

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Aartselaar

BELEIDSPLAN

Versie definitieve vaststelling GR

Gemeente Aartselaar
Baron van Ertbornstraat 1
2630 Aartselaar

Sweco Belgium nv
Mechelen, 8 mei 2017

Verantwoording

Titel : Verbreden en verdiepen
mobiliteitsplan Aartselaar

Subtitel : BELEIDSPLAN

Projectnummer : 5314640001

Referentienummer : RAP03E-5314640001

Revisie : E

Datum : 8 mei 2017

Auteur(s) : Stijn Van Pee

E-mail adres : stijn.vanpee@swecobelgium.be

Gecontroleerd door : Raf Venken

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : Marc Van Moorsel

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Sweco Belgium nv
Stationsstraat 51
B-2800 Mechelen
T +32 15 45 13 00
F +32 15 42 22 08
mechelen@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Inhoudsopgave

INFORMATIEF DEEL	7
1 Inleiding	8
1.1 Algemeen kader	8
1.2 Opzet van het beleidsplan	9
1.3 Samenvatting van de verkenningnota (fase 1) en uitwerkingnota (fase 2)	10
1.3.1 Samenvatting fase 1: verkenningnota	10
1.3.2 Samenvatting fase 2: uitwerkingnota	11
1.4 Samenstelling van de GBC	13
1.5 Participatietraject	13
1.6 Voorlopige vaststelling en RMC Beleidsplan	13
2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen	15
2.1 Lokale mobiliteitstoestand	15
2.1.1 Ruimtelijk	15
2.1.2 Verkeerskundig	17
2.1.2.1 Voetgangers en fietsers	17
2.1.2.2 Openbaar vervoer	17
2.1.2.3 Gemotoriseerd verkeer	19
2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften	19
2.3 Knelpunten en kansen	19
3 Duurzame mobiliteitsscenario's	20
3.1 Scenario intergemeentelijk mobiliteitsplan	20
3.2 Doorgroeiscenario	21
3.2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	22
3.2.2 Werkdomein B: Netwerken per modus	22
3.2.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	23
4 Relatie met andere beleidsplannen	24
4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	24
4.1.1 Doelstellingen	24
4.1.2 Relatie	24
4.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)	24
4.2.1 Doelstellingen	24
4.2.2 Relatie	25
4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aartselaar (GRS)	25
4.3.1 Doelstellingen	25
4.3.2 Relatie	25
4.4 Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	25
4.4.1 Doelstellingen	25
4.4.2 Relatie	26
4.5 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen	26
4.5.1 Doelstellingen	26
4.5.2 Relatie	26
RICHTINGGEVEND DEEL	27

