel ontsloten via de Kapelstraat en de Schommelei. Om doorgaand verkeer op de as Tiburstraat – Kerkstraat - Tuinwijk – Steenberghoekstraat – Nieuwstraat te beperken dient de bereikbaarheid via het hoger wegennet geoptimaliseerd. Dezelfde maatregelen genoemd onder de Klamp zijn hiertoe noodzakelijk (zie hoger) .

De wegsignalisatie naar De Schorre en de informatieverstrekking met betrekking tot de bereikbaarheid dient aangegeven te worden via A12 – rondweg Boom, of via E19 – en de doorgetrokken N171 (op termijn).

De verkeersgeneratie van de bijkomende activiteiten dient beperkt te worden.

Op bepaalde tijdstippen hebben er evenementen plaats in De Schorre. De huidige ontsluiting en de huidige parkeervoorzieningen kunnen deze grote stromen niet opvangen. Het uitwerken van een vervoersplan in geval van evenementen is noodzakelijk (openbaarvervoersbedieningen, inschakeling van park- and ride via Kontich? Mogelijkheden personenverkeer over water? Afspraken NMBS,)

Het terrein is momenteel goed ontsloten via openbaar vervoer. Een nog betere OV-ontsluiting, in het bijzonder tijdens de evenementen moet worden onderzocht (pendelbussen).

Het gebied is ontsloten via het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

1.1.1.3.2 Ontwikkelingen Benedenvliet

Momenteel loopt het onderzoek naar de potentiële toekomstige ontwikkelingen.

Het gebied is momenteel slecht ontsloten via de weg. De wegontsluiting voor het bovenlokaal verkeer dient te gebeuren via de Cleydaelllaan of de Steenwinkelstraat. Bij ontwikkeling van nieuwe activiteiten en projecten dient de ontsluiting geoptimaliseerd te worden voor alle vervoersmodi.

De site is goed ontsloten met openbaar busvervoer, maar er is een relatief grote afstand tussen de site en de bestaande halte. De mogelijkheid om een halte te voorzien dicht bij de site dient onderzocht.

De site sluit aan op een bovenlokale fietsroute langs de Schelde.

De haalbaarheid van de bereikbaarheid van de site over water dient onderzocht.

Indien evenementen georganiseerd worden, die grote verkeersstromen zouden kunnen genereren, dan dient een evenementenvervoersplan opgemaakt te worden (cf. de Schorre).

1.2 Werkdomein B - Netwerken en/of voorzieningen

1.2.1 B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

1.2.1.1 Gewenst netwerk

Het voetgangersnetwerk is het meest fijnmazig netwerk. Alle wegen en straten behoren tot dit netwerk en vooral in de kernen moet een maximale kwaliteit geboden worden.

1.2.1.2

Acties en maatregelen

De belangrijkste maatregelen met betrekking tot het voetgangersverkeer situeren zich op het vlak van het verbeteren van de oversteekbaarheid van grote wegen en het verhogen van het comfort in de kernen.

- **Verhogen van het comfort voor voetgangers in de kernen:** Alle voetpaden in de kernen dienen op zijn minst een **obstakelvrije doorgang** te hebben van **1,5 meter** (streven naar zo breed mogelijk). Bij de plaatsing van straatmeubilair (verkeersborden, distributiekasten, prullenmanden, enz.) moet hiermee rekening gehouden worden.

Het **loopoppervlak** van de voetpaden moet vlak, aaneengesloten en slipvrij zijn en goed onderhouden worden (geregeld schoonmaken en herstellen van oneffenheden).

Aan oversteekplaatsen moeten de **prefab-invalid-inritbanden** op termijn **verdwijnen**. Een eerste reden is dat deze veel te steil zijn voor rolwagengebruikers en kinderwagens. De tweede reden is dat voetgangers kunnen vallen of hun enkels verzwikken over de opstaande rand. In de plaats van de zogenaamde 'invalideboordstenen' wordt de trottoirband plaatselijk verlaagd over de volledige breedte (minimum 1,2 meter) van de oversteekplaats. De helling mag maximum 1:10 bedragen (10%), bij voorkeur 1:12 (8,3%).

Ter hoogte van de oversteekplaatsen worden geleidemarkeringen voor personen met gezichtsproblemen voorzien.

Het voetgangersverkeer moet zo min mogelijk **hinder** ondervinden van **werken** aan nutsleidingen. De herstelling van voetpaden na de werken moet grondig gebeuren en zo spoedig mogelijk. Desondanks de controle-inspanningen van verschillende gemeentebesturen bevinden veel voetpaden zich na werken in slechte staat. Daarom moeten de controles verscherpt worden. Sommige gemeentebesturen hebben al met de nutsmaatschappijen afspraken gemaakt over de herstellingen na werken. Omwille van het geringe effect hiervan worden alle nutsmaatschappijen samen rond de tafel gebracht om de afspraken te bevestigen. Gemeenten die nog geen gedragscode ondertekend hebben, sluiten er een af met alle nutsmaatschappijen.

Concrete acties:

- o per gemeente controleren en herstellen van voetpaden
 - o bij herstellen van voetpad 'invalideboordsteen' vervangen
 - o aanbrengen geleidemarkeringen
 - o vervangen van verharding van voetpaden indien niet-conform met de bovengestelde eisen
 - o afsluiten gedragscode of herbevestigen ervan met nutsmaatschappijen
- Verbeteren van de **oversteekbaarheid** van A12: Op volgende plaatsen worden oversteekmogelijkheden over A12 voorzien, meestal in combinatie met oversteekplaatsen voor andere modi:
 - o ter hoogte van Cleydaellaan - Kontichsesteenweg
 - o ter hoogte van Helststraat (fiets- en voetgangerstunnel- of brug)
 - o ter hoogte van Bist – Langlaarsteenweg
 - o ter hoogte van Halfstraat (fiets- en voetgangerstunnel)

- o ter hoogte van Pierstraat (bestaand)
- o ter hoogte van 's Herenbaan (bestaand, maar er zijn maatregelen noodzakelijk ter verbetering van de verkeersveiligheid (Momenteel is er onvoldoende ruimte voor de verschillende weggebruikers: voetgangers, fietsers en gemotoriseerde verkeer (waaronder vrachtverkeer)).
- o ter hoogte van Kerselaarlaan (bestaande fiets- en voetgangersbrug)
- o ter hoogte van Kunstlaan (bestaand)
- o ter hoogte van Overwinningstraat (bestaand)
- o ter hoogte van Beukenlaan (bestaand)
- o Ter hoogte van "de Klamp"
- o ter hoogte van het station (fiets- en voetgangersbrug)
- o ter hoogte van Vrijheidsstraat (bestaand)
- o langs Rupel (bestaand)
- **Garanderen van de oversteekbaarheid van N171.** Een fiets- en voetgangersbrug wordt ter hoogte van de wijk 'Predikherenvelden' ingeplant zodat deze wijk verbonden blijft met de wijk 'Koekoek'. De voetganger moet maar een klein niveauverschil overbruggen omdat N171 half ingesleufd wordt. Voetgangers (en fietsers) kunnen daarnaast via Predikherenhoevestraat en Eikenstraat N171 overbruggen.
- **Verbeteren van de oversteekbaarheid op de bovenlokale ontsluitingswegen.** Om de veiligheid bij het oversteken van de intergemeentelijke ontsluitingwegen te verbeteren worden op welgekozen plaatsen middengeleiders gerealiseerd. Hierdoor wordt niet enkel de veiligheid verbeterd (men moet maar naar één richting tegelijk kijken), maar ook het comfort van de oversteek (wachtijden worden verminderd). De oversteekplaatsen worden geaccentueerd door aangepaste verlichting (verlaagde dubbele verlichting aan weerszijde van de weg) en ondersteund door de ruimtelijke elementen.

1.2.2 B.2. Bovenlokaal fietsroutenetwerk

Er wordt een bovenlokaal fietsnetwerk uitgewerkt. Dit stemt niet volledig overeen met het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF), zoals geselecteerd door de provincie Antwerpen. In overleg met de provincie zal nagegaan worden welke tracés, deel uitmakend van het gewenste fietsroutenetwerk uit het intergemeentelijk mobiliteitsplan, kunnen opgenomen worden in het BFF van de provincie. De gemeenten zullen aanpassingen aan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) suggereren naar de provincie toe.

1.2.2.1 Gewenst fietsnetwerk

Bij de uitbouw en de realisatie van het **fietsnetwerk** dient met volgende vereisten rekening gehouden:

- Het fietsnetwerk dient een hiërarchisch geheel te vormen, waarbij lokale fietsroutes aansluiten op bovenlokale routes;
- Het fietsnetwerk dient veilig te zijn (menging waar kan, scheiden waar moet);
- Het fietsnetwerk dient comfortabel te zijn (verharding, hellingsgraad, materiaal gebruik,);
- Het dient direct te zijn;
- Het dient aantrekkelijk te zijn.

Kaart 2: Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar: fietsroutenetwerk

Volgende wegen zijn aangeduid als hoofdfietsas:

- N177
- N1 Antwerpsesteenweg/Mechelsesteenweg
- Lage Vosbergstraat – Bussestraat – Tiburstraat – Kerkstraat – Tuinwijk – Steenbeerghoekstraat – Nieuwstraat – Kapelstraat – Blauwstraat- Hoogstraat – Vrijheidstraat – Broekweg – Nielsestraat – Boomsestraat – Antwerpsestraat – Provinciale Steenweg – Fabiolalaan – Provinciale Steenweg - Sint Bernardse Steenweg - Heuvelstraat

Naast deze fietshoofdassen zijn er **verbindingssassen** voor fietsers tussen de (gemeente)kernen onderling. Deze assen bevinden zich hoofdzakelijk op 'historische' wegen. Volgende wegen worden aangeduid als verbindingssassen:

- fietsroute langsheen de Rupel ter hoogte van Niel, Schelle en Hemiksem, afgestemd op fietsknooppuntenetwerk (en beperkte mate BFF).
- Kapellenlei
- Varenstraat (Rumst)
- Hogemeentochtstraat -Slijkenhoefstraat
- Hollebeekstraat – Rumstsestraat

- Laarstraat – Steenweg op Waarloos
- Molenstraat
- Clemenshoek
- Eikenstraat
- Pierstraat
- Reetsesteenweg
- Langlaarsteenweg
- Oever en Keizerhoek als verbinding naar Park and ride Kontich (zie ook streefbeeld N171)
- Kapellestraat
- Leugstraat
- Carillolei
- Baron Van Ertbornstraat
- Dijkstraat
- Kontichsesteenweg
- N171 (bestaand/ door te trekken deel tot en met de banaan)
- Predikherenhoestraat
- Acacialaan – Halfstraat
- 's Herenbaan
- Beukenlaan
- Spoorweglaan – Acacialaan - Schommelei – Kerkhofstraat fietsverbinding De Schorre
- Bosstraat – Nachtegaalstraat – Kerremansstraat
- Fietsverbinding tussen Rumst en Reet doorheen de Kleiputten
- Verbinding langs spoorlijn 52 (als alternatieve route voor N148)
- Noeveren en fietspad langsheen de Rupel
- Kapelstraat – Dorpsstraat – Sint – Hubertusplein – Emiel De Wittestraat
- Molenstraat
- Emile Vanderveldelaan – Rupelstraat
- Matenstraat

- Jozef Wouterslaan
- Opname van Broeklei – Blauwbrugstraat
- Tolhuisstraat (verbinding met veerdiensten) en netwerk langsheen de Rupel
- Vlietdijk en verbinding van Benedenvliet, over de Bovenvliet naar de Cleydallaan met fietsersbrug tussen de Vlietdijk (Benedenvliet) en abdij van Hemiksem
- Steenwinkelstraat – Bist
- Koekeroelstraat
- Tuinlei
- Zinkvalstraat
- Vluchtenburgstraat
- Cleydaellaan
- Helststraat
- Kleidallaan
- Brouwerijstraat
- Tulpenlaan – Asterlaan – Monnikenhofstraat- Assestraat – Kerkeneinde (alternatieve functionele route in BFF)
- Varenstraat (Hemiksem)
- Callebeekstraat
- Verbinding langsheen de Schelde – Hemiksem – Antwerpen (haalbaarheid te onderzoeken)
- Groenenhoek
- N148 ter hoogte van Schelle (als alternatief voor Fabiolalaan)
- Kerkhofstraat

Er wordt een fietsverbinding van de Rupelstreek naar Mechelen - Station bepleit via de aanleg van een derde fietsbrug (na de bruggen over Nete en Dijle) over de Zenne.

1.2.2.2 Inrichtingsprincipes

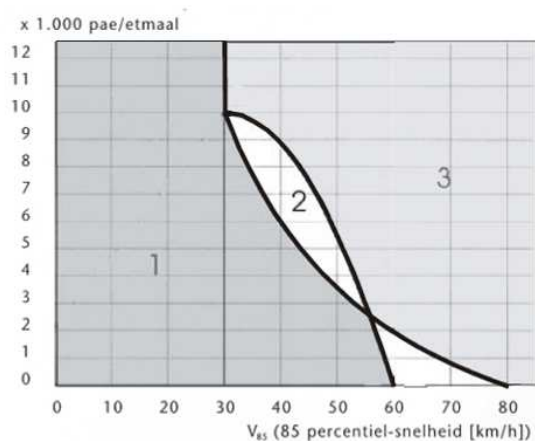
De inrichtingsprincipes volgens het vademecum fiets worden gehanteerd.

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van minder dan 50 km per uur

- Indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal dan wordt een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) voorgesteld. Eventueel kunnen fietssuggestiestroken overwogen worden, zodat plaats van de fietser visueel wordt aangeduid op rijbaan met gemengd verkeer.
- Indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal dan dienen fietspaden, fietssuggestiestroken of gemengd profiel voorzien te worden, afhankelijk van intensiteit ((zie Figuur 2: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van 50 km per uur

- Tweezijdige fietsvoorzieningen is algemene regel
- Indien intensiteiten hoger zijn dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk. Er dient afgewogen te worden of het fietspad aanliggend verhoogd of vrijliggend moet voorzien te worden.
- Indien de intensiteiten lager liggen dan 5500 pae/etmaal dan kan een gemengd profiel, fietssuggestiestroken of fietspaden, afhankelijk van de intensiteiten (zie Figuur 2: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)



Figuur 2: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)

De horizontale as van de grafiek geeft de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer weer, dus niet de wettelijk toegestane snelheden of de ontwerpsnelheden.

Gebied 1: Een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk. Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn.

Gebied 2: Fietspaden zijn wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar.

Gebied 3: Fietspaden altijd noodzakelijk. Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto-intensiteiten.

Het is belangrijk te beseffen dat intensiteit en snelheid niet de enige bepalende factoren zijn. Wat de beste oplossing is, wordt mee bepaald door andere ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken.

In onderstaande tabel worden inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgesteld wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen.

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	X	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	125 – 150 2	120	/	/	< 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

* (*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

1.2.2.3

Aandachtspunten

Een bijzondere aandacht dient te gaan:

- naar de verkeersveiligheid op de as Hollebeekstraat. Vrachtwagens en fietsers komen samen voor op het kruispunt Hoge Meentochtstraat – Hollebeekstraat.
- het verbeteren van het fietskarakter van de Zinkvalstraat
- de verkeersveiligheid op de Broekweg of op een eventueel alternatieve route (Boom)
- een verkeersveilige aansluiting van de fietsroute langsheen de Tuinlei met de Matenstraat/Pierstraat
- De fietsoversteken op de kruising van de Eikenstraat/Pierstraat/N171 op een ongelijkgrondse wijze zodat de veiligheid van de fietsers gegarandeerd is.

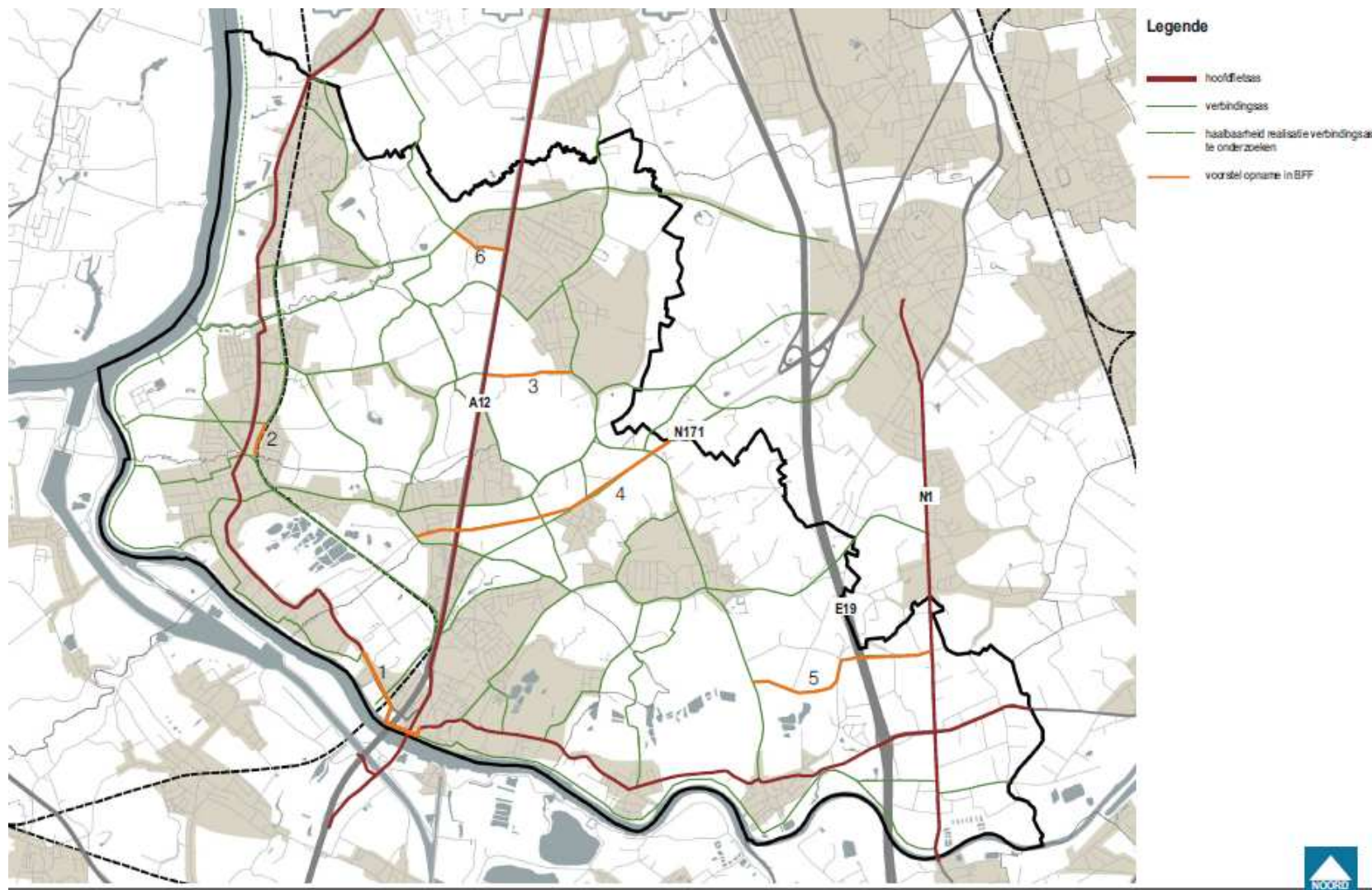
1.2.2.4

Acties en Maatregelen

- **Afwerken van de fietsroute langs N177 (fietshoofdass):** Langs de volledige lengte van N177 bevinden zich verhoogde fietspaden van ongeveer 1,5 meter breed. Op sommige plaatsen bevinden de fietspaden zich in slechte staat en moeten daarom dringend hersteld worden. Om grote omwegen voor fietsers te vermijden, worden de fietspaden opengesteld voor fietsverkeer in beide richtingen. Waar mogelijk wordt het fietspad verbreed tot 2,5 meter. Om de veiligheid van de fietsers niet in het gedrang te brengen wordt deze maatregel aangekondigd aan de in- en uitritten van de belangrijkste baanwinkels (vb. IKEA) en aan alle kruispunten. In de toekomst moet het aantal in- en uitritten beperkt worden door bedrijven te groeperen zoals dat nu al het geval is in de 'woonboulevard'. De fietspaden worden aan de in- en uitritten van baanwinkels doorgetrokken om het comfort van de fietsers te vergroten. Ook aan de kruispunten van N177 met niet-ontsluitingswegen wordt dit principe toegepast.
concrete acties:
 - o verbreden fietspaden tot minimum 2,5 meter waar mogelijk
 - o plaatsen van verkeersborden aan kruispunten
 - o plaatsen van verkeersborden aan in- en uitritten van de belangrijkste winkels
 - o doortrekken van de fietspaden aan in- en uitritten en aan kruispunten met niet-ontsluitingswegen
- **Afwerken van de fietsroute langs de Rupel (verbindingsfietsas).**
 - o Ter hoogte van het veerhuis in de Veerstraat moet men even de dijk verlaten om even verder de dijk terug op te rijden. De continuïteit van het fietsnetwerk op deze locatie dient onderzocht.
 - o Ter hoogte van het bedrijventerrein Noeveren tussen spoorlijn en A12 dient men gebruik te maken van de N148 (Broekweg). Het spoor en het dok te Noeveren zijn sterke barrières. De haalbaarheid van alternatieve routes van de Broekweg dient onderzocht. Indien de aanleg van een alternatieve route niet haalbaar blijkt, moet de route via de Broekweg verkeersveiliger gemaakt worden.
 - o Op grondgebied van Schelle loopt de route van het fietsknooppuntennetwerk deels langsheen de Rupel en Schelde. Dit netwerk is echter onderbroken ter hoogte van de site Interescout en het naastgelegen natuurgebied Maaienhoek. De verbinding wordt hier gelegd via fietswegen langs de Maeyebeek. Een verbinding langs de Schelde kan op deze unieke plaats, aan de samenvloeiing met de Rupel, een meerwaarde betekenen in het recreatieve netwerk van de regio¹. De haalbaarheid dient onderzocht.
 - o Ten zuiden van de Callebeekstraat is een fietsroute aanwezig langsheen het water, deel uitmaken van het fietsknooppuntennetwerk. Ten noorden hiervan, ter hoogte van de bedrijventerreinen is er geen fietsroutepad. Er dient onderzocht of hier gaan aansluiting kan gevonden worden op de functionele fietsroute langsheen de Schelde op grondgebied van Antwerpen (d Herbouvillekaai). Hierdoor zou een aangename en veilige fietsroute naar Antwerpen mogelijk zijn. De verenigbaarheid met de (watergebonden) bedrijvigheid dient onderzocht.
- **Verbeteren van de oversteekbaarheid van A12 (verbindingsfietsassen) door realisatie van fietsbruggen en/of tunnels** (cf. streefbeeld A12)

¹ Bron: onderzoeksrapport Lokaal fietsroutenetwerk en Trage Wegen, Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Schelle.

- **Verbeteren van de oversteekbaarheid van de E19** (fietsverbindingssassen) door de aanleg van een volwaardig fietspad over de bruggen van de Steenweg op Waarloos en de Slijkenhoefstraat.
- **Invoeren van snelheidsremmende maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer in alle kernen** De leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonkernen zijn van primordiaal belang. Door het mengen van het autoverkeer met het fietsverkeer wordt de aanwezigheid van de fietsers in de kernen benadrukt en wordt de snelheid van het autoverkeer verlaagd.
- **Aanleg van een derde fietsbrug** (na de bruggen over Nete en Dijle) **over de Zenne** wordt bepleit om een fietsverbinding te realiseren tussen de Rupelstreek en Mechelen – Station.
- Aan de provincie wordt voorgesteld volgende wegsegmenten op te nemen in het bovenlokaal fietsnetwerk:
 - o Broekweg in plaats van Nielsestraat ter hoogte van Boom
 - o Verbinding langs spoorlijn 52 als alternatieve route voor N148
 - o Langlaarsteenweg, deel tussen A12 en Reetsesteenweg
 - o N171 volledig opnemen (bestaand/ door te trekken deel tot en met de banaan)
 - o Hoge Meentochtstraat – Slijkenhoefstraat
 - o Helststraat



Figuur 3: Suggestie opname bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

1.2.3 B.3. Openbaar vervoersnetwerk

Kaart 3: Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar: openbaar vervoer

1.2.3.1 Gewenste openbaar vervoersstructuur

1.2.3.1.1 Openbaar bus vervoer

De Rupelstreek is goed ontsloten via het **openbaar busvervoer**. De Lijn Antwerpen realiseert momenteel diverse tram- en busprojecten uit het Masterplan Antwerpen. Met het ambitieuze Pegasus-plan 2003-2025 zet De Lijn nog een stap verder en verfijnt ze het web van tram- en buslijnen in en rond Antwerpen. Het betreft onder meer de verlenging van de tramlijn 24 van Schoonselhof tot aan de spoorwegovergang Hemiksem – Werkplaatsen.

Er worden vanuit de verschillende gemeenten aanpassingen en/of uitbreidingen met betrekking tot de openbaar busvervoersontsluiting geformuleerd:

- Het behoud van vlotte busverbinding naar de ziekenhuizen, universiteiten en de stations is gewenst.
- Een bijzondere aandacht dient te gaan naar de busontsluitingen van de gemeente Rumst, in het bijzonder naar de ontsluiting van Reet centrum en Rumst (busstation). Rumst heeft geen treinstation. Onderzoek naar een betere busaansluiting van de wijken en dorpen van Rumst naar de hoofdaansluitingen in omliggende gemeenten (trein, snelbussen, lightrail, ...) is noodzakelijk. In het bijzonder is een goede busverbinding naar Duffel station wenselijk. Tevens wordt hierdoor het ziekenhuis van Duffel beter bereikbaar voor de bewoners van Rumst.
- De snelbusdienst via de E19 dient zeker behouden te worden.
- Het stationsgebouw te Rumst (in de Molenbergstraat) moet als comfortabele bushalte geherwaardeerd worden (overdekte wachtplaats, biljettenautomaat, elektronische informatie, ...)
- Een betere openbaar vervoersverbinding van de omgeving Benedenvliet in functie van de dorpskernherwaarderingsproject, de waterrecreatie en de ontwikkeling van de abdij van Hemiksem is noodzakelijk.