5	Operationele doelstellingen	28
5.1	Uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan	28
5.2	In het kader van verbreden en verdiepen.....	28
6	Beleidsscenario	33
6.1	Inleiding	33
6.2	Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	34
6.2.1	Werkdomein A1: Ruimtelijke planning.....	34
6.2.1.1	Visie en doelstellingen.....	34
6.2.1.2	Deelruimten.....	35
6.2.2	Werkdomein A2: Strategische projecten	36
6.2.2.1	Doortrekking N171	36
6.2.2.2	Aanpassingen A12/N177	37
6.2.2.3	Het Laar en omgeving	38
6.2.3	Werkdomein A3: Wegencategorisering	39
6.2.3.1	Bovenlokale wegen	39
6.2.3.2	Lokale wegen	40
6.2.3.3	Afstemming korte en lange termijn.....	41
6.2.3.4	Afstemming met de buurgemeenten	41
6.3	Werkdomein B - Netwerken per modus	42
6.3.1	Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen.....	42
6.3.1.1	Netwerkconcept	42
6.3.1.2	Infrastructurele vereisten voetpaden	43
6.3.1.3	Voorzieningen voor mindermobielen.....	43
6.3.1.4	Oversteekbaarheid	44
6.3.1.5	Trage wegen	45
6.3.2	Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk	46
6.3.2.1	Selecties Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.....	46
6.3.2.2	Aanvullende lokale fietsroutes	46
6.3.2.3	Fietsbarometer	47
6.3.2.4	Acties.....	48
6.3.3	Werkdomein B3: Openbaar vervoernetwerk.....	50
6.3.3.1	Concept busvervoer	50
6.3.3.2	Intermodaliteit	51
6.3.3.3	Alternatieve keerlus lijn 180.....	51
6.3.4	Werkdomein B4: Herinrichting van wegen	52
6.3.4.1	Inrichtingsprincipes en typeoplossingen.....	52
6.3.4.2	Snelheidsplan	54
6.3.4.3	Vrachtroutenetwerk	54
6.3.4.4	Heraanleg kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan.....	55
6.3.4.5	Circulatie wijken	55
6.3.4.6	Bewegwijzering	55
6.3.5	Werkdomein B5: Parkeerbeleid	57
6.3.5.1	Parkeerplan.....	57
6.3.5.2	Invloed van de invoering van plaatselijk verkeer op parkeren.....	57
6.3.5.3	Gemeentelijke parkeerverordening	57
6.3.5.4	Fietsenstallingen	58
6.3.6	Werkdomein B6: Vervoer over water	58
6.4	Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen	59
6.4.1	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen,	59
6.4.1.1	Vervoerplanning	59
6.4.1.2	Opstarten van schoolpool	60
6.4.1.3	Opstarten van fietspool.....	60
6.4.1.4	Opstellen van MOBER bij inplanting van verkeersgenererende functies.....	60
6.4.2	Werkdomein C2: Tarifiering.....	61
6.4.3	Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie	61
6.4.3.1	Opmaken bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaalbrochures	62

6.4.3.2	Bekend maken van alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer	62
6.4.3.3	Sensibilisatie van ouders wat betreft woon-schoolverplaatsingen.....	62
6.4.3.4	Mobiliteitseducatie aan scholieren	62
6.4.3.5	Vrachtroutes.....	62
6.4.4	Werkdomein C4: Handhaving	62
6.4.5	Werkdomein C5: Beleidsondersteuning	63
6.4.6	Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie.....	63
6.4.6.1	Monitoring of opvolging van de evolutie in de mobiliteit.....	63
6.4.6.2	Evaluatie	64
7	Actieplan	65
7.1	Het actieprogramma volgens de werkdomeinen A-B-C	66
8	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen.....	69
9	Toetsing van het beleidsplan	70
10	Voorstel voor organisatie en evaluatie	77
10.1	Organisatie.....	77
10.1.1	Overlegstructuren.....	77
10.1.2	Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners	77
10.2	Evaluatie	77
11	Participatie	79
11.1	Gemeenteraadsbesluit participatietraject	79
11.2	Verkenningnota	80
11.2.1	Velddag klankbordgroep 10/03/2016	80
11.2.1.1	Doel en aanpak	80
11.2.2	Resultaten.....	81
11.2.3	Consultatie gemeenteraadscommissie	87
11.3	Uitwerkingsnota.....	90
11.3.1	Toelichting klankbordgroep 29/06/2016	90
11.3.2	Toelichting klankbordgroep 05/10/2016	91
11.3.3	Consultatie gemeenteraadscommissie 11/10/2016	92
11.4	Beleidsplan	94
11.4.1	Toelichting klankbordgroep 14/12/2016	94
11.4.1.1	Presentatie en verslag.....	94
11.4.1.2	Reacties na klankbordgroep	96
11.4.2	Consultatie gemeenteraadscommissie 25/01/2017	97
12	Bijlagen	106
12.1	Verslag RMC Verkenningnota.....	106
12.2	Verslag RMC Uitwerkingsnota	113
12.3	Verslag GBC Beleidsplan	118
12.4	Uittreksel voorlopige vaststelling door gemeenteraad	124
12.5	Verslag RMC Beleidsplan.....	126
12.6	Denkpistes circulatie wijk Buerstede	131
12.7	Denkpistes heraanleg kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan	134
12.8	Uittreksel nota trage wegen	137