De Lijn engageert zich tot een potentieelonderzoek via netmanagement voor de gesuggereerde aanpassingen. Indien er voldoende potentieel blijkt te bestaan, en indien er de benodigde budgetten vrijgemaakt worden door de Vlaamse Overheid, kunnen de voorgestelde aanpassingen ingevoerd worden.

Eerder werden bijkomende lijnen in oost- westrichting onderzocht en ingevoerd. Door gebrek aan vraag werden deze verbindingen inmiddels afgelast.

1.2.3.1.2

Lightrail

Binnen de mobiliteitsvisie van de Lijn wordt een sneltram voorzien tussen Boom en Brussel, langsheen de A12. Het is een aanvulling op de bestaande interregionale structuur. Deze lijn verbindt het knooppunt Boom op een snelle manier met Brussel, waarbij een traject over de A12 de voorkeur geniet. In Brussel verknoopt deze lijn met regionale en stedelijke (metro)lijnen aan het knooppunt Heizel, en met interregionale en nationale lijnen aan het NMBS-station Brussel-Noord. Boom wordt als interregionaal knooppunt voorzien door de koppeling met mogelijke toekomstige sneltram/lijntreinprojecten en bestaande treinverbindingen tussen Antwerpen, Mechelen en Sint-Niklaas. Ter hoogte van Londerzeel verknoopt deze sneltram verbinding met de spoorlijn Mechelen – Dendermonde. De hoofdfunctie van deze verbinding is het aanbieden van een duurzaam alternatief voor de A12 voor verplaatsingen in de driehoek Brussel – Dendermonde – Mechelen. De bediening van bestaande bedrijventerreinen en de ontwikkelingszones rond de A12 is een expliciete functie van deze lijn.

Een lijntrein Sint-Niklaas – Boom – Antwerpen kan voorzien in een grote kwaliteitssprong op de bestaande spoorlijn. Door nieuw materieel, nieuwe en aantrekkelijke haltes, hoge frequenties, en kortere reistijden worden extra reizigers aangetrokken.

Een lijntrein Mechelen – Boom – Antwerpen kan voorzien in de activering van het spoor tussen Willebroek en Boom en geeft op deze verbinding een grote kwaliteitssprong. Door deze nieuwe spoorverbinding ontstaan nieuwe, rechtstreekse, reismogelijkheden per spoor, bijvoorbeeld tussen Boom en Mechelen en tussen Willebroek en Antwerpen. Er zal nagegaan worden of hiervoor voldoende draagvlak bestaat in Klein-Brabant en Willebroek.

Een bijkomend halte ter hoogte van de Kruiskenslei is wenselijk.

1.2.3.1.3

Trein

De gemeenten streven naar een optimalere treinontsluiting en een hoger treinaanbod tijdens het weekend.

De gemeente Rumst vraagt een onderzoek naar de mogelijkheid om in het station van Duffel een IC/IR – trein te laten halteren.

In het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS neemt de NMBS de taak op zich om tegen december 2011 een nieuw vervoersconcept te implementeren. Bij de ontwikkeling van dit nieuw vervoersconcept worden via marktpotentieelonderzoeken missing links opgespoord en streeft de NMBS naar een verdere afstemming van het treinaanbod op de behoeften en de verwachtingen van bestaande en potentiële reizigers. Bij de uitwerking van de dienstregeling wordt maximaal rekening gehouden met de overstapmogelijkheden en wordt gestreefd naar de uitbouw van overstapknooppunten. De NMBS onderzoekt welke interstedelijke relaties een potentieel bieden voor de inleg van meer treinen, met bijzondere aandacht voor de regio's waar het aanbod beperkt is in vergelijking tot de behoeften en alwaar een hoger kwaliteitsniveau van materieel wenselijk is. In het beheerscontract is verder nog opgenomen dat de resultaten van dit onderzoek zullen voorgelegd worden aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, via DGVL (Directoraat Generaal Vervoer te Land) en dit uiterlijk medio 2010.

Een bijkomend halte ter hoogte van de Kruiskenslei (bijvoorbeeld in kader van de lightrailverbinding) is wenselijk. De realisatie van een station werd door NMBS reeds onderzocht, maar als niet wenselijk beschouwd.

1.2.3.1.4

De watertram

Momenteel zijn studies lopende met betrekking tot de haalbaarheid van de de watertram. Het wordt onder andere bekeken binnen het regionaal project “Scheldelandschapspark”.

1.2.3.1.5

Intermodaliteit

Om intermodaliteit te bevorderen worden halteaccommodaties, zowel voor trein, (water)tram en bus, ruimtelijk kwalitatief ingericht en goed onderhouden. Bijkomende voorzieningen om het gebruik van de fiets als voor –en natransportmiddel aantrekkelijker te maken, worden gerealiseerd. Zo moeten er aan de stations en de belangrijkste bushaltes voldoende, veilige en comfortabele fietsstallingen aangeboden worden, die bij voorkeur overdekt zijn. Tevens kan overwogen worden om bijvoorbeeld bij het station en aan bepaalde haltes fietsen te verhuren/uit te lenen. Om de overstap van wagen naar de bus te stimuleren, kan overwogen worden om een aantal autoparkeervoorzieningen te realiseren..

1.2.3.2

Acties en maatregelen

- Verlenging tramlijn 24 van Schoonselhof tot aan de spoorwegovergang Hemiksem – Werkplaatsen
- Opstart studies en overleg in kader van de realisatie van de lightrailverbinding Boom en Brussel
- Opstart studies en overleg in kader van de realisatie van de lightrain Mechelen – Boom – Antwerpen
- Opstart studies en overleg in kader van de realisatie van de lightrain Sint-Niklaas – Boom – Antwerpen
- Onderzoek naar een betere busaansluiting van de wijken en dorpen van Rumst naar de hoofdaansluitingen in omliggende gemeenten (trein, snelbussen, lightrail, ...) is noodzakelijk. In het bijzonder is een goede busverbinding naar Duffel station wenselijk. Tevens wordt hierdoor het ziekenhuis van Duffel beter bereikbaar voor de bewoners van Rumst.
- Herwaardering van station van Rumst als hoogwaardige bushalte
- Betere openbaar vervoersontsluiting van de omgeving Benedenvliet te Hemiksem
- Marktpotentieelonderzoeken voor bijkomende treinontsluitingen en betere openbaarvervoersbediening tijdens het weekend.
- Haalbaarheidsonderzoek en overleg in kader van de watertram

1.2.4 B5 Categorisering bovenlokale wegen

Kaart 4: Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar : wegcategorisering

In het oorspronkelijke beleidsplan (2000) werd een globale gewenste ontsluitingsstructuur voor autoverkeer opgesteld. Het betreft een dubbele kamstructuur, enerzijds vanuit de N177/A12, anderzijds vanuit de E19.

De kamstructuur rond de N177/A12 bestaat uit ontsluitende takken voor autoverkeer:

- Cleydaellaan (ten westen van A12) en Kontichsesteenweg (ten oosten van A12)
- Steenwinkelstraat/Bist (ten westen van A12) en Langlaarsesteenweg (ten oosten van A12)
- Pierstraat (tot de doortrekking van de N171) en de Matenstraat (ten westen van A12) en de Pierstraat (ten oosten van A12)
- De nog te realiseren rondweg van Boom en Kapelstraat (ten westen van A12)

Er wordt een kamstructuur rond de E19 opgebouwd met volgende ontsluitende takken:

- o Tiburstraat – Tuinwijk – Steenberghoekstraat - Nieuwstraat – Kardinaal Cardijnstraat (ten westen van E19) en Bussestraat - Lage Vosbergstraat (ten oosten van E19)
- o Steenweg op Waarloos – N1 (Antwerpse Steenweg) – Bussestraat

De nog te realiseren doortrekking van de N171 verbindt beide kamstructuren.

1.2.4.1.1 Wegenselectie

Hoofdwegen	E19 met als aansluitpunten Kontich en Rumst
Primaire weg type I	A12 N16
Primaire weg type II:	R11
Secundaire weg type I	N171
secundaire weg type II	N1C (Bussestraat) en Lage Vosbergstraat

Secundaire weg type III

N1

Intergemeentelijke ontsluitingsweg

- Cleydaellaan voor de ontsluiting van Hemiksem;
- Kontichsesteenweg voor de ontsluiting van Aartselaar;
- Steenwinkelstraat en Bist voor de ontsluiting van Schelle;
- Langlaarsteenweg voor de ontsluiting van Aartselaar;
- Matenstraat via “banaan” voor de ontsluiting van Niel.
- Kapelstraat tussen de A12 te Boom en Terhagen met een bypass in Boom. Deze weg sluit aan op de zijrijbanen van A12 (N177), sluit aan op Kerkhofstraat, ontsluit het provinciaal recreatiedomein De Schorre
- Tiburstraat – Tuinwijk – Steenberghoekstraat- Nieuwstraat
- Lage Vosbergstraat
- Steenweg op Waarloos – Valveken - Michel Geysemansstraat

De rol van de Eikenstraat zelf te Rumst wordt verder uitgewerkt in het gemeentelijk mobiliteitsplan Rumst. De gemeente zal hierin de rol van de Eikenstraat verder uitwerken als een lokale weg.

1.2.4.1.2

Inrichtingsprincipes Intergemeentelijke ontsluitingswegen

Volgende inrichtingsprincipes worden voorop gesteld²:

- Snelheidsregime:
 - o BUBEKO: 70 km/u
 - o BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - o Asmarkering aanwezig
 - o Randmarkering aanwezig
- Aantal rijstroken: 1 x 2 rijstroken
- Effectieve rijstrookbreedte incl. belijning/excl. goot:
 - o BUBEKO: 3 m
 - o BIBEKO: 2.75 m (3 m bij regulier dienst OV en vrachtroute)
- Mogelijke kruispuntvormen*:
 - o met hoofdwegen: geen rechtstreekse aansluiting
 - o met primaire wegen:
 - BUBEKO: Hollands complex, lichtengeregeld kruispunt
 - BIBEKO: lichtengeregeld kruispunt, rotonde
 - o met secundaire wegen: lichtengeregeld kruispunt, rotonde, voorrangsregeling (B9 of B15)
 - o met lokale wegen: voorrangsregeling (verkeersborden B9 of B15)
- Voetgangersvoorzieningen:
 - o voetpaden en oversteekplaatsen
- Groenvoorzieningen: aan weerszijde begrensd door een bomenrij afgewisseld met verlichtingsmasten
- Parkeervoorzieningen: buiten de rijstroken (indien noodzakelijk)
- Bouwvrije stroken:
 - o BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn

² Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné

- o BIBEKO: geen
- Openbaar vervoer
 - o Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook
 - o Verhoogde inrichtingen:
 - BUBEKO: geen plateaus
 - BIBEKO: bij voorkeur rijbaankussens

Aanvullende eis: vrije bedding indien structureel doorstromingsprobleem

- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen)
 - o BUBEKO (70 km per uur) :
 - vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
OF
vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 2.50 m (minimale breedte: 2 m)
 - tussenstrook: minimale breedte > 1 m (> 0.70 m met verticaal scheidend element)
 - o BIBEKO of maximaal 50 km per uur):
 - (verhoogd)aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
 - tussenstrook: aanbevolen breedte > 0.5 m (minimale breedte: schrikstrook 0.25 m)

Enkel indien de rooilijn smaller is dan het voorgestelde dwarsprofiel, mag er afgeweken worden van dit profiel. In geval van een te beperkte rooilijn moet in de eerste plaats gekeken worden of de rijbaan versmald kan worden (rijbaan moet minimaal 5,5 meter bedragen tussen de boordstenen). Indien dit nog onvoldoende is, kan de groenstrook versmald worden of langs één zijde weggelaten worden. Wel moet er minstens 0,5 meter tussen het aanliggend verhoogd fietspad en de rijbaan vrijgelaten worden (verhoogd). Als het dan gevormde profiel nog te breed is voor de huidige rooilijnbreedte kunnen de fietspaden versmald worden tot 1,5 meter (minder is niet toegelaten).

1.2.4.2

Acties en maatregelen

- **De doortrekking van de N171** omwille van de leefbaarheid van de dorpen. De eerste fase (rotondebruggen) is gerealiseerd. De uitvoering van de tweede fase van de ontsluiting “De Banaan” (Krekelenberg - A12) is nog niet aangevat. De derde fase betreft de doortrekking van de N171 vanaf de E19 tot aan de rotondebruggen. De door te trekken N171 wordt in het PRS geselecteerd als een secundaire weg type I. Een bijzondere aandacht dient te gaan naar de downgrading van lokale wegen bij de doortrekking van de N171 (bvb.’s Herenbaan en de Pierstraat).
- **De upgrading van de A12** volgens de inrichtingsprincipes van de primaire weg type I (zie ook streefbeeld A12). Om de doorstroming en de verkeersveiligheid op korte termijn op de A12 te verbeteren kan een concreet stappenplan worden opgemaakt en kan de haalbaarheid van het plaatsen van tijdelijke bruggen onderzocht worden.

De realisatie van de streefbeelden A12 en N171 is cruciaal en prioritair. Deze streefbeelden dienen volledig uitgevoerd te worden, met inbegrip van de downgrading van bepaalde assen (bijvoorbeeld de ’s Herenbaan bij de realisatie van “de Banaan” en de Pierstraat bij het doortrekken van de N171). De verwezelijking van het streefbeeld A12 dient voor het gehele traject te gebeuren. De solitaire aanpak van een aantal kruispunten is niet voldoende, omdat de problemen hierdoor verschoven worden.

Conform het streefbeeld van de A12 moet de N177 gedowngraded worden op grondgebied Boom. De N177 mag geen lang op- en afrittencomplex vormen ten gevolge van de realisatie van “de Banaan”. De aansluiting op de A12 moet goed gebeuren waarbij de zijrijbanen niet belast worden. Na het streefbeeld A12 moet er een technisch dossier komen waarin er gekeken wordt naar de op- en afritten.

- **Herinrichting N148.**

De implementatie van de kamstructuur vereist een downgrading van de N148. Om doorgaand verkeer op de N148 te vermijden dienen “filters” (of weerstanden) geplaatst te worden op de N148, op de delen tussen de takken. Deze filters kunnen op verschillende manieren gematerialiseerd worden. Dit kan bijvoorbeeld door herinrichting van de doortochten waardoor de reistijd van de route via de N148 verlengd wordt ten aanzien van de routes op de kamstructuur. Een andere mogelijkheid is het invoeren van een elektronisch filtersysteem. Door middel van kentekenherkenning wordt ongewenst doorgaand verkeer gedetecteerd en gesanctioneerd. Dit systeem biedt een antwoord op het probleem van doorgaand vrachtverkeer (zie thema vrachtverkeer), maar het kan ook uitgebreid worden naar detectie van ongewenst doorgaand personenverkeer. Specifiek onderzoek en monitoring zijn noodzakelijk om hierover een eensluidend antwoord te formuleren.

- De aanleg van een rondweg te Boom, die het centrum van Boom dient te ontlasten.
- De realisatie van de verbinding met de Steenberghehoekstraat en Hollebeekstraat te Rumst en de opmaak van het BPA Stuyvenberg waarbij een verbinding wordt voorzien van de Hollebeekstraat en de Doelhaagstraat en de Hoge Meentochtstraat/Petrus Van der Taelenstraat, die de kern van Rumst moet ontlasten van vrachtverkeer.
- Op de as Boom – Terhagen – Rumst en in de kern van Reet is een sterke filter (of weerstand) nodig waardoor doorgaand verkeer ontmoedigd wordt. De inbouw van deze weerstand kan op verschillende manieren gematerialiseerd worden:
 - o Doortochtinrichting (doch wellicht een te zwakke ingreep);

- o Elektronisch detectie van ongewenst doorgaand verkeer (mogelijk te combineren met filters (of weerstanden) voor vrachtverkeer) (zie volgend thema);
- o Fysiek de doorgaande beweging voor gemotoriseerd verkeer onmogelijk maken (zeer effectieve maatregel, doch impact op (sluip)verkeer op andere (lokale) assen dient verder onderzocht te worden).

De stuurgroep is voorstander van het invoeren van een elektronisch filtersysteem (zie ook verder – vrachtroutes). De exacte plaatsing van de filters (of weerstanden), de aard van de weerstand, de aanvaardbare radius, ... vereist specifiek studiewerk en monitoring. Dit zal onderwerp uitmaken van een aparte studie.

In het gewestplan is de mogelijkheid voorzien om een omleiding rond Terhagen te realiseren. De gemeente zal in eerste instantie maatregelen treffen om het doorgaand (vracht)verkeer uit de kern van Terhagen te weren en deze omleidingsweg in eerste instantie niet te realiseren. Toch wordt gevraagd de reservatiestrook uit het gewestplan niet te schrappen, zodat de gemeente nog kan terugvallen op de optie om een omleidingsweg aan te leggen als er zich toch een verkeersleefbaarheidsprobleem zou stellen indien het doortrekken van de N171, het inplanten van filters en het treffen van andere maatregelen om het doorgaand (vracht)verkeer te weren niet tot de gewenste resultaten zou leiden (na evaluatie en overleg met de andere actoren van de GBC).

- **Heraanleggen Molenstraat en Eikenstraat in Reet.** In het beleidsplan wordt het doorgaand oost-west verkeer gebundeld op N171. De huidige oost-west verbindingssassen worden afgebouwd voor het doorgaand verkeer. In de studie met betrekking tot de plaatsing van de (vrachtwagen)filters zal hier verder onderzoek naar gebeuren.
- Alle **intergemeentelijke ontsluitingswegen** dienen op termijn heraangelegd te worden volgens het voorgesteld profiel. De acties met betrekking tot de lokale ontsluitingswegen zullen slechts uitgevoerd worden als er voldoende aanleiding toe is. Zo zijn er bijvoorbeeld acties die budgettair verantwoord zijn wanneer de wegeninfrastructuur om bouwfysische reden aan vervanging toe is (bijvoorbeeld bij slecht wegdek, riolering, enz.).

1.2.5

B6 categorisering lokale wegen

Voor het doorgaand verkeer wordt via dit mobiliteitsplan een eigen infrastructuur uitgebouwd, een netwerk van hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen, en intergemeentelijke ontsluitingswegen. Dit netwerk moet zorgen voor het kanaliseren van het doorgaand verkeer op verschillende niveaus. De overige lokale wegen behoren dus niet tot het netwerk bestemd voor doorgaand verkeer.

De uitgangspunten voor de heraanleg van woonstraten zijn:

- verblijfsfunctie primeert;
- een beperkte rijbaanbreedte;
- menging van verkeer (geen fietspaden, hoogstens fietssuggestiestroken);
- snelheidsremmende maatregelen (bij voorkeur geen verkeersdrempels);
- het wegbeeld moet deze van een woonstraat zijn (bij voorkeur geen strakke bebakening, wel veel groen en detailrijke gevels).

De rijbaanbreedte is beperkt tot 3 (tussen de boordstenen) meter voor enkelrichtingsstraten en 4,5 meter voor dubbelrichtingstraten. In tweerichtingsstraten kunnen op regelmatige afstanden uitwijkstroken voorzien worden om de vlotte doorgang van het busverkeer te verzekeren. Een breed voetpad wordt voorzien met ruimte voor straatmeubilair en een groenstructuur (waar mogelijk). De rijbaan zelf wordt bij voorkeur uitgevoerd in een andere verharding dan asfalt (asfalt wordt geassocieerd met een verkeersstraat).

De versmalling kan worden gerealiseerd door het voetpad te verbreden, het parkeren anders te organiseren (haaks- of gestoken parkeren in plaats van langsparkeren) en/of een groenstructuur aan te brengen.

Er kan afgeweken worden van dit profiel, maar de uitgangspunten moeten gerespecteerd worden.

1.2.6

B7 – routes zwaar vervoer

Kaart 5: routes zwaar verkeer

De gewenste kamstructuur zoals uitgewerkt voor autoverkeer geldt ook grotendeels voor de gewenste routes van vrachtverkeer. Ook hier geldt het principe dat het vrachtverkeer zolang mogelijk op de E19 of op de A12 dient te blijven. Uitwisseling tussen beide structuren dient zoveel mogelijk te gebeuren ter hoogte van de R11 (korte termijn) en de doorgetrokken N171 (bij realisatie).

Ook hier geldt dat de upgradering van de A12 en doortrekking van de N171 cruciaal zijn. Parallel dienen lokale assen gedowngraded te worden (bijvoorbeeld 's Herenbaan, Pierstraat,). Het belang van de doortrekking van de N171 blijkt ook uit de tellingen (bijvoorbeeld: op de Pierstraat werden er 60 tot 70 vrachtwagens geteld tijdens de spits).

Opmerking: ook het op- en afrittencomplex te Kontich E19 dient heringericht met oog op vrachtwagentransport.

Voor vrachtverkeer wordt een kamstructuur rond de E19 (en N1) opgebouwd met de ontsluitende takken

- Bussestraat - N1 – Slijkenhoefstraat – Stuyvenbergstraat – Catenbergstraat – Nieuwstraat
- Bussestraat – N1 – Steenweg op Waarloos (KMO Laerevelden)
- Bussestraat – Lage Vosbergstraat

Voor vrachtverkeer wordt een kamstructuur rond de N177/A12 opgebouwd uit volgende ontsluitende takken:

- Cleydaellaan en Kontichsesteenweg
- Steenwinkelstraat/Bist en Langlaarsteenweg
- Pierstraat (tot de doortrekking van de N171) en Matenstraat (Niel)
- Doorgetrokken N171
- Rondweg Boom en Kapelstraat

Op basis van de visies met betrekking tot de kamstructuren kunnen volgende zones aangegeven worden waar doorgaand vrachtverkeer dient verboden te worden:

- Zones op de N148, tussen de ontsluitingsassen.

Gelijktijdig invoeren van deze vrachtwagenfilters op de N148 is noodzakelijk.

Momenteel is de N148 een route voor uitzonderlijk transport (klasse R2 (180T<M 240 ton; h<5 meter)). Deze route dient verlegd te worden naar de voorgestelde kamstructuur. De haalbaarheid dient verder onderzocht op terrein.

- In zones op de as Boom – Terhagen – Rumst

- o centrum van Boom (te plaatsen vanaf realisatie rondweg)
- o ter hoogte van Terhagen (gelijktijdig met deze op de lokale assen tussen E19 en A12)
- o centrum van Rumst en Tiburstraat (Rumst)(te plaatsen vanaf realisatie dubbele ontsluiting zwaar verkeer rond dorpskern)
- Om doorgaand verkeer tussen de A12 en de E19 te vermijden dienen filters geplaatst te worden op de lokale oost- westassen (bij realisatie van N171).

Gelijktijdig invoeren van de vrachtwagenfilters op de lokale assen tussen A12 en E19 is noodzakelijk.

De vrachtwagenfilter ter hoogte van de Lindelei, Assestraat, Kerkeneinde kan onafhankelijk van de overige filters.

De vrachtwagenfilters kunnen op verschillende manieren geconcretiseerd worden (tonnagebeperking, fysieke beperking (hoogte, breedte,), via kentekenherkenning (systeem momenteel in onderzoek in Oost – Vlaanderen). Ervaring leert dat tonnagebeperking weinig effectief is. Het voorzien van sterkere vrachtwagenfilters (doorgang voor vrachtwagens fysiek onmogelijk maken, of gebruik van kentekenherkenning) is noodzakelijk. De stuurgroep is voorstander van het invoeren van een elektronisch filtersysteem, gebaseerd op kentekenherkenning. Ongewenst doorgaand vrachtverkeer wordt gedetecteerd (op basis van reistijden) en gesanctioneerd.

In het intergemeentelijk mobiliteitsplan worden algemene zones aangegeven waar het verbod op doorgaand verkeer moet ingesteld worden. De exacte locatie van de filters en de omvang van de filtering (bepaling van de aanvaardbare radius) zijn onderwerp van een aparte studie. Hierbij zal rekening gehouden worden met het vrachtverkeer van bedrijven die verschillende locaties hebben binnen het plangebied.

Aansluitend zal nagegaan worden welke mogelijkheden bestaan om het GPS – verkeer beter te sturen.

Er zal nagegaan worden of dit systeem van elektronische filters ook kan gebruikt worden voor trajectcontroles op snelheidsovertredingen.

Dit elektronische systeem op basis van kentekenherkenning kan uitgebreid worden zodat ook ongewenst doorgaand autoverkeer gedetecteerd en gesanctioneerd wordt. Bijkomend specifiek onderzoek en monitoring is hiervoor belangrijk.

De invoering van het systeem zal gepaard gaan met een goede en duidelijke communicatie naar de weggebruikers toe.

Het vrachtverkeer dat via Catenbergstraat en Stuyvenbergstraat naar de N1 wordt geleid, komt langs het kruispunt N1 x Slijkenhoefstraat. Bijkomende maatregelen zijn nodig om de uitwisseling van verkeer tussen Slijkenhoefstraat en N1 vlot te laten verlopen. In overleg met AWW werd bepaald om verkeerslichten te plaatsen of, indien verkeerslichten niet zouden functioneren, het kruispunt herin te richten.

1.2.7

B11 Goederenvervoer over water

- Er wordt gestreefd naar een verdere optimalisatie van het gebruik van water door de bedrijven (zie ook Werkdomein C). Het ruimtelijk beleid dient gericht te zijn op het voorbehouden van bedrijventerreinen aan het water voor watergebonden bedrijven (zie ook werkdomein A).
- De haalbaarheid van een regionaal overslagcentrum te Boom werd onderzocht. Een lokaal georiënteerd multifunctioneel ROC is haalbaar binnen bepaalde randvoorwaarden. Een bijkomende verkeersgeneratie op het lokale wegennet doorheen de woonkernen ten gevolge van de ontsluiting van het ROC dient vermeden te worden.
- De mogelijkheden tot combinatie van goederen – en reizigersverkeer op de spoorlijn 52 moeten onderzocht worden in een capaciteitsstudie. Er treden mogelijk problemen op op het baanvak Antwerpen – Berchem – Antwerpen - Zuid bij het intensifiëren van het goederenvervoer. De uitvoering van een dergelijke studie valt onder de bevoegdheid van Infrabel.
- Het bedrijf “Wienerberger” te Rumst zal laad- en loskades realiseren.

1.3 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

1.3.1 C1 vervoersmanagement met bedrijven, scholen en evenementen

1.3.1.1 Opmaken van een bedrijfsvervoerplan voor het bedrijventerrein Krekelenberg

Een bedrijfsvervoerplan is een hulpmiddel om het woonwerkverkeer van de werknemers via een planmatige aanpak zo goed mogelijk te laten verlopen. Een groot aandeel van de verplaatsingen gebeuren in het kader van het woonwerkverkeer. En de meeste woon-werkverplaatsingen gebeuren tijdens de spitsuren. Daarom spelen bedrijven een sleutelrol in het beter organiseren van het wegverkeer.

Bedrijven hebben alle belang bij een betere organisatie van de personeelsverplaatsingen. Op korte termijn bieden ze hun werknemers een bijkomende service, en op lange termijn wordt de bereikbaarheid van de werkplaats gegarandeerd. Bovendien werkt een vervoerplan vaak kostenbesparend. Minder werkuren gaan verloren in verplaatsingen, minder auto's betekent minder dure parkeerplaatsen, personeelsbussen kunnen ingezet worden, enz.

Omwille van de ruimtelijke concentratie van bedrijven is het veel efficiënter en effectiever om gezamenlijk een bedrijfsvervoerplan op te maken. Daarom wordt er voor het bedrijventerrein Krekelenberg één bedrijfsvervoerplan opgemaakt.

De coördinatie wordt door de gemeente Boom verricht en mede ondersteund door de POM en de gemeente Niel.

1.3.1.2 Opmaken van bedrijfsvervoerplannen voor de gemeentediensten

De verschillende gemeentebesturen behoren tot de grootste werkgevers in de Rupelstreek. Hierdoor genereren zij veel woon-werk en zakelijke verplaatsingen. Daarom stellen de 6 gemeentebesturen afzonderlijk een bedrijfsvervoerplan op. Bovendien moet de gemeente het goede voorbeeld geven aan haar inwoners. Een bijkomend voordeel is dat de gemeentelijke overheidsdiensten ervaringen kunnen opdoen bij de opmaak van het bedrijfsvervoerplan. Deze kennis kan dan gebruikt worden bij het ondersteunen van bedrijven die een bedrijfsvervoerplan willen opmaken.

1.3.1.3 Ondersteunen bedrijfsvervoerplannen

Niet alleen voor het bedrijventerrein Krekelenberg moet een bedrijfsvervoerplan opgemaakt worden, maar ook voor bedrijven die niet in Krekelenberg gelegen zijn. Bedrijven met meer dan 25 werknemers worden door de gemeenten aangespoord om een bedrijfsvervoerplan op te stellen.

De gemeente informeert de bedrijven en ondersteunt hen bij de opmaak van het bedrijfsvervoerplan. Handboeken worden gratis ter beschikking gesteld aan bedrijven.

De opmaak van een bedrijfsvervoerplan kan gestimuleerd worden door een fiscale tegemoetkoming vanwege de gemeentebesturen. Na uitvoering van het bedrijfsvervoerplan dienen de bedrijven jaarlijks een verslag in met daarin de resultaten van de acties.

1.3.1.4 Opmaken bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaalbrochures

Per gemeente wordt er een bereikbaarheidsgids samengesteld. Zowel de bereikbaarheid met de auto als de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en met de fiets moeten in deze brochure aan bod komen. Volgende rubrieken moeten in de brochure behandeld worden:

- dienstregeling van De Lijn;
- dienstregeling van N.M.B.S.;
- een wegenkaart;
- een fietspadenkaart.

1.3.1.5 Bekend maken van alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer

Nadat de alternatieve fietsroutes langs de Rupel en de spoorlijn gerealiseerd zijn, worden zij bekend gemaakt aan de gebruikers door een plechtige inhuldiging en door brochures.

1.3.1.6 Sensibilisatie van ouders wat betreft woon-schoolverplaatsingen

Ouders van kinderen uit de basisschool worden tijdens infoavonden geïnformeerd naar de mogelijkheden van schoolpoolen en fietspoolen. Daarnaast wordt de nadruk gelegd op het feit dat ouders zelf mee de verkeersveiligheid kunnen verhogen door bijvoorbeeld niet meer voor de schoolpoort te parkeren. Deze avonden worden georganiseerd door het gemeentebestuur, in samenwerking met oudercomités en De Lijn.

Bij ouders van scholieren worden de fiets en het openbaar vervoer gepromoot. Tijdens de infoavonden wordt individueel reisadvies gegeven. Deze avonden worden georganiseerd door de gemeentebesturen, in samenwerking met oudercomités en De Lijn.

1.3.1.7 Mobiliteitseducatie aan scholieren

Naast de klassieke verkeerseducatie (leren lezen van verkeerstekens) worden mobiliteitslessen gegeven aan leerlingen uit de laatste jaren van het basisonderwijs en aan scholieren uit het eerste en tweede jaar van het middelbaar onderwijs. Onderdelen van dit lessenpakket zijn:

- defensief fietsen (met praktische oefening);
- structuur van het openbaar vervoernetwerk in de streek (welke bussen rijden naar waar);
- uitleg over het betalingssysteem van het openbaar vervoer (abonnementen, tickets, biljetten);
- hoe uurrooster van het openbaar vervoer interpreteren;

De mobiliteitslessen worden georganiseerd door de 6 gemeentebesturen in samenwerking met de oudercomités, De Lijn en N.M.B.S en politie.

1.3.1.8 Opstarten van schoolpool

Schoolpool is het samen met de auto naar de school rijden. De namen, adressen van de kinderen en de bereidheid tot rijden van de ouders worden per school geïnventariseerd. Aan de hand van deze inventaris wordt er nagekeken welke kinderen samen naar school kunnen rijden.

De uitvoering van deze maatregel gebeurt door de schooldirectie in samenwerking met het betrokken gemeentebestuur. Een handleiding wordt door de 6 gemeentebesturen opgemaakt en verspreid naar alle scholen in de Rupelstreek.

1.3.1.9 Opstarten van fietspool

Fietspool is het samen naar school fietsen onder begeleiding van een volwassene (of meerdere). De oudercomités en schooldirecties worden door de gemeentebesturen aangespoord om zelf het initiatief te nemen. De gemeentebesturen verzamelen relevante informatie hierover en stellen deze ter beschikking aan de initiatiefnemers.

1.3.1.10 Afsluiten gedragscode met bedrijven wat betreft dienstverplaatsingen

De 6 gemeentebesturen stellen samen een gedragscode op die de dienstverplaatsingen van bedrijven (waaronder de gemeentediensten) in goede banen moet leiden. Deze gedragscode dient o.a. volgende zaken te bevatten:

- Wanneer moet men de fiets gebruiken voor een dienstverplaatsing (vb. afstand kleiner dan 3 km, bij droog weer en niet te koud);
- Wanneer moet men het openbaar vervoer gebruiken voor een dienstverplaatsing (vb. een bestemming die gemakkelijk bereikbaar is met het openbaar vervoer);
- Wanneer kan men best de auto nemen;
- Indien een verplaatsing vermeden kan worden met behulp van telecommunicatie, moet men hiervan gebruik maken;
- Indien verplaatsingen gecombineerd kunnen worden, dient dit ook te gebeuren.

De gemeentebesturen stappen afzonderlijk naar de bedrijven om deze gedragscode te ondertekenen.

1.3.1.11 Promoten van het openbaar vervoer en de fiets bij de bezoekers van het provinciaal recreatiedomein “De Schorre”

Naast infrastructurele maatregelen, kunnen er ondersteunende maatregelen genomen worden. Bij grote evenementen kan men bijvoorbeeld de fietsenstallingen bewaken en de fietsende bezoekers een korting geven op de toegangsprijs (bij betalende evenementen). Tevens kunnen er bijkomende openbaar vervoersbedieningen voorzien worden.

1.3.2 C4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen

De haalbaarheid van het organiseren van het autodelen zal onderzocht worden. Indien dit haalbaar is, zal het gebruik van het autodelen ingevoerd en gepromoot worden.

1.3.3 C6 Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

1.3.3.1 Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit per gemeente

Per gemeente wordt iemand van de gemeentelijke administratie aangeduid als aanspreekpunt voor mobiliteitszaken. Dit kan iemand zijn die momenteel al werkzaam is voor het gemeentebestuur of er kan iemand aangesteld worden met deze specifieke functie. De bevolking en andere mobiliteitspartners (De Lijn, A.W.V., bedrijven, ...) kunnen bij deze persoon terecht voor vragen, suggesties en klachten. Hij/zij zorgt ervoor dat de informatie bij de juiste persoon terecht komt. Daarnaast houdt deze persoon zich bezig met de uitvoering van het mobiliteitsplan door de dossiers voor te bereiden.

1.3.3.2 Oprichten van een regionale mobiliteitscel

De stuurgroep die het mobiliteitsplan heeft begeleid, wordt omgevormd tot een permanente mobiliteitscel. Dit bestuursorgaan komt minstens 2 keer per jaar samen om de uitvoering van het mobiliteitsplan te bespreken. Dit overlegorgaan zal ook de evaluatie uitvoeren.

1.3.4 C10 Bewegwijzeringsplan

Stelselmatig worden de verschillende gemeentelijke signalisatieplannen aangepast aan de gerealiseerde infrastructurele maatregelen. Bijvoorbeeld na de aanleg van de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Cleydaellaan-Kontichsesteenweg mogen de gemeenten Schelle en Niel aan dit kruispunt niet gesignaleerd worden. Niel wordt immers ontsloten via Matenstraat en Schelle via Steenwinkelstraat. De 'lokale ontsluitingswegen' zorgen immers voor de ontsluiting naar A12 of naar E19. Deze logica moet duidelijk blijken uit de gewijzigde signalisatieplannen.

1.3.5 Acties en maatregelen werkdomein C

- het gemeentebesturen van Boom en Niel nemen het initiatief tot de opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor het bedrijventerrein Krekelenberg I en II
- het gemeentebestuur van Niel zal initiatief nemen voor het researchpark te Niel
- de 6 gemeentebesturen stellen afzonderlijk een bedrijfsvervoerplan op voor hun gemeentediensten
- gezamenlijke opmaak van een brochure om bedrijven te stimuleren
- aankoop van handboeken voor de opmaak van bedrijfsvervoerplannen
- opmaken bereikbaarheidsgids per gemeente

- organiseren van infoavonden in de lagere scholen van de Rupelstreek
- organiseren van infoavonden in de middelbare scholen van de Rupelstreek
- opstarten van schoolpool
- opstarten van fietspool
- opmaak infobrochure door de 6 gemeentebesturen ivm fietspool
- opzoeken door gemeentebesturen van voorbeelden en relevante informatie over fietspoolen
- ter beschikking stellen van informatie door de gemeentebesturen ivm fiets-en schoolpool
- opmaak gedragscode voor dienstverplaatsingen door de 6 gemeentebesturen samen
- afsluiten van gedragscode door de gemeentebesturen afzonderlijk
- Aanpassen van de gemeentelijke signalisatieplannen
- Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit per gemeente
- Oprichten van een regionale mobiliteitscel

2 Stap 8: Evaluatie relatieschema en taakstellingen

In stap 3 van het verbredings- en verdiegingsproces (zie verkenningnota) werd het relatieschema met bijbehorende taakstellingen geformuleerd. Deze relatietabel dient te worden geëvalueerd, om onder andere na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang is bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	operationele doelstelling bereikt?
Wegencategorisering	Economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijk vrachtroutes	- route zwaar verkeer via wegen met de hoogste categorie - maximaal vermijden van de bouwde kernen - ontsluitingsstructuur naar de E19	ja ja ja
	Actualisatie fietsroutenetwerk	- aandacht naar de oversteekpunten - inrichtingsprincipes in functie van wegcategorisering	ja ja
	Actualisatie openbaar vervoersnetwerk (lightrail/watertram)	- noodzakelijke ingrepen / inrichtingsprincipes om maximale doorstroming te garanderen	Ja
	Watergebonden bedrijvigheid	- impact van watergebonden bedrijvigheid op verkeersgeneratie over de weg	ja
		- impact van ROC op verkeersgeneratie	ja
		- bereikbaarheid van ROC	ja
	De Klamp	- bereikbaarheid De Klamp via de weg	Ja
		- onderzoek verkeersleefbaarheid in de kernen	ja
	De Schorre en ontwikkelingen langs de Benedenvliet	- bereikbaarheid via de weg	ja
		- onderzoek verkeersleefbaarheid in de kernen	ja
Economische ruimtelijke ontwikkelingen en	Actualisatie fietsroutenetwerk	- bijzondere aandacht op kruispunten van de netwerken	ja
		- bijzondere inrichtingsprincipes voor de fietspaden bij overlap met routes voor zwaar transport	ja

bovengemeentelijk vrachtroutes			- bereikbaarheid van de economische ruimtelijke ontwikkelingen met de fiets	ja
	Actualisatie vervoernetwerk	openbaar (lightrail, watertram)	- mogelijkheden van gebruik openbaar vervoer op bedrijventerreinen en zijn hiervoor aanpassingen noodzakelijk aan de openbaarvervoersstructuur? - brengt zwaar transport doorstroming van openbaar vervoer in het gedrang?	Ja ja
	Watergebonden bedrijvigheid		- welke bedrijven komen in aanmerking voor gebruik van waterweg als transport as? - wat is de haalbaarheid hiervan? - wat zijn de randvoorwaarden, gesteld door de bedrijven? - wat betekent dit voor de verkeersgeneratie over de weg?	Ja
	Ruimtelijke ontwikkelingen		uitbreiding Grootstedelijk Gebied Antwerpen	Ja*
Actualisatie fietsrouten netwerk	Actualisatie vervoersnetwerk	openbaar	- optimale intermodaliteit nastreven (door om fietsstallingen, ...)	ja
	Watergebonden bedrijvigheid		- hoe watergebonden bedrijvigheid combineren met veilige en aangename fietsroutes langsheen het water	ja
	De Klamp		- enten op fietsroutenetwerk	ja
			- eventuele knelpunten (verkeersveiligheid, missing links, ...) wegwerken	ja
	“De Schorre” en ontwikkelingen langsheen de Benedenvliet		- enten op fietsroutenetwerk	ja
		- eventuele knelpunten (verkeersveiligheid, missing links, ...) wegwerken	ja	
Actualisatie vervoernetwerk	openbaar	De Klamp	- openbaar vervoerontsluiting (cf. mobier De Klamp.)	ja
			- eventuele knelpunten wegwerken	ja
	“De Schorre” en ontwikkelingen langsheen de Benedenvliet”		- openbaar vervoerontsluiting	Ja
			- eventuele knelpunten wegwerken	Ja

*Opmerking: Na de opmaak van de verkenningsnota werd beslist het deelplan gemengd regionaal bedrijventerrein Satenrozen/Keizershoek in te perken.

Tabel 1: Evaluatie Relatietabel

3 Stap 9: Uitwerking actieprogramma' s

3.1 Actieprogramma A-B-C

Tabel 2: Actieprogramma volgens A-B-C-werkdomeinen

Korte termijn: maximaal 3 jaar

Middellange termijn: 3 tot 6 jaar

Lange termijn: meer dan 6 jaar

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
A1	Voeren van een stedelijkgebiedsbeleid in stedelijke gebieden	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	provincie	Boom, RWO
A1	Actualiseren gemeentelijke structuurplannen	Gebiedsdekkend	milieu		korte termijn	middel	alle gemeenten	provincie
A2	RUP De Klamp	de Klamp te Boom	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	Boom	private partners
A2	Uitvoeringsplannen ter invulling van de bedrijventerreinen Rumst	Rumst	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
A3	Realisatie ROC	Bedrijventerrein Noeveren te Boom	Bereikbaarheid	7 090 000 (1)	KT – max 3 jaar	Hoog	Waterwegen & Zeekanalen	NMBS-groep, POM
A3	Ontwikkeling De Schorre	De Schorre Boom	bereikbaarheid		korte termijn	middel	provincie	RWO, Boom
A3	Ontwikkelingen Benedenvliet	Benedenvliet Hemiksem	verkeersleefbaarheid		korte termijn	middel	Hemiksem	provincie, RWO,
B1	Verhogen van comfort voor voetgangers in de kernen	centrum	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
B1	Verbeteren oversteekbaarheid A12	A12	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
B1	Garanderen oversteekbaarheid N171	N171	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst
B1	Verbeteren oversteekbaarheid bovenlokale ontsluitingswegen	bovenlokale ontsluitingswegen	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	AWV	alle gemeenten
B2	Verbetering van verkeersveiligheid ter hoogte van kruispunt Hoge Meentochtstraat – Hollebeekstraat	Hollebeekstraat Rumst	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	Rumst	AWV
B2	Optimalisatie Spruytelei-Poortelei mbt verharding en inrichting	Spruytelei-Poortelei (Schelle, Niel)	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	Schelle, Niel	
B2	Verbeteren fietskarakter Zinkvalstraat	Zinkvalstraat te Schelle	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	Schelle	
B2	Verkeersveiliger maken fietspad langsheen de Broekweg of op een eventueel alternatieve route	Broekweg te Boom	bereikbaarheid	132 000	middellange termijn	hoog	Boom	provincie-NMBS –groep
B2	Een verkeersveilige aansluiting van de fietsroute langsheen de Tuinlei met de Matenstraat/Pierstraat	Matenstraat/Pierstraat (Niel)	Verkeersveiligheid		Middellange termijn	hoog	Niel, Schelle	
B2	Ongelijkgrondse kruising Eikenstraat/Pierstraat/N171 (Rumst)	N171	Verkeersveiligheid		middellange termijn	hoog	MOW –AWV	Rumst
B2	Afwerken fietsroute langs N177	N177	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	AWV	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
B2	Afwerken fietsroute langsheen de Rupel	Rupel	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	Hemiksem, Niel, Schelle, Boom, Rumst	provincie
B2	Invoeren van snelheidsremmende maatregelen in de kernen	kernen	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	alle gemeenten	AWV
B2	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de E19: (fietsverbindingssassen) door de aanleg van een volwaardig fietspad over de bruggen van de Steenweg op Waarloos en de Slijkenhoefstaat	E19	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	AWV	Rumst
B3	Verlenging tramlijn 24 van Schoonselhof tot aan spoorwegovergang Hemiksem – werkplaatsen	Hemiksem	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	de lijn	AWV Hemiksem
B3	Realisatie sneltram tussen Boom en Brussel langsheen A12	A12	bereikbaarheid		lange termijn	hoog	de Lijn	AWV
B3	haalbaarheidsonderzoek sneltram Sint-Niklaas – Boom – Antwerpen en sneltram Mechelen Boom Antwerpen door activering spoor tussen Willebroek en Boom	Sneltram sint- Niklaas – Boom – Antwerpen	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	de Lijn	NMBS
B3	Onderzoek betere busaansluiting van wijken en dorpen te Rumst	Rumst	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	de Lijn	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
B3	Herwaardering Station rumst als hoogwaardige bushalte	Station Rumst	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	de Lijn	Rumst
B3	Openbaar vervoersontsluiting Benedenvliet Hemiksem	Benedenvliet Hemiksem	bereikbaarheid		Middellange termijn	Hoog	de Lijn	Hemiksem
B3	Martpotentielenonderzoek missing links in spoorwegennet	station	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	NMBS	
B11	Inschakeling watertram (afhankelijk van haalbaarheidsonderzoek)	Rupel	bereikbaarheid		lange termijn	hoog	Waterwegen & Zeekanal	
B5	Doortrekking N171 conform streefbeeld	N171	verkeersleefbaarheid	5 000 000	middellange termijn	zeer hoog	MOW –AWV	Rumst
B5	Concreet stappenplan upgrading A12 en haalbaarheidsonderzoek tijdelijke bruggen	A12	Verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
B5	Upgrading A12 conform streefbeeld	A12	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
B5	Downgrading met invoeren van filters N148	N148	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	MOW –AWV
B5	Aanleg rondweg Boom	rondweg Boom	verkeersleefbaarheid	900 000	middellange termijn	hoog	Boom	private partners
B5	Realisatie verbinding Steenberghoekstraat – Hollebeekstraat	bedrijventerreinen Rumst	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
B5	Downgrading as Boom – Terhagen – Rumst	as Boom – Rumst	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	Boom, Rumst	MOW –AWV

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
B5	Downgraden Molenstraat en Eikenstraat in Reet	N171	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
B5	Aanleg intergemeentelijke ontsluitingswegen conform inrichtingsprincipes	intergemeentelijke ontsluitingswegen	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	AWV
B6	Heraanleg lokale wegen	centrum	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	AWV
B7	Studie met betrekking tot de exacte locatie van de filters en de omvang van de filtering	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	19 000	korte termijn	hoog	alle gemeenten	MOW –AWV
B7	Onderzoek naar de mogelijkheid om GPS-verkeer beter te sturen	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Korte termijn	Middel	alle gemeenten	MOW – AWV
B11	Ruimtelijk beleid waarbij terreinen langsheen het water voorbehouden worden voor watergebonden bedrijven	bedrijventerreinen Rupel	milieu		continu	hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	provincie
B11	Onderzoek naar mogelijkheden van de combinatie van goederen - en reizigersverkeer op spoorlijn 52	spoorlijn 52	verkeersleefbaarheid		continu	middel	nmbs- groep	
C1	Opmaken bedrijfsvervoersplan Krekelenberg	bedrijventerrein Krekelenberg	milieu		korte termijn	hoog	Boom, Niel	
C1	Opmaken bedrijfsvervoersplannen gemeentediensten	gemeentediensten	milieu		korte termijn	hoog	alle gemeenten	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
C1	Ondersteunen bedrijfsvervoersplannen	bedrijventerreinen	milieu		continu	hoog	alle gemeenten	
C1	Opmaak bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaal brochure	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	alle gemeenten	
C1	Bekendmaking alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
C1	Sensibilisatie van ouders voor woon-schoolverplaatsingen	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
C1	Mobiliteitseducatie op de scholen	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie, politie
C1	Opstarten schoolpool	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	scholen	alle gemeenten
C1	Opstarten fietspool	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	scholen	alle gemeenten
C1	Afsluiten gedragscode met bedrijven inzake dienstverplaatsingen	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	alle gemeenten	bedrijven
C1	Promoten van openbaar vervoer en fiets bij bezoeken "de Schorre"	De Schorre Boom	milieu		continu	hoog	provincie	de Lijn
C4	Haalbaarheidsonderzoek autodelen	Gebiedsdekkend	milieu		Middellange termijn	middel	alle gemeenten	privé
C6	Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit per gemeente	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
C6	Oprichten regionale mobiliteitscel	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	provincie, de Lijn
C10	Aanpassing bewegwijzing	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		continu	middel	alle gemeenten	AWV

3.2 Werkprogramma per locatie

Zie bijlage 5.2.1

3.3 Investeringsprogramma KT, MLT, LT

Zie bijlage 5.2.2

3.4 Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

Zie bijlage 5.2.3

3.5 Takenprogramma per initiatiefnemer

Zie bijlage 5.2.4

4 Voorstel tot wijziging van de gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten

Het intergemeentelijk mobiliteitsplan leidt niet tot aanpassingen van de wegencategorisering van de gemeentelijke plannen. Het voorstel tot wijziging zal aangevuld worden in de gemeentelijke delen.

Aan de provincie wordt voorgesteld volgende wegsegmenten op te nemen in het bovenlokaal fietsnetwerk:

1. Broekweg in plaats van Nielsestraat ter hoogte van Boom
2. Verbinding langs spoorlijn 52 als alternatieve route voor N148
3. Langlaarsteenweg, deel tussen A12 en Reetsesteenweg
4. N171 volledig opnemen (bestaand/ door te trekken deel tot en met de banaan)
5. Hoge Meentochtstraat – Slijkenhoefstraat
6. Helststraat

5

Bijlagen

5.1

Verslagen

5.1.1

Verslag PAC 24 september 2009

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE Antwerpen

BIJEENKOMST van 24 september 2009

ADVIES VAN DE AUDITOR

**Intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar,
Gemeenten: Aartselaar, Boom, Hemiksem, Niel, Rumst, Schelle.**

Uitwerkingsnota

1. Situering

- ⇨ De gemeenten van Rupelstreek en Aartselaar beschikken over een conform verklaard intergemeentelijk mobiliteitsplan dd. 24/02/2000.
- ⇨ Op 17 januari 2008 werd de sneltoets conform verklaard op de PAC
- ⇨ Op 19 februari 2009 werd de verkenningnota gunstig geadviseerd door de PAC
- ⇨ Op 24 september werd de uitwerkingsnota voorgelegd aan de PAC

2. Bespreking Verkenningnota

Valledigheid

De uitwerkingsnota is duidelijk ingevuld en voorzien van de nodige bijlagen.
De GBC-verslagen zitten in bijlage evenals het auditverslag over de verkenningnota.