Lijst afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition (Automatische kentekenplaatherkenning)
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFFN	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIBEKO	Binnen bebouwde kom
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BUBEKO	Buiten bebouwde kom
bvo	brutovloeroppervlakte
Cd	Candela (eenheid voor lichtsterkte)
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
MOBER	Mobiliteitseffectenrapport
OV	Openbaar vervoer
pae	Personenauto-equivalent
RMC	Regionale Mobiliteitscommissie (vroeger PAC)
RSPA	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
STOP-principe	Stappers – Trappers – Openbaar vervoer – Personenwagens

INFORMATIEF DEEL

1 Inleiding

1.1 Algemeen kader

Volgens het decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid¹ zal het gemeentelijk beleidsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode. Er wordt in dat verband geopteerd om het gemeentelijk mobiliteitsplan legislatuurgebonden te benaderen. Het maken van een mobiliteitsplan is een proces, waarin een toekomstvisie wordt ontwikkeld.

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is een enorme hulp voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Uiteraard vormt het mobiliteitsplan voor de gemeente ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan vormt het beleidskader waarbinnen de mobiliteit in de gemeente aangepakt kan worden. Het is echter niet de bedoeling om in het mobiliteitsplan uitvoeringsplannen te voorzien. Verder studiewerk en uitwerking van plannen en projecten maken geen deel uit van het mobiliteitsplan. Ze volgen er op binnen het geschetste beleidskader.

De hoofddoelstelling van het vernieuwde mobiliteitsplan is het gemeentebestuur te ondersteunen in de uitvoering van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Tot dan toe werd er in heel wat Vlaamse steden en gemeenten veelal vraagvolgend gewerkt. In de nieuwe generatie mobiliteitsplannen wil men een stap verder gaan.

Er zijn vijf belangrijke doelstellingen waarrond men wil werken:

- Bereikbaarheid
- Toegankelijkheid
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid
- Milieu

Het is een uitdaging voor het gemeentelijk mobiliteitsplan om voor al deze doelstellingen een pakket van maatregelen samen te stellen zodat een integrale aanpak en een duurzaam mobiliteitsbeleid bekomen worden.

De gemeente Aartselaar beschikte voor het eerst over een mobiliteitsplan op 24/02/2000 toen het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar conform werd verklaard. Dit mobiliteitsplan werd herzien (via de procedure 'verbreden en verdiepen') en op 20/01/2011 conform verklaard. De gemeente Aartselaar ervaart dit intergemeentelijke mobiliteitsplan echter als onvoldoende gedetailleerd op gemeentelijk niveau en wenst daarom een gemeentelijk mobiliteitsplan als verdere verfijning van het intergemeentelijk mobiliteitsplan op te maken. De sneltoets werd uitgevoerd door de GBC op 8 december 2014. Het beleidsscenario van het intergemeentelijke mobiliteitsplan wordt wel nog ondersteund. Spoor 2 'verbreden en verdiepen' wordt gevolgd. De RMC bevestigde dit op 22 januari 2015.

In de verkenningsnota van het stappenplan 'verbreden en verdiepen' werd een plan van aanpak opgesteld voor de verschillende onderzoeken die in het kader van het verbreden en verdiepen

¹ Gewijzigd bij Decreet van 10-02-2012 en het bijhorend Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013

nodig bleken. Deze verkenningsnota werd gunstig geadviseerd door de kwaliteitsadviseur tijdens de RMC van 16/06/2016. Het verslag hiervan is terug te vinden in hoofdstuk 10.

De uitwerkingsfase omvatte het uitvoeren van de onderzoeken en hieraan gekoppeld het formuleren van conclusies. De uitwerkingsnota is de weergave van deze uitwerkingsfase en werd gunstig geadviseerd door de RMC van 20/10/2016. Ook hiervan werd het verslag toegevoegd aan hoofdstuk 10.