Concrete inhoud

STAP 5. Uitvoering onderzoek

Voor elk thema wordt eenzelfde systematiek gevolgd: voorgestelde methodiek, uitgangspunt beleidsplan intergemeentelijk mobiliteitsplan 2000, gewijzigde planningscontext, (bijkomend) onderzoek en besluiten naar het duurzaam scenario.

1. Wegencategorisering.
Onderzoek betreft de N171 en de N148. De categorisering wordt behouden.
2. Economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijke vrachtroutes
Vrachtwagenroutes worden uitgewerkt volgens een kamstructuur. Doortrekking N171 is noodzakelijk. De term vrachtwagenfilters wordt gebruikt om gebruik van ongewenste routes af te dwingen.
3. Actualisatie fietsroutenetwerken
Het fietsnetwerk wordt aangevuld.
4. Actualisatie openbaar vervoersnetwerk.
Met enkel kaart 7 is het nog niet duidelijk wat nu de aanpassingen zijn.
5. Watergebonden bedrijvigheid
6. Ruimtelijke ontwikkelingen: De Klamp, De Schorre, bedrijventerreinen Rumst en ontwikkelingen langs de Benedenvliet te Hemiksem/Schelle
De impact wordt geïntegreerd in andere thema's.

STAP 6. Aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario (optioneel)

Kaart 8 integreert alle voorstellen voor aanpassingen. Korte toelichting.

Bijlagen

Opmerkingen op de PAC

Provincie

De nota is goed uitgewerkt. Het eindresultaat is echter maar beknopt weergegeven (p. 52). Dit zou toch een samenvatting van de nota moeten zijn. *Deze stap is optioneel volgens de auditor.*

p.12: Gewijzigde planningscontext. Er wordt niet verwezen naar het arrest van de Raad van State van 16 maart 2009. De RVS besliste om de selectie van de N171 als secundaire weg type I in de bindende en richtinggevende bepalingen van het goedgekeurde RSPA te schrappen (Arrest nr. 191.450). In de opgestarte herziening van het RSPA (plenaire vergadering op 28 oktober 2009) wordt de N171 herbevestigd als secundaire weg type I. De provincie blijft dus achter deze selectie staan.

p.14: Het gemeentelijk RUP De Klamp is op 10 september '09 goedgekeurd door de deputatie.

p.16: N148

Er was vooraf geen consensus over de rol van de N148 en de kamstructuur. Uiteindelijk blijft het idee van de kamstructuur behouden, maar er wordt geen melding gemaakt van de categorisering van de N148. *De gemeenten geven aan dat deze ongewijzigd blijft.*

p. 17 De as Boom-Terhagen-Rumst

Om te vermijden dat deze route een aantrekkelijk alternatief vormt voor de N171 als verbinding tussen de A12 en de N19, wil men werken met sterke filters of weerstanden. De stuurgroep is voorstander van het invoeren van een elektronisch filtersysteem. Men zal in een aparte studie onderzoeken wat de exacte plaatsing is, wat de aard van de weerstand kan zijn, de aanvaardbare radius enz.... Ook voor vrachtovervoer (verder in de nota) wenst men dergelijk systeem te implementeren. Moet dit geen voorwerp uitmaken van de onderzoeksnota?

Kennen we succesvolle voorbeelden van dit elektronische filter/weerstandssysteem?

Er loopt op dit ogenblik een proefopstelling in de Gentse kanaalzone die later wordt geëvalueerd. Ook Turnhout zou hiermee willen beginnen en Rumst ook. Er is een hoogtebeperking tot 3m uitgezonderd plaatselijk verkeer. Voertuigen hoger dan 3m worden gefotografeerd bij begin en einde van het traject. Op basis van de doortijd worden ze beboet. Er is een witte lijst met uitzonderingen voor openbaarvervoer en andere.

p.18 - *De doorgetrokken N171 wordt in het oorspronkelijke beleidsplan als een lokale verbindingsweg genoemd. Het is wenselijk om de door te trekken N171 te selecteren als secundaire weg type I.*
Deze zin dient anders geformuleerd. Dit is (was) beslist beleid.

p.19: economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijke vrachtroutes:

Men gaat hier uit van beslist beleid en de wegen moeten zich aanpassen, terwijl er op PAC duidelijk gesteld was dat er nagedacht dient te worden over sturend ruimtelijk beleid van de industriezones en andere vanuit de draagkracht van de wegen en de leefbaarheid van de kernen.

De leefbaarheid van de kernen wil men via dat elektronisch filtersysteem bewaken, maar over de draagkracht van de wegen wordt te weinig onderbouwd gezegd. Er is ook niet direct iets terug over de cumulatieve effecten van alle voorziene ontwikkelingen.

p. 20: Onderzoek vrachtoverkeer in de zuidoosttrand.

Het juiste statuut opnemen van deze studie vrachtoverkeer. De principes werden afgetoetst in twee projectgebieden (Ronse en de zuidoosttrand van Antwerpen).

p. 38: Aangepast duurzaam beleidsscenario fietsroutenetwerk. Voorgestelde wijzigingen aan het BFF dienen aangevraagd via de geëigende procedure.

Ruimtelijke ordening:

Is er sprake van een nieuw op- en afrittencomplex?

Hierover is gesproken met AWW: eerst wordt de ontsluiting van Rumst geregeld via de N1 met verkeerslichten. Later wordt een andere locatie voor het op- en afrittencomplex bestudeerd. Tussen de omliding en het huidige complex ligt een dienstzone.

De lijn: Op p. 41 wordt gesproken over een ontsluitende zuidelijke buitenring. Wat houdt dit in?

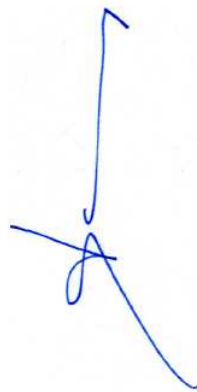
Er wordt ook gesproken over een sneldienst Antwerpen – Heizel via Boom zonder te spreken over de bestaande sneldienst Boom – Heizel.

Op p. 44 komt een watertram over de Ruppel ter sprake. Dit zit niet in het toekomstplan van de Lijn, maar als er geld is...

Begeleider: er is intens overlegd en vergaderd met alle besturen. Er zit veel zweet in dit papier. Inhoudelijk zijn mijn opmerkingen verwerkt.

Advies van de auditor
De uitwerkingsnota wordt gunstig geadviseerd.

Voor advies, te Antwerpen,



de interne auditor mobiliteitsplannen,
 Valère Donné

5.1.2 Verslagen van overlegmomenten in kader van het mobiliteitsplan (fase 3)

5.1.2.1 Ambtelijk overleg 15 januari 2010

Ambtelijk overleg d.d. 15/01/2010

Aanwezig:

Yves De Beleyr, MOW
Bart Sas, Niel
Eddy Aerts, Rumst
Fried Happaerts, Rumst
Rita Van Dijk, Schelle
Adel Lannau, Arcadis
Koen Vande Sompele, Omgeving
Koen Slabbaert, Soresma
Steven Muylaert, D+A Consult
Kurt Bisschops, Igean
Heidi Nuyts, Boom

Module 1

Elke gemeente die bezig is met de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan of een verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan heeft hiervoor een module 1 afgesloten om subsidies te krijgen.

Voor het intergemeentelijk mobiliteitsplan werd er overeenkomstig de samenwerkingsovereenkomst een module 1 afgesloten door Boom. Boom heeft het gedeelte dat gesubsidieerd kan geworden geprefinancierd en ging deze recuperen via MOW.

Het dossier is echter terug gekomen van Brussel. Voor MOW Antwerpen was het dossier perfect in orde. Ondanks akkoord van MOW Antwerpen wil MOW Brussel dat elke gemeenteraad module 1 voor het intergemeentelijk mobiliteitsplan goedkeurt in zijn gemeenteraad.

Er wordt een module 1 opgesteld voor het intergemeentelijk mobiliteitsplan die door de 6 gemeenten zal moeten goedgekeurd worden. Deze module moet ondertekend worden door de 6 gemeenten en ingediend worden samen met de 6 gemeenteraadsbesluiten.

Ook is het zo dat Brussel naar iedere gemeente een stukje van de subsidie zal storten. Deze zullen dus allemaal moeten doorgestort worden naar Boom.

Heidi bespreekt dit verder met de ontvanger.

De tekst van de module 1 voor het intergemeentelijk mobiliteitsplan wordt aangeleverd door MOW tegen 21/1/2010.

Participatietraject

Het participatietraject is iets nieuw dat erbij gekomen is. Officieel geldt dit enkel voor processen die gestart zijn na de publicatie. Het is bedoeld om een breed draagvlak te creëren voor het plan. Aangezien we reeds in de derde fase zitten, zal dit enkel nog in de derde fase kunnen toegepast worden.

Hoe iedere gemeente zijn participatietraject invult, bepaalt iedere gemeente zelf. Aangezien we met een intergemeentelijk plan zitten wordt er tegen 21/1/2010 door MOW een voorstel uitgewerkt.

Verder proces verloop en timing

Boom: synthesesnota besproken op de PAC van september 2009, beleidsplan in opmaak

Rumst: synthesesnota besproken op PAC van december 2009, er wordt gestart met het beleidsplan

Niel: uitwerkingsnota wordt besproken op PAC van januari 2010, beleidsnota zo goed als klaar

Schelle: beleidsplan klaar, wordt besproken op GBC in februari 2010.

Er wordt gevraagd dat alle gemeentelijk nota's die de PAC gepasseerd zijn, worden overgemaakt aan Arcadis zodat ze kunnen meegenomen worden in het intergemeentelijk plan. De opmerkingen die tijdens de vergadering werden gemaakt met betrekking tot de afstemming van de gemeentelijk

plannen met het intergemeentelijk plan werden genoteerd door het studiebureau. Zij zullen deze verwerken.

Het intergemeentelijk beleidsplan wordt opgestart. Eerste versie wordt verwacht in maart 2010. We streven naar een stuurgroep in maart en PAC van mei 2010.

Alle gemeentelijke en het intergemeentelijke plan zullen op eenzelfde PAC besproken worden zoals dit ook het geval was in de eerste fase. Dit is immers het overzichtelijks voor de leden van de auditcommissie. De gemeenten beschikken pas terug over een conform verklaard mobiliteitsplan wanneer ook het intergemeentelijk mobiliteitsplan conform is.

Opstart studie inplanting filters

De uitwerkingsnota van het intergemeentelijk mobiliteitsplan werd door de PAC conform verklaard in september 2009. In deze nota werd vermeld dat de exacte inplanting van de filters in een aparte studie moest bekeken worden. In principe zijn er in de 6 gemeenten locaties waar filters moeten komen

De invoering van filters is een van de maatregelen om het vrachtverkeer en doorgaand verkeer te weren. Voor de exacte plaatsbepaling van deze filters dient een aparte studie opgemaakt te worden.

In principe gaat het om een tiental zones waaruit doorgaand vrachtverkeer moet worden geweerd. Deze zones zullen worden afgebakend en er zal per straat worden bepaald hoe het doorgaand en vrachtverkeer zal worden geweerd.

Van de auditor kregen we de toelating om reeds te starten terwijl er nog wordt verder gewerkt aan het intergemeentelijke mobiliteitsplan en het dossier van N171.

Tijdens de conferentie van de burgemeesters d.d. 09/12/2009 heb ik groen licht gekregen om deze studie te coördineren en op te starten. Ook Aartselaar zal deelnemen.

Er is een bestek gemaakt om prijs te vragen. De ontwerp bestek wordt rondgedeeld. Opmerkingen kunnen nog doorgegeven worden aan Heidi.

De exacte locatie van de filter tussen Boom en Terhagen zal een van de discussies zijn die binnen deze studie zal moeten uitgeklaard worden. Boom wil dat de industrieterreinen van Terhagen hun vrachtwagens naar E19 sturen. Rumst wil dat alle vrachtwagens van de terreinen voorbij de kerk van Terhagen naar de A12 worden geleid.

Niel wil binnen zijn gemeente werken met een soort lus voor het vrachtverkeer zodat niet alles over de nieuwe weg moet. Zolang er niet aan de kamstructuur wordt geraakt is dit geen probleem.

Boom, 18/01/2010

Heidi Nuyts

5.1.2.2

Stuurgroepvergadering 15 april 2010



ARCADIS Belgium nv
Clara Snellingsstraat 27
B-2100 Deurne - Antwerpen
Tel. +32 3 360 83 00
Fax +32 3 360 83 01
www.arcadisbelgium.be

VERSLAG

Onderwerp

Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar – beleidsplan – stuurgroepvergadering

Plaats en datum van bespreking

Boom – 15 april 2010 - 15u00

Opgesteld door

Adel Lannau

Verzenddatum

Verslagnummer en kenmerk

6176 – vs1 -064a

Afdeling

Infrastructuur, Ruimte en Verkeer

Kopie ter info

Aanwezig

Yves De Beleyr – MOW

Kris Wils - schepen Aartselaar

Patrick Marnet - burgemeester Boom

Bart De Smet - schepen Boom

Claes Johnny- ambtenaar Hemiksem

Luc Van Linden - burgemeester Niel

Bart Van der Velde - schepen Niel

Eddy Huyghe - burgemeester Rumst

Francy Van der Wildt - schepen Rumst

Robert Mennes - burgemeester Schelle

Serge Van Kinkelen – politiezone Rupel

Kathy van Aperen – provinciebestuur

Antwerpen

Karen Dochez – De Lijn Antwerpen

Adel Lannau – Arcadis

Koen Vande Sompele – Omgeving

Heidi Nuyts - coördinator

Verontschuldigd

Eddy De Herdt - burgemeester

Hemiksem

Luc Bouckaert - schepen Hemiksem

Kristien Vingerhoets – schepen

Hemiksem

Marc Vanhee – provinciebestuur

Antwerpen

Linda Coenen – De Lijn Antwerpen

Matthias Buelens - WenZ

1. OPZET VAN DE VERGADERING

Het ontwerp beleidsplan van het intergemeentelijk mobiliteitsplan wordt besproken. Het document, aangepast aan de opmerkingen van de stuurgroep, zal het goedgekeurde participatietraject volgen. Het participatietraject werd inmiddels door alle betrokken gemeenteraden goedgekeurd. Deze goedkeuringsbesluiten zullen als bijlage ingevoegd worden in het beleidsplan.

Actie door	Datum



2. AANVULLINGEN EN BEMERKINGEN

2.1. STAP 7: FORMULEREN VAN EEN NIEUW BELEIDSPLAN

- A2 – Ruimtelijke uitvoeringsplannen – Rup de Klamp
 - P. 12, De oostelijke assen worden limitatief opgesomd. Deze worden beter veralgemeend.
 - P12; De gemeente Niel benadrukt het belang van de noodzakelijke aanpassingen aan de knooppunten van de A12 zodat het extra verkeer vlotter kan verlopen.
 - De gemeenten benadrukken het belang van het volledig uitvoeren van de streefbeeld van de A12 en de N171 als één geheel (waar ook het knooppunt Bieststraat/Steenwinkelsstraat deel van uitmaakt).
- A2 – Ruimtelijke uitvoeringsplannen – Uitvoeringsplannen bedrijventerrein Rumst
 - P 13; De gemeente Rumst vraagt de bepaling “Bijkomende activiteiten ten westen van de kern van Terhagen, die bijkomend autoverkeer genereren dient vermeden te worden” aan te vullen met “tot de voorwaarden voor een goede ontsluiting gerealiseerd zijn”.
 - Er dient aangegeven dat de exacte plaatsing van de vrachtwagenfilters zal onderzocht en onderbouwd worden in de studie voor de plaatsing van de vrachtwagenfilters.
 - Kaart 4; Op bepaalde plaatsen overlapt de rode lijn met de rode blokjes. Dit dient vermeden te worden. Aangepaste kaart: zie bijlage
- B1: Verblijfsgebieden en voetgangersgebieden
 - P16; Bij het verbeteren van de oversteekbaarheid van de A12 dient een oversteekmogelijkheid ter hoogte van de “Klamp” toegevoegd.
- B2: Bovenlokaal fietsroutenetwerk
 - P. 18; De opmerking met betrekking tot het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dient aangevuld met de bepaling dat er aan de provincie aanpassingen aan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).
 - P 19; volgende aanpassingen worden voorgesteld
 - Aimé De Langestraat dient vervangen door Emiel Dewittstraat. (Niel)
 - Verbindingsas Poortelei (Niel) dient geschrapt te worden.
 - Langlaarsteenweg (Aartselaar) dient opgenomen te worden als verbindingsas.
 - Varenstraat (Rumst) dient opgenomen te worden als verbindingsas.
 - Hogemeentochtstraat en Slijkenhoefstraat dienen opgenomen te worden als verbindingsassen.
 - Aangepaste kaart: zie bijlage



- B3: Openbaar vervoersnetwerk
 - P. 24: De Randstedelijke buslijn Borsbeek – Hemiksem is niet gepland.
 - P. 24: Er wordt geijverd voor het behoud van de bestaande busverbinding naar ziekenhuizen.
 - P.25: Er wordt dient expliciet vermeld dat er wordt gestreefd naar een hoger treinaanbod in het weekend.
- B5: Categorisering van de bovenlokale wegen.
 - P. 31: Er dient benadrukt dat de realisatie van de streefbeelden A12 en N171 cruciaal is. Deze streefbeelden dienen volledig uitgevoerd te worden, met inbegrip van de downgrading van bepaalde assen (bijvoorbeeld de 's Herenbaan bij de realisatie van "de Banaan".
 - P33: Er wordt sterk uitgewijd over de filters ter hoogte van de Molenstraat. Analooq met de bepalingen met betrekking tot de andere filters is het aangewezen te verwijzen naar de nog uit te voeren studie mbt vrachtwagenfilters.
- B7: routes zwaar vervoer
 - Het belang van de downgrading van 's Herenbaan dient vermeld.
- B11: Goederenvervoer over water
 - P. 36: Wienerberger te Rumst zal laad- en loskades realiseren. Dit dient aangevuld.
- C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen en evenementen
 - P. 38: mobiliteitslessen zijn eveneens nuttig voor kinderen in de laatste jaren van het basisonderwijs. Dit dient aangevuld.
 - Kirekelenberg I en II zijn gelegen op grondgebied van Boom en Niel. Beide gemeentebesturen zullen initiatief nemen tot opmaak van een bedrijfsvervoersplan.

2.2. STAP 8: EVALUATIE RELATIESCHEMA EN TAAKSTELLINGEN

- Opmerking "uitbreiding Grootstedelijk Gebied Antwerpen": Het deelplan gemengd regionaal bedrijventerrein Satenrozen/Keizershoek wordt ingeperkt.

2.3. STAP 9: UITWERKING ACTIEPROGRAMMA'S

- B3: Randstedelijke buslijn Borsbeek – Hemiksem dient geschrapt
- B3: Realisatie sneltram tussen Boom en Brussel langsheen A12, timing: lange termijn, partners: MOW.
- B5: Doortrekking N171 "conform streefbeeld" (aanvullen).
- C1: Bekendmaking alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer: provincie toevoegen als partner.
- C1: Sensibilisatie van ouders voor woon-schoolverplaatsingen: provincie toevoegen als partner.
- C1: Mobiliteitseducatie op de scholen: politie en provincie toevoegen als



partners.

- C1: Promoten van openbaar vervoer en fiets bij bezoeken "de Schorre", De Lijn toevoegen als partner.
- C6: oprichten regionale mobiliteitscel, de Lijn toevoegen als partner

3. AFSPRAKEN

- Het ontwerp mobiliteitsplan wordt aangepast en uiterlijk op 3 mei 2010 overgemaakt aan de gemeenten.
- De opmerkingen volgend uit het participatietraject zullen besproken worden op de vergadering van 27 mei 2010.

5.1.2.3

Stuurgroepvergadering 27 juni 2010

Stuurgroep d.d. 27/05/2010

Aanwezig:

Yves De Beleyr, MOW
Kris Wils, schepen Aartselaar
Bart De Smet, schepen Boom
Bart Van der Velde, schepen Niel
Francy Van der Wildt, schepen Rumst
Robert Mennes, burgemeester Schelle
Claes Johnny, ambtenaar Hemiksem
Karen Dochez, De Lijn Antwerpen
Adel Lannau, Arcadis
Pedro Beckers, AGB Boom
Heidi Nuyts, coördinator

Verontschuldigd:

Serge Van Kinkelen, Politiezone Rupel
Kathy Van Aperen, provinciebestuur Antwerpen
Luc Buelens, NMBS

De bedoeling van deze vergadering is de bespreking van de bemerkingen die werden gemaakt tijdens het participatietraject dat de verschillende gemeenten doorlopen.

Schelle

Volgende opmerkingen worden geformuleerd:

- onder punt 1.1.1.3.2. Ontwikkelingen Benedenvliet (p. 15) wordt vermeld: "... De nieuwe activiteiten mogen geen bijkomende verkeergeneratie met zich meebrengen" Dit dient aangepast naar "Bij ontwikkeling van nieuwe activiteiten en projecten dient de ontsluiting geoptimaliseerd te worden voor alle vervoersmodi.
- onder punt B.3. Openbaar vervoersnetwerk (p.25) dient nog voorzien
 - de noodzaak aan een betere openbare vervoersverbinding van de omgeving Benedenvliet in functie van het dorpskernherwaarderingsproject, de waterrecreatie en de ontwikkeling van de Abdij van Hemiksem
 - de noodzaak aan een verbetering van het weekendaanbod aan openbaar vervoer. Er wordt wel verwezen naar concrete projecten (lightrail, sneltram, masterplan) maar de algemene probleemstelling ontbreekt.

Aartselaar

Er wordt gevraagd om verder te blijven aandringen op de verwezenlijking van de streefbeeldstudie van de A12. Het aanpakken van één probleem, zoals nu met het kruispunt A12/Atomiumlaan/Terbekehoofdreef is een slecht teken. De problemen worden verschoven naar een ander kruispunt.

Onder punt 1.2.1.2. staat onder meer vermeld dat aan de oversteekplaatsen de prefab-invalde-irritbanden op termijn dienen vervangen te worden door plaatselijk verlaagde trottoirbanden en licht hellende verharding van de voetpaden.

Door de commissie wordt gevraagd om geleidemarkeringen voor personen met gezichtsproblemen bijkomend op te nemen.

Onder punt 1.2.2.1 wordt gevraagd om bijkomend de Heliststraat op te nemen als fiets verbindingsas. Deze straat is een ontbrekend deel in de verbinding tussen de kernen van Aartselaar en Hemiksem.

Onder punt 1.2.2.1. wordt gevraagd om de Tuinlei te schrappen. De aansluiting van deze route op het dubbelrichtingsfietspad van Matenstraat/Pierstraat is problematisch. Er zijn trouwens voldoende en veilige alternatieven voor de fietsverbinding tussen Schelle en Boom.

De kamstructuur rond de A12, met Steenwinkelstraat/Bist als ontsluiting voor autoverkeer van Schelle moet zeker blijven.

Bij punt 1.2.4.2 dient bijkomend het downgraden van de Pierstraat voorzien na het doortrekken van de N171.

Bij punt 1.2.6. dient in de kamstructuur rond de A12/N177 duidelijk vermeld dat het Matenstraat (Niel) betreft.

Rumst

Het college vraagt om volgende wijzigingen in het ontwerpplan uit te voeren:

Met betrekking tot het bovenlokaal fietsroutenetwerk

1. De fietsoversteken op de kruising van de Eikenstraat/Pierstraat/N171 moeten op een ongelijkgrondse wijze gebeuren zodat de veiligheid van de fietsers gegarandeerd is. De gemeente Rumst stelt voor om dit te realiseren via een rond punt met ongelijkvloerse kruisingen voor de fietsers.

2. In hoofdstuk 1.2.2.4 Acties en maatregelen bij het bovenlokaal fietsroutenetwerk, alsook in het actieplan vraagt de gemeente Rumst om als bijkomend punt het volgende op te nemen:

"Verbeteren van de oversteekbaarheid van de E19: (fietsverbindingss-assen) door de aanleg van een volwaardig fietspad over de bruggen van de Steenweg op Waarloos en de Slijkenhoefstraat (korte termijn – initiatiefnemer AWV , partner gemeente Rumst)

3. Bij punt 1.2.1.2. : oversteekplaats A12 ter hoogte van de 's Herenbaan voor fietsverkeer: de bestaande oversteekplaats (brug) voldoet niet. Er is onvoldoende plaats voor gemotoriseerd vervoer (zeker vrachtovervoer) in combinatie met fietsers en voetgangers. Hier zijn maatregelen noodzakelijk.

4. Bij punt 1.2.2.4. afwerken fietsroute langs N171. Men vermeldt hier een breedte van 2,4m. Doch in de tabel staat dat de gewenste breedte 2,5 meter is. Beter veranderen in 2,5 meter.

5. De gemeente Rumst vraagt om in het beleidsplan de fietsverbinding van de Rupelstreek naar Mechelen Station te bepleiten via de aanleg van een derde fietsbrug (na de bruggen over Nete en Dije) over de Zenne.

Met betrekking tot het openbaar vervoernetwerk

1. De gemeente Rumst vraagt of de mogelijkheid onderzocht kan worden of in het station van Duffel ook een IC/IR trein kan halt houden.

2. Bij maatregelen openbaar vervoer (pag. 25 – 1.2.3.1.1.) wenst de gemeente Rumst toe te voegen dat het stationsgebouw te Rumst in de Molenbergstraat als comfortabele bushalte moet gehervat worden (overdekte wachtplaats, bijtellenautomaat, elektronische informatie....)

3. Bij maatregelen openbaar vervoer (pag. 25 – 1.2.3.1.1.) wenst de gemeente Rumst de snelbusdienst lijn 507 via E19 zeker te behouden. De gemeente Rumst wenst dat er onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om lijn 26 tot Reet centrum of zelfs Rumst (busstation) te laten rijden.

Met betrekking tot de categorisering van bovenlokale wegen

1. Met de aanleg van de verlengde N171 en de functietoewijziging die deze weg in dit plan bekomt dreigt er snel een congestie op te treden voor deze nieuwe weg ten gevolge van:
 - De feitelijke ligging tussen A12 en E19 en de congesties die op deze wegen voorkomen
 - De functie die deze weg krijgt als unieke oost-west verbinding in de Rupelstreek
 - De geplande ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor de N171 als belangrijke ontsluitingsweg wordt aangeduid.

Het college van Burgemeester wil daarom uitdrukkelijk wijzen op het belang van de realisatie van een goede doorstroming op de A12 en N171 die van prioritaire belang is voor het welslagen van dit plan. Dit wordt aldus ook zo vermeld in:

 - het ontwerpbeleidsplan op pagina 32 en
 - het actieplan op pagina 47 als middellange termijn actie.

De gemeente Rumst wenst dat ook op korte termijn een concreet stappenplan worden opgemaakt en te realiseren. Zo kan op korte termijn een concreet stappenplan worden opgemaakt en kunnen korte termijn maatregelen (vb. tijdelijke bruggen) worden voorzien.
 2. Op te nemen bij categorisering van de wegen: Omléiding rond Terhagen
- In het gewestplan is de mogelijkheid voorzien om een omléiding rond Terhagen te realiseren. De gemeente gaat akkoord om in eerste instantie een aantal maatregelen te treffen om het doorgaand (vracht)verkeer uit de kern van Terhagen te weren en deze omléidingsweg in eerste instantie niet te realiseren.
- De gemeente wenst de optie tot de realisatie van een omléidingsweg momenteel wel open te houden. Indien het doortrekken van de N171, het inplanten van filters en het treffen van andere maatregelen om het doorgaand (vracht)verkeer te weren niet tot de gewenste resultaten leiden (na evaluatie en overleg met de andere actoren van de GBC), wil de gemeente kunnen terugvallen op de optie om een omléidingsweg aan te leggen.
3. Om te vermijden dat de rondweg rond Boom verkeer kan aantrekken richting dorpskernen Reet en Terhagen/Rumst is het belangrijk dat maatregelen worden voorzien om doorgaand verkeer in deze centra te vermijden. Dit principe moet duidelijk in het plan worden opgenomen (vooral voor de dorpskern van Reet lijkt ons dit niet duidelijk genoeg geformuleerd).
 4. Bij de categorisering van de lokale wegen (pag. 35) wordt voorgesteld om voor dubbelrichting - straten een breedte te voorzien van 4,5 meter. Het is wenselijk om hierbij ook op regelmatige plaatsen uitwijkstroken te voorzien om de vlote doorgang van het busverkeer te verzekeren.

Met betrekking tot de routes zwaar vervoer

1. De gemeente Rumst vraagt om in de studie van de elektronische vrachtwagenfilters rekening te houden met vrachtverkeer van bedrijven die verschillende locaties hebben in het plangebied.
2. De gemeente Rumst vraagt om in het actieplan op te nemen: onderzoek naar de mogelijkheden om het GPS-verkeer beter te sturen. Dit is vooral belangrijk na het invoeren van de elektronische filters voor vrachtverkeer.
3. Bij pag.35 en het actieplan volgende maatregelen opnemen met betrekking tot kruispunt Slikkenhoefstraat/N1:

Het vrachtverkeer dat via Catenbergstraat en Stuyvenbergstraat naar de N1 wordt geleid, komt langs het kruispunt N1 x Slikkenhoefstraat. Bijkomende maatregelen zijn nodig om de uitwisseling van verkeer tussen Slikkenhoefstraat en N1 vlot te laten verlopen. In overleg met AWW werd bepaald om volgende maatregelen toe te passen:

 1. plaatsen van verkeerslichten;
 2. indien 1 niet werkt: herinrichting van het kruispunt
4. Onderzoeken of het systeem van elektronisch filters ook niet kan gebruikt worden voor trajectcontroles op snelheidsovertredingen. Op de E17 in Gentbrugge zou dit al gebeuren. Vb. Door in Boom en Rumst intelligente camera's te plaatsen, kan men nagaan of op dat traject auto's te snel rijden. Dat voorkomt dat men – zoals nu aan de stoplichten – even op de rem gaat staan en daarna weer rustig te hard rijdt. De gemeente Rumst vraagt om deze

mogelijkheden ook in de studie te onderzoeken. Mogelijk zijn aldus de palen al te gebruiken vooraleer alle ontsluitingswegen aangelegd zijn.

Niel

Er wordt gevraagd om verder te blijven aandringen op de verwezenlijking van de streefbeeldstudie van de A12.

Niel heeft geen problemen met de Tuinlei, zoals dit nu wordt geformuleerd in het mobiliteitsplan. Als er een fietspad wordt aangelegd dient er gekeken te worden naar de oversteekbaarheid. Er dient extra aandacht te gaan naar de verkeersveiligheid.

Boom

De gemeente Boom vraagt eveneens om werk te maken en van de N171 en van het streefbeeld A12.

De N177 moet gedowngraded worden op grondgebied Boom. De N177 mag geen lang op- en afrittencomplex vormen ten gevolge van de banaan.

Het downgraden van de N177 is een element uit het streefbeeld van de A12. Vanuit Krekelenberg kan men richting E19 en op de A12. De aansluiting op de A12 moet goed gebeuren. De zijbanen mogen niet belast worden. Na het streefbeeld A12 moet er een technisch dossier komen waarin er gekeken wordt naar de op- en afritten.

Intermodaliteit. Er wordt gevraagd om naverplaatsingen met de fiets te stimuleren. Is het vanuit het niveau Rupelstreek ook niet interessant om te denken aan autodelen?

Fietsverhuur wordt voorzien. Autodelen moet er in kunnen komen. Er zijn reeds projecten op kleinere schaal. Het is niet meer alleen voor grote steden.

Lightrail, sneltram: zijn zeer krachtige openbaarvervoer middelen. Hier moet eerst onderzoek voor gebeuren. Voor de lightrail Mechelen – Brussel moet er ook gekeken worden of er een draagvlak is in Klein Brabant en Willebroek.

Er is ook veel aandacht gegaan naar het verhaal van de filters voor zwaar vervoer.

Bij de invoering van het systeem moet er contact genomen worden met de mensen die de GPS-kaarten aanmaken. De invoering van het systeem zal ook gepaard moeten gaan met een goede communicatie.

De Lijn

1) op p.27 staat de 'randstedelijke buslijn Hemiksem – Borsbeek' nog vermeld. Deze zou hier nog moeten verwijderd worden.

2) wat betreft de wensen van de verschillende gemeenten aangaande aanpassing/uitbreiding van het openbaar vervoer (vb. de door Rumst gevraagde verbinding met Duffel), is het misschien nuttig om explicieter te vermelden dat nieuwe verbindingen weerhouden worden onder voorbehoud van voldoende potentieel bij het onderzoek netmanagement. M.a.w. de Lijn engageert zich enkel tot een netmanagementsonderzoek ten gepasten tijde, en niet noodzakelijkerwijs tot de invoering ervan.

3) op p. 26 werd de zin "Het behoud van de bestaande busverbinding naar ziekenhuizen is gewenst" aan de tekst toegevoegd. De rechtstreekse verbinding zal hier inderdaad verdwijnen, doch de verbinding met de Wilrijkse ziekenhuizen op zich blijft behouden en, gezien de kortere reistijd tot Bist en de betere overstapmogelijkheden aldaar, allicht ook binnen de huidige rechtstreekse reistijd. Misschien is enige nuancering in de tekst van het beleidsplan dan ook op haar plaats.

Lijn 26 verdwijnt op 1 september 2010. Deze wordt vervangen door lijn 180. Ook de andere geplande wijzigingen gaan door. De gemeente blijven wel vragende partij naar goed verbindingen en

rechtstreekse verbindingen naar ziekenhuizen, universiteit en stations. Bewoners ervaren het altijd als een drempel als ze ergens moeten overstappen. De gemeenten doen serieuze inspanningen om het openbaar vervoer te promoten via hun verschillende derde betaler systemen.

MOW

Alle bemerkingen die gemaakt werden op de GBC werden verwerkt.

De route die op Aartselaar Kontichsesteenweg noemt is op grondgebied Kontich van de gemeentegrens tot de N173 gecategoriseerd als lokale I. Pierstraat ook trouwens, al is deze geënt op de N171.

Blz. 25: er worden reeds ingrepen gedaan op A12 naar verkeersveiligheid.

punt 1.2.3.1.2: laatste zin: een bijkomend station ter hoogte van de Kruiskenslei. Beter 'station' vervangen door halte.

Punt 1.2.4.2: bij de doortrekking van de N171 wordt vermeld dat dit moet gepaard gaan met een downgrading van de 's Herenbaan. Het is niet alleen de 's Herenbaan die moet gedowngraded worden. Het probleem mag niet verschoven worden naar andere straten. De Pierstraat vb. moet ook gedowngraded worden. Best niet alleen de 's Herenbaan eruit lichten.

Opstart studie inplanting filters

Na prijsvraag is er slechts één offerte binnengekomen. Deze offerte ligt hoger dan de kostenraming. Koen Van de Sompele heeft toelichting gegeven bij de hogere kostprijs. Aan de verschillende gemeenten is gevraagd om zich akkoord te verklaren met de kostenverdeling. Niel, Aartselaar, Rumst en Schelle hebben al laten weten dat het in orde is. Er moet nog antwoord komen van Hemiksem. Zij bespreken dit maandag 31/05/10 in hun college. Daarna kan het schepencollege van Boom gunnen.

Verder verloop

Tijdens de vergadering blijkt dat er geen conflicten zijn in de opmerkingen. De bemerkingen zullen verwerkt worden. Het is de bedoeling dat iedere gemeente dan met het aangepaste plan naar zijn gemeenteraad gaat om het voorlopig vast te stellen. In september kunnen we dan naar PAC.

Boom, 27/05/2010

Heidi Nuyts
Coördinator

5.1.3

Goedkeuringsbesluiten participatietraject van de gemeenten



UITTREKSEL van de gemeenteraadszitting van 22 februari 2010

Aanwezig: Lea Den Abt, raadslid-voorzitter - Marc van den Abeelen, burgemeester - Nadine Francus, Walter De Bie, Rudolf Van Onckelen, Marijke Vandebroeck, Kris Wils, schepenen - Carme Van Bommel, Sophie De Wit, Luc Eeckhout, Willem Hameau, René Lauwers, Liliane Mariën, Mia Moortgat, Marie Nurie Odena, Rina Van de Weyer, Jan Van der Heyden, Alofs Van Everbroeck, Nancy Vanroy, Alfons Verschaeren, Willy Verstrecken, Rita Ceulemans, raadsleden - Luc Van Limbergen, secretaris
Verontschuldigd: Hugo De Beul, raadslid

WEGVERKEER - ALGEMEEN BELEID

Participatietraject bij de opmaak van het intergemeentelijk mobiliteitsplan. Goedkeuring.

De gemeenteraad,

Overwegende dat in het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 een nieuw element met betrekking tot de opmaak van mobiliteitsplannen werd ingevoerd, met name het participatietraject;

Overwegende dat dit betekent dat er inspraak moet zijn bij het tot stand komen van een mobiliteitsplan;

Overwegende dat deze gewijzigde wetgeving normaal nog niet geldig is voor de Rupelgemeenten en Aartselaar, omdat men al voor de nieuwe wetgeving gestart was met de opmaak van het mobiliteitsplan en de verbreding / verdieping van het intergemeentelijk mobiliteitsplan;

Overwegende dat de administratieve diensten van de Vlaamse Overheid – Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) hebben voorgesteld om toch nog het participatietraject toe te passen in de derde fase om problemen op de Provinciale Auditcommissie (PAC) te vermijden op het ogenblik dat het mobiliteitsplan klaar is;

Overwegende dat iedere gemeente autonoom bepaalt hoe hij zijn participatietraject wenst in te vullen;

Overwegende dat door MOW een voorstel werd uitgewerkt omdat het participatietraject ook moet worden toegepast op het intergemeentelijk plan;

Overwegende dat MOW voorstelde om de participatie te laten gebeuren door de documenten voor te leggen aan de GECORO;

Gelet op het reeds doorlopen traject:

- De sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep d.d. 25.09.2007, 19.10.2007 en 31.10.2007, en werd begin december 2007 ingediend bij de Provinciale Auditcommissie.
- Aan de PAC werd voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te verbreden en verdiepen. Boom en Rumst laten bovendien een volledig nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan opmaken. Niel en Schelle gaan een verbreding/verdieping doen van hun gemeentelijk luik.

- De sneltoets werd door de PAC conform verklaard op 31.01.2008 en er kon gestart worden met de verdere procedure.
- Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in de eerste fase een verkenningnota opgemaakt. Deze werd voorgelegd aan de PAC op 19.02.2009.
- De verkenningnota werd gunstig geadviseerd door de PAC. Er mocht overgegaan worden naar de volgende fase.
- Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in tweede fase een uitwerkingnota opgemaakt.
- De uitwerkingnota werd voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009 en werd er conform verklaard.
- Vervolgens werd gestart met de laatste fase, de opmaak van het eigenlijke beleidsplan.

Gelet op het voorstel van participatietraject voor de laatste fase:

- Het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep;
- Het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep;
- Het aangepaste document wordt besproken in de gemeenteraadscommissie "mobiliteit, leefmilieu, inspraak en personeelszaken". De agenda van deze commissie wordt bekend gemaakt via de gemeentelijke website en via aanplakking aan de valven. Op deze openbare commissievergadering worden alle inwoners van de gemeente uitgenodigd ;
- Het document wordt vervolgens voorgelegd aan de GECORO , orgaan waarin de verschillende maatschappelijke geleidingen zijn vertegenwoordigd;
- De resultaten van de voorlegging worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgestuurd;
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast;
- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC;
- De gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conform verklaring door de PAC;
- Het vaststellingsbesluit wordt bekend gemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen nadat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

Besluit met algemene stemmen:

Enig artikel

Goedkeuring te hechten aan volgend participatietraject dat zal doorlopen worden:

- Het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep;
- Het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep;
- Het aangepaste document wordt voorgelegd aan de gemeenteraadscommissie "mobiliteit, leefmilieu, inspraak en personeelszaken". Op deze openbare commissievergadering worden alle inwoners van de gemeente uitgenodigd ;
- De resultaten van de voorlegging worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgestuurd;
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast;
- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC;
- De gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conform verklaring door de PAC;
- Het vaststellingsbesluit wordt bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen nadat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

Gedaan te Aartselaar in bovenvermelde vergadering.

NAMENS DE GEMEENTERAAD.

Op bevel:
De secretaris,
Luc Van Limbergen

De raadslid-voorzitter,
Lea Den Abt

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Op bevel:
De secretaris,
Luc Van Limbergen

De raadslid-voorzitter,
Lea Den Abt





Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad van
18 februari 2010

Aanwezigen:

Patrick Marnet, burgemeester;
Bart De Smet, Anita Ceulemans, Nicole Schreppers, Peter De Ridder, Kris Van Hoeck, schepenen;
Leo De Saeger, Carry De Groot-Verboven, Stefan Colaes, Marc Lamberts, Rita Sauval, Hans Verreyt,
Annelies Laureysens, Vicente Pascual Termens, Andy Janssens, Nancy Bellen, Hilde Andréka, Edmond
Van der Taelen, Linda Herremans, Jan Poschet, Paul Cornelis, Ann De Maere, Koenraad De Beul, Mag-
gy Landuydt, Cindy Huys, raadsleden.
Nouridine Elkaouakibi, schepen-OCMW-voorzitter;
Arie Hoyaux, secretaris.

Verontschuldigd:

**12 MOBILITEIT - MOBILITEITSCONVENANT - PARTICIPATIE-TRAJECT BIJ DE OPMAAK VAN HET
GEMEENTELIJK EN HET INTERGEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN**

De gemeenteraad, in openbare zitting van 18 februari 2010.

Overwegende dat in het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 er iets nieuw ge-
komen is met betrekking tot de opmaak van mobiliteitsplannen, met name het participatietraject.

Overwegende dat dit concreet betekent dat er inspraak moet zijn bij de tot standkoming van een mobili-
teitsplan.

Overwegende dat deze wetgeving normaal nog niet geldig is voor de Rupelgemeenten en Aartselaar
omdat wij al gestart zijn met de opmaak van het mobiliteitsplan en de verbreding / verdieping van het
intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de nieuwe wetgeving.

Overwegende dat MOW heeft voorgesteld om toch nog het participatietraject toe te passen in de derde
fase om problemen op de PAC te vermijden wanneer we met ons mobiliteitsplan klaar zijn.

Overwegende dat iedere gemeente zelf bepaalt hoe hij zijn participatietraject invult.

Overwegende dat door MOW een voorstel werd uitgewerkt omdat we het participatietraject ook moeten
toepassen op het intergemeentelijk plan.

Overwegende dat zij voorstelden om de participatie te laten gebeuren door de documenten voor te leg-
gen aan de GECORO.

Overwegende dat de taken van de GECOR decretaal zijn vastgelegd.

Gelet op het reeds doorlopen traject:

De sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep d.d. 25.09.2007, 19.10.2007 en
31.10.2007, en begin december 2007 i gediend bij de Provinciale Auditcommissie.

Aan de PAC is voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te
verbreden en verdiepen en daarnaast gemeentelijk een volledige nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan te
laten opmaken door Boom. Ook Rumst zal een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan laten opmaken. Niel en
Schelle gaan een verbreding/verdieping doen van hun gemeentelijk luik.

De sneltoets werd door de PAC conform verklaard op 31.01.2008 en er kon gestart worden met de verdere procedure.

Het college besliste in zitting van 29 april 2008 de opdracht voor het verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar en de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan Boom te gunnen aan Arcadis.

Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in de eerste fase een verkenningnota opgemaakt. Voor het gemeentelijk mobiliteitsplan werd de oriëntatienota opgemaakt.

Overwegende dat de verkenningnota van het intergemeentelijk mobiliteitsplan en de oriëntatienota van het gemeentelijk mobiliteitsplan werden voorgelegd aan de PAC op 19.02.2009.

Beide nota's werden gunstig geadviseerd door de PAC en dat er mocht overgegaan worden naar de volgende fase.

Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in tweede fase een uitwerkingnota opgemaakt voor het intergemeentelijk mobiliteitsplan, voor het gemeentelijk mobiliteitsplan werd er een synthesesnota opgemaakt.

Beide nota's werden gesproken in de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling en Verkeer d.d. 08.09.2009.

De uitwerkingnota en de synthesesnota werden voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009. De nota's werden op 24.09.2009 conform verklaard door de PAC.

De uitwerkingnota van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar en de synthesesnota van het gemeentelijk mobiliteitsplan Boom werden goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 22/10/2009.

Vervolgens werd gestart met de laatste fase, de opmaak van het eigenlijke beleidsplannen.

Gelet op het voorstel van participatietraject voor de laatste fase:

- het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan Boom wordt besproken in de GBC.
- Het ontwerp van het intergemeentelijk plan wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep. Het ontwerp van het gemeentelijk beleidsplan wordt aangepast aan de bemerkingen van de leden van de GBC.
- De 2 aangepaste documenten worden voorgelegd aan de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling en Verkeer. De Bomenaars worden uitgenodigd op de commissie zitting.
- De resultaten van de voorlegging van het intergemeentelijk mobiliteitsplan worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgestuurd. De resultaten van de voorlegging van het gemeentelijke mobiliteitsplan worden besproken in de GBC.
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) en het gemeentelijk mobiliteitsplan Boom voorlopig vast.
- Beide beleidsplannen worden voorgelegd aan de PAC.
- De gemeenteraad stelt de plannen definitief vast na de conformverklaring door PAC.
- Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan.

meentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na dat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

BESLIST: eenparig

Enig artikel: de goedkeuring te hechten aan het participatietraject dat zal doorlopen worden:

- het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan Boom wordt besproken in de GBC.
- Het ontwerp van het intergemeentelijk plan wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep. Het ontwerp van het gemeentelijk beleidsplan wordt aangepast aan de bemerkingen van de leden van de GBC.
- De 2 aangepaste documenten worden voorgelegd aan de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling en Verkeer. De Bomenaars worden uitgenodigd op de commissie zitting.
- De resultaten van de voorlegging van het intergemeentelijk mobiliteitsplan worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgesteld. De resultaten van de voorlegging van het gemeentelijke mobiliteitsplan worden besproken in de GBC.
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) en het gemeentelijk mobiliteitsplan Boom voorlopig vast.
- Beide beleidsplannen worden voorgelegd aan de PAC.
- De gemeenteraad stelt de plannen definitief vast na de conformverklaring door PAC.
- Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na dat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

Aldus gedaan in zitting datum voormeld.
de secretaris
Arie HOYAUX

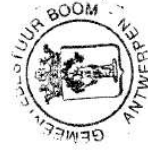
de burgemeester
Patrick MARNEF

Voor eensluidend afschrift
Opgesteld door Heidi Nuyts
MOB/2010

Overgemaakt op 22/02/2010

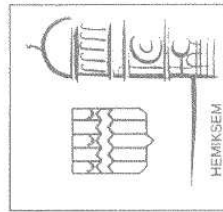
de gemeentesecretaris


Arie HOYAUX



de burgemeester

Patrick MARNEF



Gemeente Hemiksem

Burgerzaken	Besluit	Nummer
7	GEMEENTERAAD	30-03-2010BUZ7003
A-punt	Openbare zitting	
	2010-03-30	

Samenstelling van de gemeenteraad: Eddy De Herdt (sp.a), burgemeester-voorzitter, Luc Bouckaert (cd&v), Kristien Vingerhoets (sp.a), Joris Wachters (cd&v), Frans Cauwenberghs (cd&v), schepenen en Danny De Meyer (sp.a), Martine Leenaerts (vid), Nancy Caslo (Vlaams belang), Willy De Cleene (Vlaams belang), Walter Goos, Wouter Janssens (sp.a), Christine Jacobs (vid), Koen Scholiers (cd&v), Vicky Dombret (cd&v), Marleen De Wijn (cd&v), Rodney Talboom (sp.a), Levi Wastyn (sp.a), Dirk Peeters (sp.a), Jozef Van de Wouwer (Vlaams belang), Ronny Verheyen (Vlaams belang), Tom De Wit (cd&v), Agnes Salden (Vlaams belang), raadsleden en Luc Schroyens, gemeentesecretaris.

Afwezig: Raadsleden Dirk Peeters, Tom De Wit en Nancy Caslo.

TITEL

Dossiernummer: **Mobiliteit**

Onderwerp: Voorstel van participatietraject bij de opmaak van het verbreed en verdiept intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar.

MOTIVERING

Voorgeschiedenis

-In het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 werden een aantal te nemen stappen bij de opmaak van een mobiliteitsplan wettelijk verankerd.

-De gemeenteraad moet een voorstel van participatietraject goedkeuren.

Feiten en context

-De sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep dd, 25.09.2007, 19.10.2007 en 31.10.2007 en begin december 2007 ingediend bij de Provinciale Auditcommissie.

-Aan de PAC is voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te verbreden en verdiepen en daarnaast gemeentelijk een volledige nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan te laten opmaken door Boom. Ook Rumst zal een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan laten opmaken, Niel en Schelle gaan een verbreding/verdieping doen van hun gemeentelijk luik.

-De sneltoets werd door de PAC conform verklaard op 31.01.2008 en er kon gestart worden met de verdere procedure.

-In de gemeenteraad van 16 september 2008 is de overeenkomst tussen de opdrachtgevende partijen voor het verbreden en verdiepen van de intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar goedgekeurd.

-Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in de eerste fase een verkenningnota opgemaakt.

-Deze verkenningnota werd voorgelegd aan de PAC op 19.12.2009. Deze werd gunstig geadviseerd door de PAC en dat er mocht overgegaan worden naar de volgende fase.

-Voor de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in tweede fase een uitwerkingnota opgemaakt.

-De uitwerkingnota werd voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009 en op deze zelfde datum door de PAC conform verklaard.

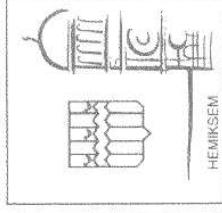
-Er werd tenslotte gestart met de laatste fase, de opmaak van het intergemeentelijk beleidsplan.

Juridische grond

Het goedkeuren en naleven van het participatietraject is een nieuwe wettelijke vereiste voor de goedkeuring van het nieuwe intergemeentelijke mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar.

Advies

Er is geen advies vereist.



Gemeente Hemiksem

Argumentatie

- Om een zo breed mogelijke participatie te bekomen binnen het afgesproken tijds kader, wordt voorgesteld om het ontwerp intergemeentelijk mobiliteitsplan te laten adviseren door de gemeentelijke milieuraad.
- Om het afgesproken tijds kader binnen de deelnemende gemeente te respecteren is het aangewezen om dit participatietraject goed te keuren.

Financiële gevolgen

Er zijn geen financiële gevolgen.

BESLUIT met algemene stemmen

Artikel 1

Goedkeuring te hechten aan het participatietraject dat zal doorlopen worden :

Artikel 2

- Het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep.
- Het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep.
- Het aangepaste document wordt voorgelegd aan de gemeentelijke milieuraad.
- Dit aangepast ontwerp wordt bijkomend voorgesteld aan de bevolking van Hemiksem tijdens een informatievergadering, waarbij vragen en opmerkingen kunnen gemaakt worden. Van deze informatievergadering wordt een verslag gemaakt.
- De resultaten van de voorlegging worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgestuurd.
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast.
- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC.
- de gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door PAC;
- Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad.
- Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

Namens de gemeenteraad

de secretaris
get. Luc Schroyens

de voorzitter
get. Eddy De Herdt

Voor eensluidend uittreksel


de secretaris
Luc Schroyens




de Burgemeester
Eddy De Herdt

Uittreksel uit het register der beraadslagingen
van de **GEMEENTERAAD**

Provincie & Arrondissements
ANTWERPEN



Gemeente NIEL

Zitting van 30 maart 2010.