Als afronding van dit proces van 'verbreden en verdiepen' wordt in wat volgt het **beleidsplan** opgesteld.

1.2 Opzet van het beleidsplan

Spoor 2 'Verbreden en verdiepen' bestaat uit 9 stappen, verder gestructureerd in 3 fasen, respectievelijk de verkenningsfase, de uitwerkingsfase en het beleidsplan.

Tabel 1: Stappenplan 'Verbreden en verdiepen'

Fase	Stap
Verkenningsfase	1. Uitkomst sneltoets
	2. Samenhang bepalen tussen de thema's
	3. Aandachtspunten formuleren per thema
	4. Uitwerken van de gekozen thema's
	5. Actualiseren van knelpunten, kansen en operationele doelstellingen
Uitwerkingsfase	6. Uitwerking onderzoek
	7. Aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario (optioneel)
Beleidsplan	8. Formulering nieuw beleidsplan
	9. Uitwerking actieprogramma's

In deze nota wordt, in een eerste stap, het duurzaam mobiliteitsscenario toegelicht volgens de werkdomeinen A, B en C. De inhoud van deze domeinen omvat het volgende:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen (en hun mobiliteitseffecten)
- werkdomein B: netwerken per modus
- werkdomein C: ondersteunende maatregelen

Dit proces leidt tot een aangepast en geactualiseerd mobiliteitsplan met teksten, kaarten en figuren, dat conform de methodiek en gestructureerd volgens de werkdomeinen is samengesteld.

Vervolgens wordt er volgens deze werkdomeinen een actieprogramma opgesteld. Dit is een overzichtelijke, verkorte en schematische weergave in tabelvorm van het mobiliteitsplan. De methodiek wordt echter niet uitsluitend voor de klassieke werkdomeinen doorlopen, maar wordt daarnaast ook vanuit vier andere invalshoeken benaderd.

Deze laatste stap zal uiteindelijk aanleiding geven tot een totaal van vijf programmatabellen:

- het actieprogramma A-B-C
- het werkprogramma
- het investeringsprogramma
- het beleidsprogramma
- het takenprogramma

1.3 Samenvatting van de verkenningnota (fase 1) en uitwerkingnota (fase 2)

1.3.1 Samenvatting fase 1: verkenningnota

Uit de verkenningnota volgden de volgende thema's die verder dienden uitgewerkt te worden:

- **THEMA 1: Impact ruimtelijke ontwikkelingen**

In en om de gemeente zijn er verschillende ruimtelijke planprocessen en projecten lopende. Deze zullen ongetwijfeld een mobiliteitsimpact veroorzaken of aanleiding geven tot maatregelen om de mobiliteit in goede banen te leiden. In het algemeen is een sterkere afstemming tussen mobiliteit en ruimte noodzakelijk om de mobiliteitsnoden in de toekomst beter te kunnen sturen.

- **THEMA 2: Netwerk gemotoriseerd verkeer: wegcategorisering, snelheidsplan en zwaar vervoer**

Er is geen duidelijke, leesbare hiërarchie aanwezig inzake het gebruik van de verkeerswegen. Door de vage inrichtingsprincipes heeft dit op meerdere plaatsen sluipverkeer tot gevolg. Een selectieve bereikbaarheid dient sterker te worden bewerkstelligd in relatie tot de aanwezige functies en afgestemd op het gewenste snelheidsbeleid, de fietsroutes en de routes voor het zwaar vervoer. De visie hieromtrent dient met de naburige gemeenten te worden afgestemd.

- **THEMA 3: Netwerk langzaam verkeer: fietsvoorzieningen en trage wegen**

De fietsvoorzieningen in de gemeente zijn tot op heden onvoldoende aangepast aan de vooropgestelde normen. Een integraal fietsbeleid dient te worden uitgewerkt waarin prioritaire acties worden bepaald in functie van o.m. de wegcategorisering en rekening houdend met de budgettaire ruimte. Om het fietsgebruik de komende jaren te verhogen wordt een traject op maat van de gemeente uitgestippeld met een pakket aan flankerende maatregelen.

- **THEMA 4: Parkeerbeleid**

De verkeersleefbaarheid van Aartselaar vormt een knelpunt omwille van de toename van het aantal wooneenheden, de beperkte ruimte en het gebrek aan hiërarchie in het wegennet. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersorganisatie (circulatie en parkeren) er onoverzichtelijk is, met de nodige knelpunten voor wonen en handel tot gevolg. Een totaalvisie inzake verkeerscirculatie en parkeerbeleid voor het centrumgebied van Aartselaar dringt zich op. Vanuit de integratie van het parkeerbeleid met de wegcategorisering en het ruimtelijk beleid dient de verkeerscirculatie waar mogelijk te worden geoptimaliseerd.

- **THEMA 5: Handhaving**

Een mobiliteitsbeleid moet steeds vergezeld zijn van een gedegen en concreet handhavingsbeleid. Zonder controle worden verkeersregels al snel met de voeten getreden. Een handhavingsbeleid gaat over controles op het parkeerbeleid, controles op de snelheid, trajectcontroles (ANPR-camera's), controles op het vrachtverkeer, ...

- **THEMA 6: Bewegwijzering**

De KMO-zones en bedrijventerreinen worden reeds gedeeltelijk bewegwijzerd door het Vlaams Gewest. Een aanvullende bewegwijzering op gemeentewegen is gewenst. Daarnaast blijkt dat tijdens evenementen een betere verkeersgeleiding door bewegwijzering een pluspunt kan zijn voor het in goede banen leiden van evenementenverkeer.

1.3.2 Samenvatting fase 2: uitwerkingsnota

Uit de uitwerkingsnota volgden per thema deze conclusies (samenvatting) en aanbevelingen. Tussen haakjes wordt het werkdomein vermeld.

- **THEMA 1: Impact ruimtelijke ontwikkelingen**

- **Samenvatting:** Aartselaar zal in de (nabije) toekomst te maken krijgen met de effecten van ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen op lokaal maar zeker ook bovenlokaal niveau. In het algemeen is een sterkere afstemming tussen mobiliteit en ruimte noodzakelijk om de mobiliteitsnoden in de toekomst beter te kunnen sturen. Per deelaspect werden de bestaande studies en plannen opgelijst. Hieruit volgden aanbevelingen die hieronder beknopt zijn weergegeven.
- **Aanbevelingen:**
 - Uitwerking Laar en omgeving na herziening GRS (A1)
 - Realisatie N171 ondersteunen op lokaal wegennet (A2)
 - Opvolging studie AWV omtrent A12 / N177 met afstemming op lokale aandachtspunten (A2)
 - Rekening houden met korte en lange termijn omwille van doortrekking N171 en aanpassingen A12 (A3)
 - Detailonderzoek herinrichting Pierstraat – Reetsesteenweg – Oever – Langlaarsteenweg (B4)
 - Realisatie aangepaste ontsluiting bedrijventerrein Mastboomstraat (B4)
 - Realisatie doorgetrokken Helststraat (B4)
 - Verspreiding informatie omtrent vrachtroutes aan bedrijven (C3)
 - Controle op vrachtwagenverbod (C4)
 - Verkeerstellingen Pierstraat – Reetsesteenweg – Oever – Langlaarsteenweg na doortrekking N171 (C6)
 - Heraanleg kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan, na overleg met buurgemeenten (C6)
 - Aanpassing vrachtverbod Langlaarsteenweg (C6)

- **THEMA 2: Netwerk gemotoriseerd verkeer: wegencategorisering, snelheidsplan en zwaar vervoer**

- **Samenvatting:** Momenteel is er geen (of onvoldoende) leesbare hiërarchie in het wegennet. Daarom werden duidelijke typeoplossingen, standaardprofielen en uitgangspunten per type weg opgemaakt, die als leidraad kunnen dienen bij herinrichtingsprojecten. De wegencategorisering in het intergemeentelijke mobiliteitsplan blijkt onvoldoende gedetailleerd voor lokale aspecten en werd verfijnd. Er werd ook ingespeeld op gewijzigde wegencategorisering bij doortrekking van de N171 en bij de aanpak van kruispunten langs de A12/N177.
- **Aanbevelingen:**
 - Implementatie lokale wegencategorisering (A3)
 - Bespreking nieuwe keerlus met De Lijn (B3)
 - Toepassing uitgangspunten per type weg, op basis van wegencategorisering (B4)
 - Verspreiding informatie omtrent verkeersingrepen (C3)
 - Controle op vrachtwagenverbod (C4)
 - Opvolging verkeersafwikkeling en parkeerverbod op Adriaan Sanderslei tijdens markt (C6)

- **THEMA 3: Netwerk langzaam verkeer: fietsvoorzieningen en trage wegen**

- **Samenvatting:** De fietsvoorzieningen blijken in de huidige toestand onvoldoende aangepast aan de normen. Daarom is het noodzakelijk om een fietsbeleid uit te stippelen dat als leidraad gehanteerd kan worden bij de uitbouw van de fietsvoorzieningen. Op basis van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en de attractiepunten werd een aanvullend lokaal fietsroutenetwerk uitgewerkt. Verder ging aandacht uit naar fietsenstallingen, voetpaden en oversteekbaarheid.
- **Aanbevelingen:**

- Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven – nieuwe bedrijven op die locaties voorzien waar de fietsvoorzieningen comfortabel en veilig zijn (A1, A2)
- Wegen met categorie lokale weg type II of hoger (afhankelijk van context en snelheidsregime) voorzien van fietsvoorzieningen (A3)
- Realisatie trage wegen-project (B1)
- Belangrijke fietsroutes voorzien van fietsvoorzieningen conform het Vademecum Fietsvoorzieningen (B2)
- Elk herinrichtingsproject laten uitgaan van het STOP-principe waar de voorzieningen voor zachte weggebruikers primeren (B4)
- Het fiets- en voetgangersnetwerk inzetten als maatregelen om een modal shift te verkrijgen bij bedrijven, scholen, evenementen (C1)
- Promotie van fietsroutes en trage wegen bij de bevolking (C3)
- Handhaving op snelheid en foutparkeerders om de veiligheid voor de zachte weggebruiker te verhogen (C4)
- Evaluatie van fietsgebruik langsheen herinrichtingsprojecten, door middel van evaluatie van fietstellingen (C6)

● **THEMA 4: Parkeerbeleid**

- **Samenvatting:** Vanuit verschillende hoeken wordt een (subjectief) tekort ervaren qua parkeerplaatsen, doch niet bij iedereen. Op basis van een parkeerduuronderzoek werd een duurzaam parkeerbeleid uitgewerkt, voor bewoners en bezoekers. Uit het parkeeronderzoek kan besloten worden dat in normale omstandigheden meer dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Behoudens enkele lokale, tijdelijke uitzonderingen werd geen overbelasting geconstateerd. Het parkeerbeleid zal voornamelijk gericht moeten zijn op het geleiden van de parkeerstromen, de handhaving en de bestaande blauwe zone.
- **Aanbevelingen:**
 - Ruimtelijke ontwikkelingen laten voorzien in eigen parkeercapaciteit -> toepassing gemeentelijke parkeerverordening (A2)
 - Sturing parkeerroutes op basis van wegencategorisering (A3)
 - Voorzien van fietsenstallingen aan bushaltes (B2)
 - Geen bijkomende verhoging voorzien van de parkeercapaciteit (