Tegenwoordig: de H.H.
De Vries Tom, schepen-voorzitter;
Van Linden Luc, burgemeester;
Deridder Jim, Van Der Velde Bart, Roofthoofd Anja,
schepenen;
Troch Walter, schepen, voorzitter OCMW;
Wandelaer Danny, Terreur Sofie, Vermeiren Freddy,
Gielis Frans, De Greef Marijke, De Leeuw Suzanne, De
Pauw Anja, Brems Lisette, Herremans Sabine, Vermant
Dirk, Van Immerseel Bruno, Coomans Glenn, Verhoeven
Elisabeth, raadsleden;
Vermeiren Eric, gemeentesecretaris

Verontschuldigd: Van Hove Bart, raadslid
Afwezig:

Betreft: Voorstel van participatietraject bij de opmaak van het intergemeentelijk
mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar en van het gemeentelijk luik Niel.-

DE GEMEENTERAAD,

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005, zoals tot op heden gewijzigd;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, artikel 4, artikel 18
en artikel 19;

Gelet op het gemeenteraadsbesluit van 02 maart 2010 betreffende de goedkeuring van de
Koepelmodule 11030/AA met module 1b m.b.t. verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk
mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar – Subsidiering via het mobiliteitsconvenant;

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen in zitting van 24 juni 2008 de
gunning heeft goedgekeurd voor het aanstellen van een ontwerper voor het verbreden/verdiepen van
het gemeentelijk luik van het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de Rupelstreek en Aartselaar;

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen in zitting van 28 april 2009 de
verkenningnota gemeentelijk luik van het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de Rupelstreek en

Aartselaar heeft goedgekeurd nadat deze gunstig werd geadviseerd door de Provinciale Auditcommissie Antwerpen d.d. 19 februari 2009;

Overwegende dat conform het decreet van 20 maart 2009 een participatietraject dient doorlopen te worden bij het ontwerpen van een gemeentelijk mobiliteitsplan, dat de resultaten van dit openbaar onderzoek en desgevallend van de andere vormen van participatie, voorgelegd moeten worden aan de PAC gelijktijdig met het ontwerp van mobiliteitsplan;

Overwegende dat, rekening houdende met de datum van bekrachtiging van het decreet van 20 maart 2009, de opmaak van het intergemeentelijk mobiliteitsplan en van het gemeentelijk luik van Niel reeds verschillende fasen doorlopen heeft voordat een participatietraject diende doorlopen te worden;

Overwegende dat het doorlopen van dergelijk traject aangeraden wordt door de Vlaamse Overheid – MOW om problemen te vermijden bij de finalisering van het mobiliteitsplan;

Overwegende dat de verkenningnota m.b.t. het gemeentelijk luik Niel besproken werd op de vergadering van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) d.d. 16 januari 2009;

Overwegende dat de verkenningnota m.b.t. het gemeentelijk luik Niel gunstig werd geadviseerd door de PAC d.d. 19 februari 2009;

Overwegende dat de verkenningnota m.b.t. het gemeentelijk luik Niel werd besproken op de vergadering van de gemeentelijke verkeerscommissie d.d. 19 maart 2009;

Overwegende dat een uitwerkingnota en een beleidsplan werden opgemaakt m.b.t. het gemeentelijk luik Niel, dat deze besproken werden op de vergadering van de GBC d.d. 24 november 2009 en van de gemeentelijke verkeerscommissie d.d. 14 december 2009;

Overwegende dat de uitwerkingnota m.b.t. het gemeentelijk luik Niel gunstig werd geadviseerd door de PAC d.d. 21 januari 2010;

Overwegende dat het beleidsplan m.b.t. het gemeentelijk luik Niel zal worden voorgelegd aan de PAC op een volgende bijeenkomst;

Overwegende dat voor het intergemeentelijk plan reeds een verkenningnota en een uitwerkingnota werden opgesteld;

Overwegende dat de verkenningnota en de uitwerkingnota m.b.t. het intergemeentelijk mobiliteitsplan reeds gunstig geadviseerd werden door de PAC d.d. 19 februari 2009 en 24 september 2009;

Overwegende dat ondertussen gestart werd met de laatste fase, nl. de opmaak van het eigenlijke beleidsplan;

Overwegende dat volgend participatietraject voor de laatste fase wordt voorgesteld:

- het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep
- het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep

- het aangepaste document wordt voorgelegd aan de gemeentelijke verkeerscommissie. Alle inwoners worden uitgenodigd op deze commissiezitting de resultaten van de voorlegging worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgesteld
- de gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast
- het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC
- de gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door de PAC
- het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het gemeentelijk luik treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen nadat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekendgemaakt;

Overwegende dat het wenselijk is het gemeentelijk luik Niel (beleidsplan) te behandelen op dezelfde zitting van de gemeentelijke verkeerscommissie ;

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen d.d. 23 februari 2010,

BESLUIT: met éénparigheid van stemmen (Wandelaar Danny, Vermeiren Freddy, De Pauw Anja, Terreur Sofie, De Leeuw Suzanne, Vermant Dirk, Van Immerseel Bruno, De Greef Marijke, Brems Lisette, Gielis Frans, Herremans Sabine, Coomans Glenn, Verhoeven Elisabeth, Deridder Jim, Van der Velde Bart, Roofthoof Anja, Van Linden Luc, De Vries Tom.)

Enig artikel: Het voorstel van participatietraject goed te keuren als volgt:

- het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep
- het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep
- het aangepaste document wordt voorgelegd aan de gemeentelijke verkeerscommissie. Alle inwoners worden uitgenodigd op deze commissiezitting de resultaten van de voorlegging worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgesteld
- de gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast
- het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC
- de gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door de PAC
- het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het gemeentelijk luik treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen nadat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekendgemaakt;

Cc : SRT/NOT/ag
Gemeente Boom
TMD (2)

(gr 6 ivda)

Namens de gemeenteraad:

De gemeentesecretaris,
w.g. Eric VERMEIREN.

De voorzitter,
w.g. Tom DE VRIES.

Voor eensluidend uittreksel:

De gemeentesecretaris,


Eric VERMEIREN.

De voorzitter,


Tom DE VRIES.

6.1

UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN 2840 RUMST

ZITTING VAN 25 FEBRUARI 2010

AANWEZIG

Huyghe Eddy - burgemeester-voorzitter
Van der Wildt Francy, Van der Auwera Geert, Ceuppens Chris, Weckhuysen Wendy,
Jacobs Christine - schepenen
Gielis André, Vollebergh Steven, Verschueren Marc, Huyghe Hilda, Nagels Griet,
Verrept Marc, Bauwens Aloïs, Michiels Sonja, Van der Wildt Alexandra, Antonio
Geert, Van Rompuy Garry, Gyselen Marie-Luce, Van der Kinderen Etienne, Provost
Johan, Segers Els, Rockelé Gerda - raadsleden
Van Grinderbeek Jan - secretaris
Schoofs Louis - raadslid

AFWEZIG

2010-02-25/30

**VOORSTEL VAN PARTICIPATIE-TRAJECT BIJ DE OPMAAK VAN
HET VERBREED EN VERDIEPT INTERGEMEENTELIJK
MOBILITEITSPLAN RUPELSTREEK EN AARTSELAAR -
GOEDKEURING**

Feiten

In het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 werden een aantal te nemen stappen bij de opmaak van een mobiliteitsplan wettelijk verankerd. Hierdoor moet de gemeenteraad een voorstel van participatietraject goedkeuren.

Historiek

De sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep d.d. 25.09.2007, 19.10.2007 en 31.10.2007, en begin december 2007 i gediend bij de Provinciale Auditcommissie.

Aan de PAC is voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te verbreden en verdiepen en daarnaast gemeentelijk een volledige nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan te laten opmaken door Boom. Ook Rumst zal een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan laten opmaken. Niel en Schelle gaan een verbreding/verdieping doen van hun gemeentelijk luik.

De sneltoets werd door de PAC conform verklaard op 31.01.2008 en er kon gestart worden met de verdere procedure.

In de gemeenteraad van 26 juni 2008 is de overeenkomst tussen de opdrachtgevende partijen voor het verbreden en verdiepen van de intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar goedgekeurd.

Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in de eerste fase een verkenningsnota opgemaakt.

Overwegende dat deze verkenningsnota werd voorgelegd aan de PAC op 19.02.2009.

De verkenningnota gunstig werd geadviseerd door de PAC en dat er mocht overgegaan worden naar de volgende fase.

Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan in tweede fase een uitwerkingsnota werd opgemaakt.

De uitwerkingsnota werd voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009. De uitwerkingsnota werd op 24.09.2009 conform verklaard door de PAC.

Deze uitwerkingsnota werd toegelicht op de milieuraad van 27 januari 2010 en de vergadering van de GECORO dd. 9 februari 2010.

Er werd gestart met de laatste fase, de opmaak van het intergemeentelijk beleidsplan

Juridische context

Het goedkeuren en naleven van het participatietraject is een nieuwe wettelijke vereiste voor de goedkeuring van het nieuwe intergemeentelijke mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar.

Argumentatie

Om een zo breed mogelijke participatie te bekomen binnen het afgesproken tijds kader, wordt voorgesteld om het ontwerp intergemeentelijk mobiliteitsplan te laten adviseren door de gemeentelijke milieuraad, de GECORO. Het ontwerpplan dient ook vooraf te worden besproken in de bevoegde gemeentelijke raadscommissie.

Om het afgesproken tijds kader binnen de deelnemende gemeente te respecteren is het aangewezen om dit participatietraject goed te keuren.

Timing

Het is de bedoeling dat de diverse gemeenteraden het ontwerp intergemeentelijk mobiliteitsplan goedkeuren in de gemeenteraden van juli 2010. Na advies van de PAC kunnen dan de gemeenteraden het definitief intergemeentelijk mobiliteitsplan goedkeuren in de gemeenteraden van september 2010.

Gelet op de éénparige stemmingsuitslag;

DE GEMEENTERAAD BESLUIT

Art.1: de goedkeuring te hechten aan het participatietraject dat zal doorlopen worden:

- het ontwerp van intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt bezorgd aan alle gemeenten en vervolgens besproken in de intergemeentelijke stuurgroep.
- Het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de intergemeentelijke stuurgroep
- Het aangepaste document wordt voorgelegd aan de gemeentelijke milieuraad, de GECORO en de bevoegde Raadscommissie

- Dit aangepast ontwerp wordt bijkomend voorgesteld aan de bevolking van Rumst tijdens een informatievergadering, waarbij vragen en opmerkingen kunnen gemaakt worden. Van deze informatievergadering wordt een verslag gemaakt.
- De resultaten van de voorlegging worden besproken in de intergemeentelijke stuurgroep. Het plan wordt indien nodig bijgesteld.
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast.
- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC.
- De gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door PAC.
- Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad.
- Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan.
- Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na dat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

De secretaris.
get. Van Grinderbeek Jan

De burgemeester-voorzitter
get. Huyghe Eddy

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT

DE SECRETARIS



DE BURGEMEESTER-VOORZITTER



UITTREKSEL Gemeenteraad

DONDERDAG 04 MAART 2010

- aanwezig
 - R. Mennes, voorzitter (burgemeester)
 - G. Rottiers, N. Moortgat, K. Van Hoofstat, schepenen
 - A. Boen, schepenen van rechtswegen
 - A. Ams, G. Van Frausem, L. Haucourt, D. Backeljauf, V. Goris, R. Jacobs, R. Wilms, P. Van Bellingen, S. Billiau, F. Sleebus, R. De Clerck, D. Bollé, L. Van der Auwera, raadsleden
 - K. Moulart, secretaris
- verontschuldigd
 - I. Barbier, J. Van Wijnsberghe, raadsleden

Openbare zitting

Mobiliteit - Mobiliteitsconvenant - Participatietraject bij de opmaak van het gemeentelijk en het intergemeentelijk mobiliteitsplan

De gemeenteraad,

Overwegende dat het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet dat bij de opmaak van een mobiliteitsplan een participatietraject dient te worden doorlopen; Overwegende dat dit concreet betekent dat er inspraak moet zijn bij de totstandkoming van een mobiliteitsplan.

Overwegende dat het departement mobiliteit/openbare werken (hierna MOW genoemd) heeft voorgesteld om toch nog het participatietraject toe te passen in de derde fase;

Overwegende dat het decreet in werking is getreden na de aanvang van de opmaak van het intergemeentelijk mobiliteitsplan;

Overwegende dat iedere gemeente zelf bepaalt hoe het participatietraject wordt ingevuld voor het gemeentelijk luik;

Gelet op het reeds doorlopen traject;

De sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep d.d. 25.09.2007, 19.10.2007 en 31.10.2007. en begin december 2007 ingediend bij de Provinciale Auditcommissie;

Aan de Provinciale Auditcommissie is voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te verbreden en verdiepen; Ook Rumst en Boom zullen een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan laten opmaken. In Niel en Schelle wordt het gemeentelijk luik verbreed en verdiept;

De sneltoets werd door de Provinciale Auditcommissie conform verklaard op 31.01.2008 en er kon gestart worden met de verdere procedure.

Het college besliste in zitting van 29 april 2008 de opdracht voor het verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar te gunnen aan Arcadis. De opmaak voor het verbreden/verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan Schelle werd gegund aan Igean in collegezitting van 5 mei 2008.

Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in de eerste fase een verkenningnota opgemaakt.

Overwegende dat deze verkenningnota werd voorgelegd aan de PAC op 19.02.2009.

De verkenningnota gunstig werd geadviseerd door de PAC;

Overeenkomstig dat in de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan in tweede fase een uitwerkingsnota werd opgemaakt.

De uitwerkingsnota werd voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009. De uitwerkingsnota werd op 24.09.2009 conform verklaard door de PAC.

De uitwerkingsnota van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar werd goedgekeurd door de gemeenteraad van Boom in zitting van 22/10/2009.

Vervolgens werd gestart met de laatste fase, de opmaak van het eigenlijke beleidsplan.

Gelet op het voorstel van participatietraject voor de laatste fase:

- het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) werd besproken in de GBC van 2 februari 2010.
- Het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de GBC.
- Het aangepaste document zal worden voorgelegd aan de Verkeersadviesraad.
- De resultaten van de voorlegging worden besproken in de GBC. Het plan wordt indien nodig bijgestuurd.
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast.
- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC.
- De gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door PAC.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na dat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

Beslist: Met 17 stemmen voor, 0 tegen en 0 onthoudingen;

Enig artikel: De goedkeuring te hechten aan het participatietraject dat zal doorlopen worden:

- het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) werd besproken in de GBC van 2 februari 2010.
- Het ontwerp wordt aangepast aan de bemerkingen van de GBC
- Het aangepaste document wordt voorgelegd aan de Verkeersadviesraad.
- De resultaten van de voorlegging worden besproken in de GBC. Het plan wordt indien nodig bijgestuurd.
- De gemeenteraad stelt het intergemeentelijk mobiliteitsplan (beleidsplan) voorlopig vast.
- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC.
- De gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door PAC.
- Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na dat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

(get) R. Mennes voorzitter	Namens de gemeenteraad	(get) K. Moutaert secretaris (burgemeester)
 Rob Mennes burgemeester	Voor eensluidend afschrift	 Kristel Moutaert secretaris
		

5.1.4

Gemeenteraadsbeslissingen voorlopige vaststelling

5.1.4.1

Aartselaar



UITTREKSEL van de gemeenteraadszitting van 28 juni 2010

Aanwezig: Lea Den Abt, raadslid-voorzitter - Marc van den Abeelen, burgemeester - Nadine Francus, Walter De Bie, Rudolf Van Onckelen, Marijke Vandebroeck, Kris Wils, schepenen - Carine Van Bommel, Hugo De Beul, Sophie De Wit, Luc Eeckhout, Willem Hameau, René Lauwers, Liliane Mariën, Mia Moortgat, Marie Nurie Odena, Jan Van der Heyden, Aloïs Van Everbroeck, Nancy Vanroy, Alfons Verschaeren, Willy Verstreken, Rita Ceulemans, raadsleden - Luc Van Limbergen, secretaris
Verontschuldigd: Rina Van de Weyer, raadslid

WEGVERKEER – ALGEMEEN BELEID

Verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar. Mobiliteitsplan – richtinggevend deel – Beleidsplan. Voorlopige vaststelling.

De gemeenteraad,

Gelet op het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar dat werd conform verklaard op 24 februari 2000;

Gelet op de omzendbrief MOW/2007/3 van de Vlaamse Overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken betreffende de evaluatie (via sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op de sneltoets d.d. 25 september 2007, conform verklaard door de PAC op 31 januari 2008, waarbij werd besloten het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar te verbreden / verdiepen;

Gelet op de overeenkomst tussen opdrachtgevende partijen met als doel de hogervermelde verbreding / verdieping van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar te realiseren, goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 28 augustus 2008;

Gelet op het gunstig advies van 19 februari 2009 van de PAC over de ingediende verkenningnota;

Gelet op de conform verklaring van 24 september 2009 door de PAC van de ingediende uitwerkingsnota;

Gelet op de overeenkomst module 1 (11005/AB/1b) en bijhorende koepelmodule (11005/AB) tussen de Vlaamse Overheid en de opdrachtgevende partijen voor het verbreden / verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar, goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 22 februari 2010;

Gelet op de vaststelling van het participatietraject bij de opmaak van het intergemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeenteraad in zitting van 22 februari 2010;

Gelet op de openbare zitting van de gemeenteraadcommissie "mobiliteit, leefmilieu, inspraak en personeelszaken" van 10 mei 2010;

Gelet op het voorliggende ontwerp Mobiliteitsplan – richtinggevend deel – Beleidsplan, met aangepaste tekst volgens de weerhouden opmerkingen door de intergemeentelijke stuurgroep van 27 mei 2010;

Besluit met algemene stemmen:

Enig artikel

Het Mobiliteitsplan – richtinggevend deel – Beleidsplan, resultaat van het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelsreek en Aartselaar voorlopig vast te stellen.

Gedaan te Aartselaar in bovenvermelde vergadering.

NAMENS DE GEMEENTERAAD.

Op bevel:

De secretaris,
Luc Van Limbergen

De raadslid-voorzitter,
Lea Den Abt

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Op bevel:

De secretaris,
Luc Van Limbergen

De raadslid-voorzitter,
Lea Den Abt




5.1.4.2

Boom



Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad van
24 juni 2010

Aanwezigen:

Patrick Marnef, burgemeester;
Bart De Smet, Anita Ceulemans, Nicole Schreppers, Peter De Ridder, Kris Van Hoeck, schepenen;
Carry De Groot-Verboven, Stefan Colaas, Jeroen Baert, Rita Sauval, Hans Verreyt, Annelies Laureys-
sens, Vicente Pascual Termens, Andy Janssens, Nancy Beilen, Hilde Andréka, Edmond Van der Taelen,
Linda Herremans, Jan Poschet, Paul Cornelis, Ann De Maere, Koenraad De Beul, Maggy Landuydt, Cin-
dy Huys, Paul Coeck, raadsleden.
Nouridine Eikaouakibi, schepen-OCMW-voorzitter,
Christel Struyf, wnd. secretaris.

Verontschuldigd:

Arie Hoyaux, secretaris.

16 MOBILITEIT - INTERGEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN VAN DE RUPELSTREEK EN AARTSELAAR - BELEIDSPLAN - VOORLOPIGE VASTSTELLING

De gemeenteraad, in openbare zitting van 24 juni 2010.

Gelet op het mobiliteitsconvenant nr. 11005 d.d. 27.06.1996 van de gemeente Boom, het mobiliteitsconvenant nr. 11018 d.d. 17.12.1996 van de gemeente Hemiksem, het mobiliteitsconvenant nr. 11030 d.d. 16.12.1996 van de gemeente Niel, het mobiliteitsconvenant 11037 d.d. 24.09.1996 van de gemeente Rumst, het mobiliteitsconvenant nr. 11038 d.d. 17.02.1997 van de gemeente Schelle en het mobiliteitsconvenant nr. 11001 d.d. 22.05.1997 van de gemeente Aartselaar.

Overwegende dat de gemeenteraad in zitting van 16.03.2000 beslist heeft zijn goedkeuring te hechten aan het door Studiegroep Omgeving ingediende beleidsplan d.d. 01.02.2000 dat door de provinciale auditcommissie conform werd verklaard op 24.02.2000.

Overwegende dat de gemeenteraad in zitting van 18.05.2000 beslist heeft zijn goedkeuring te hechten aan het door Studiegroep Omgeving ingediende gemeentelijk luik Boom: mobiliteit in Boom d.d. 10.04.2000.

Overwegende dat in het mobiliteitsconvenant tot vorig jaar geen procedure voorzien was voor een mogelijke actualisatie/bijsturing van een mobiliteitsplan.

Gelet op de op 23 april 2007 ingekomen omzendbrief van het departement Mobiliteit en Openbare Werken betreffende de evaluatie en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Overwegende dat deze omzendbrief alles regelt indien men te maken heeft met gemeentelijke mobiliteitsplannen. De afspraken over de intergemeentelijke aanpak werden gemaakt met AWV en De Lijn.

Overwegende dat de eerste stap in de evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsplan, de evaluatie van het bestaande mobiliteitsplan met de 'sneltoets' is. Afhankelijk van de resultaten van die sneltoets, wordt daarna een geschikt plan van aanpak uitgewerkt voor het mobiliteitsplan in kwestie.

Overwegende dat de evaluatie en bijsturing van het intergemeentelijke mobiliteitsplan analoog dient te gebeuren aan deze van de gemeentelijk mobiliteitsplannen. Ook hier dient gestart te worden met het uitvoeren van de sneltoets.

Overwegende dat de sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep d.d. 25.09.2007, 19.10.2007 en 31.10.2007.

Overwegende dat de sneltoets begin december 2007 werd in gediend bij de Provinciale Auditcommissie.

Overwegende dat aan de PAC is voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te verbreden en verdiepen en daarnaast gemeentelijk een volledige nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan te laten opmaken door Boom. Ook Rumst zal een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan laten opmaken. Niel en Schelle gaan een verbreding/verdieping doen van hun gemeentelijk luik.

Overwegende dat onder voorbehoud van een gunstig advies van de PAC er een bestek werd opgemaakt door de mobiliteitsambtenaar, zodat er na het advies van de PAC ineens verder kon gewerkt worden.

Gelet op het bestek GMIG 2008/02 "Aanstellen van een ontwerper voor het verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar", opgemaakt door de dienst grondgebiedzaken – mobiliteit, voor een geraamd bedrag van 30.000 euro excl. BTW of 36.300 euro BTW inbegrepen.

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing d.d. 31.01.2008 houdende zijn goedkeuring te hechten aan het bestek GMIG 2008/02 "Aanstellen van een ontwerper voor het verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar", opgemaakt door de dienst grondgebiedzaken – mobiliteit, voor een geraamd bedrag van 30.000 euro excl. BTW of 36.300 euro BTW inbegrepen en de gunning te doen aan de hand van een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking.

Overwegende dat de sneltoets door de PAC conform werd verklaard op 31.01.2008 en er dus kon gestart te worden met de verdere procedure.

Overwegende dat op de website van het mobiliteitsconvenant werd nagekeken welke studie bureaus in aanmerking komen om een mobiliteitsplan op te maken of te verbreden/verdiepen.

Gelet op de collegebeslissing d.d. 19.02.2008 houdende volgende studie bureaus te verzoeken om conform de goedgekeurde lastvoorwaarden een offerte in te dienen uiterlijk op 15 maart 2008 voor het verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar:

- Arcadis Geda nv, Clara Snellingsstraat 27 te 2100 Antwerpen
- Belconsulting nv, Oude Stationsstraat 144 te 8700 Tielt
- Groep Infrabo, Langstraat 65 te 2260 Westerlo
- Grontmij Belgoma nv, Hanswijkvaart 51 te 2800 Mechelen
- Vectris cvba (= het vroegere Langzaam Verkeer vzw), Vital Decosterstraat 67 A te 3000 Leuven
- Omgeving cvba, Uitbreidingstraat 390 te 2600 Berchem

Gelet op het procesverbaal van de opening der biedingen d.d. 18.03.2008.

Gelet op het verslag d.d. 18.04.2008 van het nazicht van de biedingen.

Gelet op de collegebeslissing d.d. 29 april 2008 houdende

Artikel 1: de opdracht voor het verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar te gunnen aan Arcadis Belgium, Clara Snellingsstraat 27 te 2100 Antwerpen, voor het totale bedrag van 53.688,00 euro excl. BTW of 64.962,48 euro BTW.

Artikel 2: deze uitgave te verrekenen op artikel 930/733/60 van de financiële nota 2008.

Artikel 3: de ontbrekende kredieten bij begrotingswijziging te voorzien op artikel 930/733/60 van de financiële nota 2008.

Artikel 4: te starten met de opmaak van de samenwerkingsovereenkomst en de procedure voor de ondertekening van module 1 van het mobiliteitsconvenant.

Overwegende dat na afsluiting van module 1 van het mobiliteitsconvenant een tegemoetkoming van het Vlaamse Gewest van 2/3^{de} van de studiekosten voor het verbreden/verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan kan bekomen worden (met een maximum van 70.000 euro).

Overwegende dat bij een verbreding verdieping van het intergemeentelijk plan eerst fase 1 van de verbreding /verdieping dient doorlopen te worden vooraleer module 1 kan afgesloten worden.

Overwegende dat het resterende deel van de studiekosten onder de deelnemende gemeenten zal worden verdeeld à rato van het aantal inwoners. Hiervoor kan, nu het gunningsbedrag gekend is, een samenwerkingsovereenkomst worden opgemaakt.

Gelet op de overeenkomst tussen de opdrachtgevende partijen, die werd goedgekeurd door de Boomse gemeenteraad in zitting van 26 juni 2008.

Overwegende dat overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan in de eerste fase een verkenningnota werd opgemaakt.

Overwegende dat deze verkenningnota werd voorgelegd aan de PAC op 19.02.2009.

Overwegende dat de verkenningnota gunstig werd geadviseerd door de PAC en dat er mag overgegaan worden naar de volgende fase.

Overwegende dat nu ook een module 1 (1b) kon afgesloten worden voor de subsidiering van de studieopdracht van de verbreding/verdieping van het intergemeentelijk mobiliteitsplan.

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing d.d. 28 mei 2009 goedkeuring te hechten aan de koepelmodule met de bijbehorende module 1 b die dienen ondertekend te worden om de subsidiering van de kosten voor de verbreding/verdieping van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar mogelijk te maken.

Overwegende dat overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan in tweede fase een uitwerkingsnota werd opgemaakt.

Overwegende dat de uitwerkingsnota eind augustus 2009 werd overgemaakt aan de raadsleden.

Overwegende dat deze uitwerkingsnota werd toegelicht in de commissie voor Ruimtelijke Ordening Stadsontwikkeling en Verkeer d.d. 08.09.2009.

Overwegende dat de uitwerkingsnota werd voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009.

Overwegende dat de uitwerkingsnota op 24.09.2009 conform werd verklaard door de PAC.

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing d.d. 22.10.2009 houdende de goedkeuring te hechten aan de uitwerkingsnota van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar.

Overwegende dat overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan in derde en laatste fase een beleidsplan werd opgemaakt.

Overwegende dat het beleidsplan werd besproken in de intergemeentelijke stuurgroep d.d. 15.04.2010.

Overwegende dat dit beleidsplan in mei 2010 werd overgemaakt aan de raadsleden.

Overwegende dat dit beleidsplan werd toegelicht in de commissie voor Ruimtelijke Ordening Stadsontwikkeling en Verkeer d.d. 18.05.2010.

Overwegende dat de verschillende gemeentebesturen hun participatietraject vervolgens hebben doorlopen en dat de stuurgroep de bemerkingen van de commissies van de verschillende gemeenten heeft besproken in zitting van 27.05.2010.

Overwegende dat het beleidsplan werd aangepast na voormelde vergadering van de stuurgroep.

Gelet op de collegebeslissing d.d. 15.06.2010 houdende het beleidsplan van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar te verzenden naar de gemeenteraad om het voorlopig vast te stellen.

BESLIST: met 1 onthouding van Stefan Colaes en 24 ja-stemmen van Bart De Smet, Anita Ceulemans, Nicole Schreppers, Peter De Ridder, Kris Van Hoeck, Carry De Groot-Verboven, Jeroen Baert, Rita Sau-

val, Hans Verreyt, Annelies Laureyssens, Vicente Pascual Termens, Andy Janssens, Nancy Beilen, Hilde Andréka, Edmond Van der Taelen, Linda Herremans, Jan Poschet, Paul Cornelis, Ann De Maere, Koenraad De Beul, Maggy Landuydt, Cindy Huys, Paul Coeck en Patrick Marnef.

Enig artikel: het beleidsplan van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar voorlopig vast te stellen.

Aldus gedaan in zitting datum voormeld.

de wnd. secretaris
Christel STRUYF

Voor eensluidend afschrift
Opgesteld door Heidi Nuyts

Overgemaakt op 1 juli 2010

de wnd. secretaris

Barbara VERBEECK

de burgemeester
Patrick MARNEF

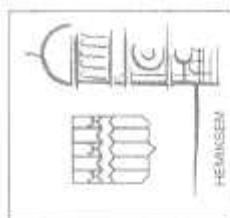


de burgemeester

Patrick MARNEF

5.1.4.3

Hemiksem



Gemeente Hemiksem

Administratief centrum
Sint-Bernardusabdij 1
2620 HEMIKSEM
Tel. (03)288 26 20
Fax (03)288 26 00
GKB 091-0000874-30

BURGERZAKEN Johnny Claes 341.7 - 004	besluit GEMEENTERAAD vergadering 15/06/2010	Ref.nr.
--	--	----------------

Tegenwoordig

Eddy De Herdt (SP.A), Burgemeester-Voorzitter;
Luc Bouckaert (CD&V), Kristien Vingerhoets (SP.A), Joris Wachters (CD&V), Frans Cauwenberghs (CD&V), Schepenen;
Danny De Meyer (SP.A), Martine Leenaerts (OPEN VLD), Willy De Cleene (ONAFHANKELIJK), Wouter Janssens (SP.A), Christine Jacobs (OPEN VLD), Koen Schollers (CD&V), Vicky Dambret (CD&V), Marleen De Wijn (CD&V), Rodney Talboom (SP.A), Levy Wastyn (SP.A), Jozef Van de Wouwer (VLAAMS BELANG), Ronny Verheyen (VLAAMS BELANG), Tom De Wit (CD&V), Agnes Salden (VLAAMS BELANG), Peter Van der Auwera (SP.A), Raadsleden;
Luc Schroyens, Secretaris;
Nancy Caslo (VLAAMS BELANG), Raadslid;

Verontschuldigd:

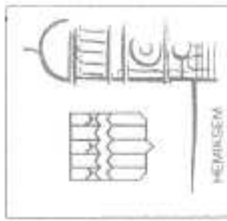
TITEL

Agendapunt : Voorlopige vaststelling - verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar

Motivering

Voorgeschiedenis

- In 2000 werd een eerste intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar conform verklaard.
- In 2007 werd besloten om een sneltoets uit te voeren om te onderzoeken in hoeverre dit mobiliteitsplan nog voldoende actueel was.
- De sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep d.d. 25.09.2007, 19.10.2007 en 31.10.2007, en begin december 2007 ingediend bij de Provinciale Auditcommissie.
- Aan de PAC is voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te verbreden en verdiepen en daarnaast gemeentelijk een volledige nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan te laten opmaken door Boom. Ook Rumst zal een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan laten opmaken. Niel en Schelle gaan een verbreding/verdieping doen van hun gemeentelijk luik.
- De sneltoets werd door de PAC conform verklaard op 31.01.2008 en er kon gestart worden met de verdere procedure.
- In de gemeenteraad van 16 september 2008 is de overeenkomst tussen de opdrachtgevendende partijen voor het verbreden en verdiepen van de intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar goedgekeurd.
- Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in de eerste fase een verkenningnota opgemaakt.
- Overwegende dat deze verkenningnota werd voorgelegd aan de PAC op 19.02.2009.
- De verkenningnota gunstig werd geadviseerd door de PAC en dat er mocht overgegaan worden naar de volgende fase.
- Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan in tweede fase een uitwerkingnota werd opgemaakt.



Gemeente Hemiksem

Administratief centrum
Sint-Bernardusabdij 1
2620 HEMIKSEM
Tel. (03)288 26 20
Fax (03)288 26 00
GKB 091-0000874-30

- De uitwerkingsnota werd voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009. De uitwerkingsnota werd op 24.09.2009 conform verklaard door de PAC.
- Er werd een ontwerp beleidsplan opgesteld door het studiebureau.
- Een voorstel van participatietraject bij de opmaak van het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de Rupelstreek en Aartselaar werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 30 maart 2010.
- De koepelmodule 11005/AB met module 1B - bijsturing van een intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 30 maart 2010.

Feiten en context

- Door de studiebureau's Arcadis en Omgeving werd een ontwerpbeleidsplan opgesteld voor het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar.

Juridische grond

Decreet mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009.

Advies

- De gemeente Hemiksem heeft het ontwerpbeleidsplan voorgelegd en besproken met
- College van Burgemeester en Schepenen: advies van 07 juni 2010
- Individuele opmerkingen

Argumentatie

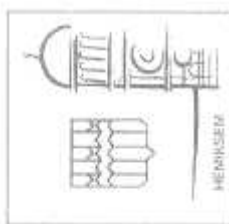
Het college van burgemeester en schepenen heeft de gemaakte opmerkingen en adviezen onderzocht. (Collegezitting 07/06/2010)
Er werden geen opmerkingen overgemaakt aan de stuurgroepvergadering van 27 mei.

Na de voorlopige vaststelling van het beleidsplan door de verschillende gemeenteraden van Rupelstreek en Aartselaar dienen volgende stappen te gebeuren:

- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC.
- De gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door PAC.
- Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na dat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

Financiële gevolgen

Omschrijving	bedrag	artikel budget	beschikb. Krediet	visum
Er zijn geen financiële gevolgen				



Gemeente Hemiksem

Administratief centrum
Sint-Bernardusabdij 1
2620 HEMIKSEM
Tel. (03)288 26 20
Fax (03)288 26 00
GKB 091-0000874-30

Besluit:

Besluit: met algemeenheid van stemmen,

Artikel 1

De gemeenteraad beslist :
Het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan
Rupelstreek en Aartselaar voorlopig goed te keuren.

Namens de gemeenteraad

(get.) Luc Schroyens
Secretaris

(get.) Eddy De Herdt
Burgemeester

Voor eensluidend uittreksel


Luc Schroyens
Secretaris


Eddy De Herdt
Burgemeester



5.1.4.4

Niel

De voorlopige vaststelling van het intergemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeente Niel wordt gepland op 31 augustus 2010. Voorliggende nota werd reeds verstuurd naar de PAC - leden, voordat deze beslissing kon ingevoegd worden.

Het verslag zal ter beschikking zijn op de PAC – vergadering.

5.1.4.5

Rumst

UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN 2840 RUMST

ZITTING VAN 24 JUNI 2010

AANWEZIG

Huyghe Eddy - burgemeester-voorzitter
Van der Wildt Francy, Van der Auwera Geert, Ceuppens Chris, Weckhuysen Wendy,
Jacobs Christine - schepenen
Gielis André, Verschueren Marc, Huyghe Hilda, Nagels Griet, Verrept Marc, Bauwens
Aloïs, Michiels Sonja, Van der Wildt Alexandra, Antonio Geert, Van Rompuy Garry,
Gyselen Marie-Luce, Van der Kinderen Etienne, Provost Johan, Segers Els, Rockelé
Gerda - raadsleden
Van Grinderbeek Jan - secretaris
Vollebergh Steven, Schoofs Louis - raadsleden

VERONTSCHULDIGD

2010-06-24/18

VERBREDEN EN VERDIEPEN VAN INTERGEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN RUPELSTREEK EN AARTSELAAR - BELEIDSPLAN - VOORLOPIGE GOEDKEURING

Feiten

Door de studiebureau's Arcadis en Omgeving werd een ontwerpbeleidsplan opgemaakt voor het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar.

Historiek

In 2000 werd een eerste intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar conform verklaard.

In 2007 werd besloten om een sneltoets uit te voeren om te onderzoeken in hoeverre dit mobiliteitsplan nog voldoende actueel was.

De sneltoets werd besproken in de vergaderingen van de stuurgroep d.d. 25.09.2007, 19.10.2007 en 31.10.2007, en begin december 2007 ingediend bij de Provinciale Auditcommissie.

Aan de PAC is voorgesteld om het intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar te verbreden en verdiepen en daarnaast gemeentelijk een volledige nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan te laten opmaken door Boom. Ook Rumst zal een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan laten opmaken. Niel en Schelle gaan een verbreding/verdieping doen van hun gemeentelijk luik.

De sneltoets werd door de PAC conform verklaard op 31.01.2008 en er kon gestart worden met de verdere procedure.

In de gemeenteraad van 26 juni 2008 is de overeenkomst tussen de opdrachtgevende partijen voor het verbreden en verdiepen van de intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar goedgekeurd.

Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan werd in de eerste fase een verkenningnota opgemaakt.

Overwegende dat deze verkenningnota werd voorgelegd aan de PAC op 19.02.2009.

De verkenningnota gunstig werd geadviseerd door de PAC en dat er mocht overgegaan worden naar de volgende fase.

Overeenkomstig de procedure voor de verbreding/verdieping van een mobiliteitsplan in tweede fase een uitwerkingsnota werd opgemaakt.

De uitwerkingsnota werd voorgelegd aan de PAC op 24.09.2009. De uitwerkingsnota werd op 24.09.2009 conform verklaard door de PAC.

Deze uitwerkingsnota werd toegelicht op de milieuraad van 27 januari 2010 en de vergadering van de GECORO dd. 9 februari 2010.

Er werd een ontwerp beleidsplan opgemaakt door het studiebureau.

De volgende participatie werd doorlopen conform het participatietraject dat goedgekeurd werd op de gemeenteraad van 20 april 2010:

- Op maandag 10 mei 19 uur in de raadscommissie mobiliteit
- Maandag 17 mei 19 uur in een informatievergadering voor de bevolking
- Op dinsdag 18 mei 20u.30 : bespreking en advies Gecoro
- Op donderdag 20 mei 20 uur : bespreking en advies milieuraad

Juridische context

Decreet mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009

Externe adviezen

De gemeente Rumst heeft het ontwerpbeleidsplan voorgelegd en besproken met

- GECORO; advies van 18 mei
- Milieuraad: Advies van 20 mei
- Standpunten uit het middenveld
- Individuele opmerkingen

Argumentatie

Het college van burgemeester en schepenen heeft de gemaakte opmerkingen en adviezen onderzocht. (Collegezitting 25/5/2010 en 1/6/2010)

De gemaakte opmerkingen werden beoordeeld op hun relevantie voor het intergemeentelijk mobiliteitsplan.

Deze opmerkingen werden overgemaakt aan de stuurgroepvergadering van 27 mei.

In de voorliggende tekst werden deze opmerkingen aangepast.

Timing

Na de voorlopige vaststelling van het beleidsplan door de verschillende gemeenteraden van Rupelstreek en Aartselaar dienen volgende stappen te gebeuren:

- Het mobiliteitsplan (beleidsplan) wordt voorgelegd aan de PAC.
 - De gemeenteraad stelt het plan definitief vast na de conformverklaring door PAC.
 - Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekend gemaakt in het Belgisch staatsblad.
- Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan.
- Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar treedt in werking 14 dagen na dat het vaststellingsbesluit van alle gemeenten werd bekend gemaakt.

Gelet op de stemmingsuitslag:

CD&V-N-VA	7	Ja
SP.A	5	Ja
VLAAMS BELANG	4	Onthouding
OPEN VLD-3D	5	Ja
GROEN!	0	Afwezig

DE GEMEENTERAAD BESLUIT

Art.1: Het verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar – beleidsplan voorlopig goed te keuren

Kopie wordt bezorgd aan:

Dienst	Aantal	Opdracht
milieudienst	1	opvolging
Technische dienst	1	Opvolging en overmaken aan studie bureau

De secretaris,
get. Van Grinderbeek Jan

DE SECRETARIS



VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT



DE BURGEMEESTER-VOORZITTER

De burgemeester-voorzitter
get. Huyghe Eddy



5.1.4.6

Schelle

De voorlopige vaststelling van het intergemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeente Schelle wordt gepland op 26 augustus 2010. Voorliggende nota werd reeds verstuurd naar de PAC - leden, voordat deze beslissing kon ingevoegd worden.

Het verslag zal ter beschikking zijn op de PAC – vergadering.

5.2 Actietabellen

5.2.1 Werkprogramma per locatie

Tabel 3: Werkprogramma per locatie

Locatie	Actie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
A12	Verbeteren oversteekbaarheid A12	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
A12	Upgrading A12 conform streefbeeld	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
A12	Realisatie sneltram tussen Boom en Brussel langsheen A12	bereikbaarheid		lange termijn	hoog	de Lijn	AWV
A12	Concreet stappenplan upgrading A12 en haalbaarheidsonderzoek tijdelijke bruggen	Verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
as Boom – Rumst	Downgrading as Boom – Terhagen – Rumst	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	Boom, Rumst	MOW –AWV
Bedrijventerrein Noeveren te Boom	Realisatie ROC	Bereikbaarheid	7 090 000 (1)	KT – max 3 jaar	Hoog	Waterwegen & Zeekanal	NMBS-groep, POM
bedrijventerrein Krekelenberg	Opmaken bedrijfsvervoersplan Krekelenberg	milieu		korte termijn	hoog	Boom, Niel	
bedrijventerreinen	Ondersteunen bedrijfsvervoersplannen	milieu		continu	hoog	alle gemeenten	
bedrijventerreinen Rumst	Realisatie verbinding Steenberghoekstraat – Hollebeekstraat	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie

Locatie	Actie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
bedrijventerreinen Rupel	Ruimtelijk beleid waarbij terreinen langsheen het water voorbehouden worden voor watergebonden bedrijven	milieu		continu	hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	provincie
Benedenvliet Hemiksem	Ontwikkelingen Benedenvliet	verkeersleefbaarheid		korte termijn	middel	Hemiksem	provincie, RWO,
Benedenvliet Hemiksem	Openbaar vervoersontsluiting Benedenvliet Hemiksem	bereikbaarheid		Middellange termijn	Hoog	de Lijn	Hemiksem
bovenlokale ontsluitingswegen	Verbeteren oversteekbaarheid bovenlokale ontsluitingswegen	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	AWV	alle gemeenten
Broekweg te Boom	Verkeersveiliger maken fietspad langsheen de Broekweg of op een eventueel alternatieve route	bereikbaarheid	132 000	middellange termijn	hoog	Boom	provincie- NMBS –groep
centrum	Verhogen van comfort voor voetgangers in de kernen	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	
centrum	Heraanleg lokale wegen	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	AWV
de Klamp te Boom	RUP De Klamp	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	Boom	private partners
De Schorre Boom	Ontwikkeling De Schorre	bereikbaarheid		korte termijn	middel	provincie	RWO, Boom
De Schorre Boom	Promoten van openbaar vervoer en fiets bij bezoeken "de Schorre"	milieu		continu	hoog	provincie	de Lijn

Locatie	Actie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
E19	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de E19: (fietsverbindingsassen) door de aanleg van een volwaardig fietspad over de bruggen van de Steenweg op Waarloos en de Slijkenhoefstaat	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	AWV	Rumst
Gebiedsdekkend	Voeren van een stedelijk gebiedsbeleid in stedelijke gebieden	milieu		continu	hoog	provincie	Boom, RWO
Gebiedsdekkend	Actualiseren gemeentelijke structuurplannen	milieu		korte termijn	middel	alle gemeenten	provincie
Gebiedsdekkend	Studie met betrekking tot de exacte locatie van de filters en de omvang van de filtering	verkeersleefbaarheid	19 000	korte termijn	hoog	alle gemeenten	MOW –AWV
Gebiedsdekkend	Opmaak bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaal brochure	milieu		continu	hoog	alle gemeenten	
Gebiedsdekkend	Bekendmaking alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer	verkeersveiligheid		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
Gebiedsdekkend	Sensibilisatie van ouders voor woon-schoolverplaatsingen	verkeersveiligheid		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
Gebiedsdekkend	Mobiliteitseducatie op de scholen	verkeersveiligheid		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie, politie
Gebiedsdekkend	Opstarten schoolpool	milieu		continu	hoog	scholen	alle gemeenten
Gebiedsdekkend	Opstarten fietspool	verkeersveiligheid		continu	hoog	scholen	alle gemeenten

Locatie	Actie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
Gebiedsdekkend	Afsluiten gedragscode met bedrijven inzake dienstverplaatsingen	milieu		continu	hoog	alle gemeenten	bedrijven
Gebiedsdekkend	Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit per gemeente	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	
Gebiedsdekkend	Oprichten regionale mobiliteitscel	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	provincie, de Lijn
Gebiedsdekkend	Aanpassing bewegwijzing	verkeersleefbaarheid		continu	middel	alle gemeenten	AWV
Gebiedsdekkend	Onderzoek naar de mogelijkheid om GPS-verkeer beter te sturen	Verkeersleefbaarheid		Korte termijn	Middel	alle gemeenten	MOW – AWV
Gebiedsdekkend	Haalbaarheidsonderzoek autodelen	milieu		Middellange termijn	middel	alle gemeenten	privé
gemeentediensten	Opmaken bedrijfsvervoersplannen gemeentediensten	milieu		korte termijn	hoog	alle gemeenten	
Hemiksem	Verlenging tramlijn 24 van Schoonselhof tot aan spoorwegovergang Hemiksem – werkplaatsen	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	de lijn	AWV Hemiksem
Hollebeekstraat Rumst	Verbetering van verkeersveiligheid ter hoogte van kruispunt Hoge Meentochtstraat – Hollebeekstraat	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	Rumst	AWV
intergemeentelijke ontsluitingswegen	Aanleg intergemeentelijke ontsluitingswegen conform inrichtingsprincipes	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	alle gemeenten	AWV

Locatie	Actie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
kernen	Invoeren van snelheidsremmende maatregelen in de kernen	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	alle gemeenten	AWV
Matenstraat/Pierstraat (Niel)	Een verkeersveilige aansluiting van de fietsroute langsheen de Tuinlei met de Matenstraat/Pierstraat	Verkeersveiligheid		Middellange termijn	hoog	Niel, Schelle	
N148	Downgrading met invoeren van filters N148	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	MOW –AWV
N171	Garanderen oversteekbaarheid N171	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst
N171	Ongelijkgrondse kruising Eikenstraat/Pierstraat/N171 (Rumst)	Verkeersveiligheid		middellange termijn	hoog	MOW –AWV	Rumst
N171	Doortrekking N171 conform streefbeeld	verkeersleefbaarheid	5 000 000	middellange termijn	zeer hoog	MOW –AWV	Rumst
N171	Downgraden Molenstraat en Eikenstraat in Reet	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
N177	Afwerken fietsroute langs N177	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	AWV	
rondweg Boom	Aanleg rondweg Boom	verkeersleefbaarheid	900 000	middellange termijn	hoog	Boom	private partners
Rumst	Uitvoeringsplannen ter invulling van de bedrijventerreinen Rumst	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
Rumst	Onderzoek betere busaansluiting van wijken en dorpen te Rumst	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	de Lijn	

Locatie	Actie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
Rupel	Afwerken fietsroute langsheen de Rupel	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	Hemiksem, Niel, Schelle, Boom, Rumst	provincie
Rupel	Inschakeling watertram (afhankelijk van haalbaarheidsonderzoek)	bereikbaarheid		lange termijn	hoog	Waterwegen & Zeekanal	
Sneltram sint- Niklaas – Boom – Antwerpen	haalbaarheidsonderzoek sneltram Sint-Niklaas – Boom – Antwerpen en sneltram Mechelen Boom Antwerpen door activering spoor tussen Willebroek en Boom	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	de Lijn	NMBS
spoorlijn 52	Onderzoek naar mogelijkheden van de combinatie van goederen - en reizigersverkeer op spoorlijn 52	verkeersleefbaarheid		continu	middel	nmbs- groep	
Spruytelei-Poortelei (Schelle, Niel)	Optimalisatie Spruytelei-Poortelei mbt verharding en inrichting	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	Schelle, Niel	
station	Martpotentiëlonderzoek missing links in spoorwegennet	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	NMBS	
Station Rumst	Herwaardering Station rumst als hoogwaardige bushalte	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	de Lijn	Rumst
Zinkvalstraat te Schelle	Verbeteren fietskarakter Zinkvalstraat	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	Schelle	

5.2.2 Investeringsprogramma KT, MLT, LT

Tabel 4: Inversteringsprogramma KT, MLT, LT

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partners
korte termijn	Actualiseren gemeentelijke structuurplannen	Gebiedsdekkend	milieu		middel	alle gemeenten	provincie
korte termijn	Ontwikkeling De Schorre	De Schorre Boom	bereikbaarheid		middel	provincie	RWO, Boom
korte termijn	Ontwikkelingen Benedenvliet	Benedenvliet Hemiksem	verkeersleefbaarheid		middel	Hemiksem	provincie, RWO,
korte termijn	Verbeteren oversteekbaarheid A12	A12	verkeersleefbaarheid		hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
korte termijn	Verbeteren oversteekbaarheid bovenlokale ontsluitingswegen	bovenlokale ontsluitingswegen	verkeersveiligheid		hoog	AWV	alle gemeenten
korte termijn	Verbetering van verkeersveiligheid ter hoogte van kruispunt Hoge Meentochtstraat – Hollebeekstraat	Hollebeekstraat Rumst	verkeersveiligheid		hoog	Rumst	AWV
korte termijn	Afwerken fietsroute langs N177	N177	verkeersveiligheid		hoog	AWV	
korte termijn	Invoeren van snelheidsremmende maatregelen in de kernen	kernen	verkeersleefbaarheid		hoog	alle gemeenten	AWV
korte termijn	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de E19: (fietsverbindingssassen) door de aanleg van een volwaardig fietspad over de bruggen van de Steenweg op Waarloos en de Slijkenhoefstaat	E19	verkeersveiligheid		hoog	AWV	Rumst

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partners
korte termijn	haalbaarheidsonderzoek sneltram Sint-Niklaas – Boom – Antwerpen en sneltram Mechelen Boom Antwerpen door activering spoor tussen Willebroek en Boom	Sneltram sint- Niklaas – Boom – Antwerpen	bereikbaarheid		hoog	de Lijn	NMBS
korte termijn	Onderzoek betere busaansluiting van wijken en dorpen te Rumst	Rumst	bereikbaarheid		hoog	de Lijn	
korte termijn	Herwaardering Station rumst als hoogwaardige bushalte	Station Rumst	bereikbaarheid		hoog	de Lijn	Rumst
korte termijn	Martpotentielenonderzoek missing links in spoorwegennet	station	bereikbaarheid		hoog	NMBS	
korte termijn	Concreet stappenplan upgrading A12 en haalbaarheidsonderzoek tijdelijke bruggen	A12	Verkeersleefbaarheid		hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
korte termijn	Downgrading met invoeren van filters N148	N148	verkeersleefbaarheid		hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	MOW –AWV
korte termijn	Downgrading as Boom – Terhagen – Rumst	as Boom – Rumst	verkeersleefbaarheid		hoog	Boom, Rumst	MOW –AWV
korte termijn	Studie met betrekking tot de exacte locatie van de filters en de omvang van de filtering	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	19 000	hoog	alle gemeenten	MOW –AWV
Korte termijn	Onderzoek naar de mogelijkheid om GPS-verkeer beter te sturen	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	alle gemeenten	MOW – AWV
korte termijn	Opmaken bedrijfsvervoersplan Krekelenberg	bedrijventerrein Krekelenberg	milieu		hoog	Boom, Niel	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partners
korte termijn	Opmaken bedrijfsvervoersplannen gemeentediensten	gemeentediensten	milieu		hoog	alle gemeenten	
korte termijn	Realisatie ROC	Bedrijventerrein Noeveren te Boom	Bereikbaarheid	7 090 000 (1)	Hoog	Waterwegen & Zeekanal	NMBS-groep, POM
Middellange termijn	Openbaar vervoersontsluiting Benedenvliet Hemiksem	Benedenvliet Hemiksem	bereikbaarheid		Hoog	de Lijn	Hemiksem
middellange termijn	RUP De Klamp	de Klamp te Boom	bereikbaarheid		hoog	Boom	private partners
middellange termijn	Uitvoeringsplannen ter invulling van de bedrijventerreinen Rumst	Rumst	bereikbaarheid		hoog	Rumst	provincie
middellange termijn	Garanderen oversteekbaarheid N171	N171	verkeersleefbaarheid		hoog	AWV	Boom, Rumst
middellange termijn	Optimalisatie Spruytelei-Poortelei mbt verharding en inrichting	Spruytelei-Poortelei (Schelle, Niel)	bereikbaarheid		middel	Schelle, Niel	
middellange termijn	Verbeteren fietskarakter Zinkvalstraat	Zinkvalstraat te Schelle	bereikbaarheid		middel	Schelle	
middellange termijn	Verkeersveiliger maken fietspad langsheen de Broekweg of op een eventueel alternatieve route	Broekweg te Boom	bereikbaarheid	132 000	hoog	Boom	provincie- NMBS – groep
Middellange termijn	Een verkeersveilige aansluiting van de fietsroute langsheen de Tuinlei met de Matenstraat/Pierstraat	Matenstraat/Pierstraat (Niel)	Verkeersveiligheid		hoog	Niel, Schelle	
middellange termijn	Ongelijkgrondse kruising Eikenstraat/Pierstraat/N171 (Rumst)	N171	Verkeersveiligheid		hoog	MOW –AWV	Rumst

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partners
middellange termijn	Afwerken fietsroute langsheen de Rupel	Rupel	bereikbaarheid		middel	Hemiksem, Niel, Schelle, Boom, Rumst	provincie
middellange termijn	Verlenging tramlijn 24 van Schoonselhof tot aan spoorwegovergang Hemiksem – werkplaatsen	Hemiksem	bereikbaarheid		hoog	de lijn	AWV Hemiksem
middellange termijn	Doortrekking N171 conform streefbeeld	N171	verkeersleefbaarheid	5 000 000	zeer hoog	MOW –AWV	Rumst
middellange termijn	Upgrading A12 conform streefbeeld	A12	verkeersleefbaarheid		hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
middellange termijn	Aanleg rondweg Boom	rondweg Boom	verkeersleefbaarheid	900 000	hoog	Boom	private partners
middellange termijn	Realisatie verbinding Steenberghoekstraat – Hollebeekstraat	bedrijventerreinen Rumst	bereikbaarheid		hoog	Rumst	provincie
middellange termijn	Downgraden Molenstraat en Eikenstraat in Reet	N171	verkeersleefbaarheid		hoog	Rumst	provincie
Middellange termijn	Haalbaarheidsonderzoek autodelen	Gebiedsdekkend	milieu		middel	alle gemeenten	privé
lange termijn	Realisatie sneltram tussen Boom en Brussel langsheen A12	A12	bereikbaarheid		hoog	de Lijn	AWV
lange termijn	Inschakeling watertram (afhankelijk van haalbaarheidsonderzoek)	Rupel	bereikbaarheid		hoog	Waterwegen & Zeekanal	
continu	Voeren van een stedelijk gebiedsbeleid in stedelijke gebieden	Gebiedsdekkend	milieu		hoog	provincie	Boom, RWO

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partners
continu	Verhogen van comfort voor voetgangers in de kernen	centrum	verkeersleefbaarheid		hoog	alle gemeenten	
continu	Aanleg intergemeentelijke ontsluitingswegen conform inrichtingsprincipes	intergemeentelijke ontsluitingswegen	verkeersleefbaarheid		hoog	alle gemeenten	AWV
continu	Heraanleg lokale wegen	centrum	verkeersleefbaarheid		hoog	alle gemeenten	AWV
continu	Ruimtelijk beleid waarbij terreinen langsheen het water voorbehouden worden voor watergebonden bedrijven	bedrijventerreinen Rupel	milieu		hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	provincie
continu	Ondersteunen bedrijfsvervoersplannen	bedrijventerreinen	milieu		hoog	alle gemeenten	
continu	Bekendmaking alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
continu	Opstarten schoolpool	Gebiedsdekkend	milieu		hoog	scholen	alle gemeenten
continu	Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit per gemeente	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		hoog	alle gemeenten	
continu	Oprichten regionale mobiliteitscel	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		hoog	alle gemeenten	provincie, de Lijn
continu	Aanpassing bewegwijzing	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		middel	alle gemeenten	AWV

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partners
continu	Onderzoek naar mogelijkheden van de combinatie van goederen -en reizigersverkeer op spoorlijn 52	spoorlijn 52	verkeersleefbaarheid		middel	nmbs- groep	
continu	Opmaak bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaal brochure	Gebiedsdekkend	milieu		hoog	alle gemeenten	
continu	Sensibilisatie van ouders voor woon-schoolverplaatsingen	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
continu	Mobiliteitseducatie op de scholen	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		hoog	alle gemeenten	scholen, provincie, politie
continu	Opstarten fietspool	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		hoog	scholen	alle gemeenten
continu	Afsluiten gedragscode met bedrijven inzake dienstverplaatsingen	Gebiedsdekkend	milieu		hoog	alle gemeenten	bedrijven
continu	Promoten van openbaar vervoer en fiets bij bezoeken "de Schorre"	De Schorre Boom	milieu		hoog	provincie	de Lijn

5.2.3 Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

Tabel 5: Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
Bereikbaarheid	Realisatie ROC	Bedrijventerrein Noeveren te Boom	7 090 000 (1)	KT – max 3 jaar	Hoog	Waterwegen & Zeekanal	NMBS-groep, POM
bereikbaarheid	Openbaar vervoersontsluiting Benedenvliet Hemiksem	Benedenvliet Hemiksem		Middellange termijn	Hoog	de Lijn	Hemiksem
bereikbaarheid	RUP De Klamp	de Klamp te Boom		middellange termijn	hoog	Boom	private partners
bereikbaarheid	Uitvoeringsplannen ter invulling van de bedrijventerreinen Rumst	Rumst		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
bereikbaarheid	Ontwikkeling De Schorre	De Schorre Boom		korte termijn	middel	provincie	RWO, Boom
bereikbaarheid	Optimalisatie Spruytelei-Poortelei mbt verharding en inrichting	Spruytelei-Poortelei (Schelle, Niel)		middellange termijn	middel	Schelle, Niel	
bereikbaarheid	Verbeteren fietskarakter Zinkvalstraat	Zinkvalstraat te Schelle		middellange termijn	middel	Schelle	
bereikbaarheid	Verkeersveiliger maken fietspad langsheen de Broekweg of op een eventueel alternatieve route	Broekweg te Boom	132 000	middellange termijn	hoog	Boom	provincie- NMBS – groep
bereikbaarheid	Afwerken fietsroute langsheen de Rupel	Rupel		middellange termijn	middel	Hemiksem, Niel, Schelle, Boom, Rumst	provincie

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
bereikbaarheid	Verlenging tramlijn 24 van Schoonselhof tot aan spoorwegovergang Hemiksem – werkplaatsen	Hemiksem		middellange termijn	hoog	de lijn	AWV Hemiksem
bereikbaarheid	Realisatie sneltram tussen Boom en Brussel langsheen A12	A12		lange termijn	hoog	de Lijn	AWV
bereikbaarheid	haalbaarheidsonderzoek sneltram Sint-Niklaas – Boom – Antwerpen en sneltram Mechelen Boom Antwerpen door activering spoor tussen Willebroek en Boom	Sneltram sint- Niklaas – Boom – Antwerpen		korte termijn	hoog	de Lijn	NMBS
bereikbaarheid	Onderzoek betere busaansluiting van wijken en dorpen te Rumst	Rumst		korte termijn	hoog	de Lijn	
bereikbaarheid	Herwaardering Station rumst als hoogwaardige bushalte	Station Rumst		korte termijn	hoog	de Lijn	Rumst
bereikbaarheid	Martpotentielenonderzoek missing links in spoorwegennet	station		korte termijn	hoog	NMBS	
bereikbaarheid	Inschakeling watertram (afhankelijk van haalbaarheidsonderzoek)	Rupel		lange termijn	hoog	Waterwegen & Zeekanal	
bereikbaarheid	Realisatie verbinding Steenberghoekstraat – Hollebeekstraat	bedrijventerreinen Rumst		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
milieu	Voeren van een stedelijkgebiedsbeleid in stedelijke gebieden	Gebiedsdekkend		continu	hoog	provincie	Boom, RWO
milieu	Actualiseren gemeentelijke structuurplannen	Gebiedsdekkend		korte termijn	middel	alle gemeenten	provincie

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
milieu	Ruimtelijk beleid waarbij terreinen langsheen het water voorbehouden worden voor watergebonden bedrijven	bedrijventerreinen Rupel		continu	hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	provincie
milieu	Opmaken bedrijfsvervoersplan Krekelenberg	bedrijventerrein Krekelenberg		korte termijn	hoog	Boom, Niel	
milieu	Opmaken bedrijfsvervoersplannen gemeentediensten	gemeentediensten		korte termijn	hoog	alle gemeenten	
milieu	Ondersteunen bedrijfsvervoersplannen	bedrijventerreinen		continu	hoog	alle gemeenten	
milieu	Opmaak bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaal brochure	Gebiedsdekkend		continu	hoog	alle gemeenten	
milieu	Opstarten schoolpool	Gebiedsdekkend		continu	hoog	scholen	alle gemeenten
milieu	Haalbaarheidsonderzoek autodelen	Gebiedsdekkend		Middellange termijn	middel	alle gemeenten	privé
milieu	Afsluiten gedragscode met bedrijven inzake dienstverplaatsingen	Gebiedsdekkend		continu	hoog	alle gemeenten	bedrijven
milieu	Promoten van openbaar vervoer en fiets bij bezoeken "de Schorre"	De Schorre Boom		continu	hoog	provincie	de Lijn
verkeersleefbaarheid	Ontwikkelingen Benedenvliet Hemiksem	Benedenvliet Hemiksem		korte termijn	middel	Hemiksem	provincie, RWO,
verkeersleefbaarheid	Verhogen van comfort voor voetgangers in de kernen	centrum		continu	hoog	alle gemeenten	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
verkeersleefbaarheid	Verbeteren oversteekbaarheid A12	A12		korte termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
verkeersleefbaarheid	Garanderen oversteekbaarheid N171	N171		middellange termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst
verkeersleefbaarheid	Invoeren van snelheidsremmende maatregelen in de kernen	kernen		korte termijn	hoog	alle gemeenten	AWV
verkeersleefbaarheid	Doortrekking N171 conform streefbeeld	N171	5 000 000	middellange termijn	zeer hoog	MOW –AWV	Rumst
Verkeersleefbaarheid	Concreet stappenplan upgrading A12 en haalbaarheidsonderzoek tijdelijke bruggen	A12		korte termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
verkeersleefbaarheid	Upgrading A12 conform streefbeeld	A12		middellange termijn	hoog	AWV	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
verkeersleefbaarheid	Downgrading met invoeren van filters N148	N148		korte termijn	hoog	Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	MOW –AWV
verkeersleefbaarheid	Aanleg rondweg Boom	rondweg Boom	900 000	middellange termijn	hoog	Boom	private partners
verkeersleefbaarheid	Downgrading as Boom – Terhagen – Rumst	as Boom – Rumst		korte termijn	hoog	Boom, Rumst	MOW –AWV
verkeersleefbaarheid	Downgraden Molenstraat en Eikenstraat in Reet	N171		middellange termijn	hoog	Rumst	provincie
verkeersleefbaarheid	Aanleg intergemeentelijke ontsluitingswegen conform inrichtingsprincipes	intergemeentelijke ontsluitingswegen		continu	hoog	alle gemeenten	AWV

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
verkeersleefbaarheid	Heraanleg lokale wegen	centrum		continu	hoog	alle gemeenten	AWV
verkeersleefbaarheid	Studie met betrekking tot de exacte locatie van de filters en de omvang van de filtering	Gebiedsdekkend	19 000	korte termijn	hoog	alle gemeenten	MOW –AWV
Verkeersleefbaarheid	Onderzoek naar de mogelijkheid om GPS-verkeer beter te sturen	Gebiedsdekkend		Korte termijn	Middel	alle gemeenten	MOW – AWV
verkeersleefbaarheid	Onderzoek naar mogelijkheden van de combinatie van goederen -en reizigersverkeer op spoorlijn 52	spoorlijn 52		continu	middel	nmbs- groep	
verkeersleefbaarheid	Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit per gemeente	Gebiedsdekkend		continu	hoog	alle gemeenten	
verkeersleefbaarheid	Oprichten regionale mobiliteitscel	Gebiedsdekkend		continu	hoog	alle gemeenten	provincie, de Lijn
verkeersleefbaarheid	Aanpassing bewegwijzing	Gebiedsdekkend		continu	middel	alle gemeenten	AWV
verkeersveiligheid	Verbeteren oversteekbaarheid bovenlokale ontsluitingswegen	bovenlokale ontsluitingswegen		korte termijn	hoog	AWV	alle gemeenten
verkeersveiligheid	Verbetering van verkeersveiligheid ter hoogte van kruispunt Hoge Meentochtstraat – Hollebeekstraat	Hollebeekstraat Rumst		korte termijn	hoog	Rumst	AWV
Verkeersveiligheid	Een verkeersveilige aansluiting van de fietsroute langsheen de Tuinlei met de Matenstraat/Pierstraat	Matenstraat/Pierstraat (Niel)		Middellange termijn	hoog	Niel, Schelle	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	budget	Timing	prioriteit	initiatiefnemer	partners
Verkeersveiligheid	Ongelijkgrondse kruising Eikenstraat/Pierstraat/N171 (Rumst)	N171		middellange termijn	hoog	MOW –AWV	Rumst
verkeersveiligheid	Afwerken fietsroute langs N177	N177		korte termijn	hoog	AWV	
verkeersveiligheid	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de E19: (fietsverbindingssassen) door de aanleg van een volwaardig fietspad over de bruggen van de Steenweg op Waarloos en de Slijkenhoefstaat	E19		korte termijn	hoog	AWV	Rumst
verkeersveiligheid	Bekendmaking alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer	Gebiedsdekkend		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
verkeersveiligheid	Sensibilisatie van ouders voor woon-schoolverplaatsingen	Gebiedsdekkend		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie
verkeersveiligheid	Mobiliteitseducatie op de scholen	Gebiedsdekkend		continu	hoog	alle gemeenten	scholen, provincie, politie
verkeersveiligheid	Opstarten fietspool	Gebiedsdekkend		continu	hoog	scholen	alle gemeenten

5.2.4 Takenprogramma per initiatiefnemer

Tabel 6: Takenprogramma per initiatiefnemer

initiatiefnemer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	partners
AWV	Verbeteren oversteekbaarheid A12	A12	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
AWV	Garanderen oversteekbaarheid N171	N171	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	Boom, Rumst
AWV	Verbeteren oversteekbaarheid bovenlokale ontsluitingswegen	bovenlokale ontsluitingswegen	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	alle gemeenten
AWV	Afwerken fietsroute langs N177	N177	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	
AWV	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de E19: (fietsverbindingssassen) door de aanleg van een volwaardig fietspad over de bruggen van de Steenweg op Waarloos en de Slijkenhoefstaat	E19	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	Rumst
AWV	Concreet stappenplan upgradering A12 en haalbaarheidsonderzoek tijdelijke bruggen	A12	Verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
AWV	Upgradering A12 conform streefbeeld	A12	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	Boom, Rumst, Schelle, Aartselaar
MOW –AWV	Ongelijkgrondse kruising Eikenstraat/Pierstraat/N171 (Rumst)	N171	Verkeersveiligheid		middellange termijn	hoog	Rumst
MOW –AWV	Doortrekking N171 conform streefbeeld	N171	verkeersleefbaarheid	5 000 000	middellange termijn	zeer hoog	Rumst
Boom	RUP De Klamp	de Klamp te Boom	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	private partners

initiatiefnemer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	partners
Boom	Verkeersveiliger maken fietspad langsheen de Broekweg of op een eventueel alternatieve route	Broekweg te Boom	bereikbaarheid	132 000	middellange termijn	hoog	provincie- NMBS –groep
Boom	Aanleg rondweg Boom	rondweg Boom	verkeersleefbaarheid	900 000	middellange termijn	hoog	private partners
Boom, Niel	Opmaken bedrijfsvervoersplan Krekelenberg	bedrijventerrein Krekelenberg	milieu		korte termijn	hoog	
Boom, Rumst	Downgrading as Boom –Terhagen – Rumst	as Boom – Rumst	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	MOW –AWV
de lijn	Verlenging tramlijn 24 van Schoonselhof tot aan spoorwegovergang Hemiksem – werkplaatsen	Hemiksem	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	AWV Hemiksem
de Lijn	Realisatie sneltram tussen Boom en Brussel langsheen A12	A12	bereikbaarheid		lange termijn	hoog	AWV
de Lijn	haalbaarheidsonderzoek sneltram Sint-Niklaas – Boom – Antwerpen en sneltram Mechelen Boom Antwerpen door activering spoor tussen Willebroek en Boom	Sneltram sint- Niklaas – Boom – Antwerpen	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	NMBS
de Lijn	Onderzoek betere busaansluiting van wijken en dorpen te Rumst	Rumst	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	
de Lijn	Herwaardering Station rumst als hoogwaardige bushalte	Station Rumst	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	Rumst
de Lijn	Openbaar vervoersontsluiting Benedenvliet Hemiksem	Benedenvliet Hemiksem	bereikbaarheid		Middellange termijn	Hoog	Hemiksem
Hemiksem	Ontwikkelingen Benedenvliet	Benedenvliet Hemiksem	verkeersleefbaarheid		korte termijn	middel	provincie, RWO,
Hemiksem, Niel, Schelle, Boom, Rumst	Afwerken fietsroute langsheen de Rupel	Rupel	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	provincie
Niel, Schelle	Een verkeersveilige aansluiting van de fietsroute langsheen de Tuinlei met de Matenstraat/Pierstraat	Matenstraat/Pierstraat (Niel)	Verkeersveiligheid		Middellange termijn	hoog	

initiatiefnemer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	partners
NMBS	Martpotentielenonderzoek missing links in spoorwegennet	station	bereikbaarheid		korte termijn	hoog	
nmbs- groep	Onderzoek naar mogelijkheden van de combinatie van goederen -en reizigersverkeer op spoorlijn 52	spoorlijn 52	verkeersleefbaarheid		continu	middel	
provincie	Voeren van een stedelijkgebiedsbeleid in stedelijke gebieden	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	Boom, RWO
provincie	Ontwikkeling De Schorre	De Schorre Boom	bereikbaarheid		korte termijn	middel	RWO, Boom
provincie	Promoten van openbaar vervoer en fiets bij bezoeken "de Schorre"	De Schorre Boom	milieu		continu	hoog	de Lijn
Rumst	Uitvoeringsplannen ter invulling van de bedrijventerreinen Rumst	Rumst	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	provincie
Rumst	Verbetering van verkeersveiligheid ter hoogte van kruispunt Hoge Meentochtstraat – Hollebeekstraat	Hollebeekstraat Rumst	verkeersveiligheid		korte termijn	hoog	AWV
Rumst	Realisatie verbinding Steenberghoekstraat – Hollebeekstraat	bedrijventerreinen Rumst	bereikbaarheid		middellange termijn	hoog	provincie
Rumst	Downgraden Molenstraat en Eikenstraat in Reet	N171	verkeersleefbaarheid		middellange termijn	hoog	provincie
Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	Downgrading met invoeren van filters N148	N148	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	MOW –AWV
Rumst, Boom, Niel, Schelle, Hemiksem	Ruimtelijk beleid waarbij terreinen langsheen het water voorbehouden worden voor watergebonden bedrijven	bedrijventerreinen Rupel	milieu		continu	hoog	provincie
Schelle	Verbeteren fietskarakter Zinkvalstraat	Zinkvalstraat te Schelle	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	

initiatiefnemer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	partners
Schelle, Niel	Optimalisatie Spruytelei-Poortelei mbt verharding en inrichting	Spruytelei-Poortelei (Schelle, Niel)	bereikbaarheid		middellange termijn	middel	
scholen	Opstarten schoolpool	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	alle gemeenten
scholen	Opstarten fietspool	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	alle gemeenten
Waterwegen & Zeekanal	Realisatie ROC	Bedrijventerrein Noeveren te Boom	Bereikbaarheid	7 090 000 (1)	KT – max 3 jaar	Hoog	NMBS-groep, POM
Waterwegen & Zeekanal	Inschakeling watertram (afhankelijk van haalbaarheidsonderzoek)	Rupel	bereikbaarheid		lange termijn	hoog	
alle gemeenten	Actualiseren gemeentelijke structuurplannen	Gebiedsdekkend	milieu		korte termijn	middel	provincie
alle gemeenten	Invoeren van snelheidsremmende maatregelen in de kernen	kernen	verkeersleefbaarheid		korte termijn	hoog	AWV
alle gemeenten	Aanleg intergemeentelijke ontsluitingswegen conform inrichtingsprincipes	intergemeentelijke ontsluitingswegen	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	AWV
alle gemeenten	Heraanleg lokale wegen	centrum	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	AWV
alle gemeenten	Studie met betrekking tot de exacte locatie van de filters en de omvang van de filtering	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	19 000	korte termijn	hoog	MOW –AWV
alle gemeenten	Opmaken bedrijfsvervoersplannen gemeentediensten	gemeentediensten	milieu		korte termijn	hoog	
alle gemeenten	Ondersteunen bedrijfsvervoersplannen	bedrijventerreinen	milieu		continu	hoog	

initiatiefnemer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	budget	Timing	prioriteit	partners
alle gemeenten	Opmaak bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaal brochure	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	
alle gemeenten	Bekendmaking alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	scholen, provincie
alle gemeenten	Sensibilisatie van ouders voor woon-schoolverplaatsingen	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	scholen, provincie
alle gemeenten	Mobiliteitseducatie op de scholen	Gebiedsdekkend	verkeersveiligheid		continu	hoog	scholen, provincie, politie
alle gemeenten	Afsluiten gedragscode met bedrijven inzake dienstverplaatsingen	Gebiedsdekkend	milieu		continu	hoog	bedrijven
alle gemeenten	Haalbaarheidsonderzoek autodelen	Gebiedsdekkend	milieu		Middellange termijn	middel	privé
alle gemeenten	Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit per gemeente	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	
alle gemeenten	Oprichten regionale mobiliteitscel	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	provincie, de Lijn
alle gemeenten	Aanpassing bewegwijzing	Gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid		continu	middel	AWV
alle gemeenten	Verhogen van comfort voor voetgangers in de kernen	centrum	verkeersleefbaarheid		continu	hoog	
alle gemeenten	Onderzoek naar de mogelijkheid om GPS-verkeer beter te sturen	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Korte termijn	Middel	MOW – AWV

Deurne-Antwerpen

Clara Snellingsstraat 27
B-2100 Deurne-Antwerpen
T +32 3 360 83 00
F +32 3 360 83 01

Berchem-Antwerpen

Roderveldlaan 3
B-2600 Berchem
T +32 3 328 62 86
F +32 3 328 62 87

Kortrijk

Sint-Jorisstraat 21
B-8500 Kortrijk
T +32 56 24 99 20
F +32 56 24 99 21

Charleroi

119, Avenue de Philippeville
6001 CHARLEROI
T.. +32 71 298 900
F. +32 71 298 901

Gent

Kortrijksesteenweg 302
B-9000 Gent
T +32 9 242 44 44
F +32 9 242 44 45

Bastogne

Rue Thier De Luzéry 6
B-6600 Bastogne
T +32 61 21 38 85
F +32 61 21 52 28

Leuven

Fonteinstraat 1/a
B-3000 Leuven
T +32 16 63 95 00
F +32 16 63 95 01

Haaltert

Bruulstraat 35
9450 Haaltert
T. +32 53 83 04 80
F.+32 53 83 59 54

Hasselt

Kempische steenweg 301
B-3500 Hasselt
T +32 11 28 88 00
F +32 11 28 88 01

Diest

Vroentestraat 2
B-3290 Diest (Schaffen)
T +32 13 35 55 70
F +32 13 55 69 48

Luik

Rue des Guillemins 26, 2de verd.
4000 Luik
T +32 4 349 56 00
F +32 4 349 56 10

Oostende

Archimedesstraat 7
B-8400 Oostende
T +32 59 27 38 00
F +32 59 27 39 00



Iso gecertificeerd voor
Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening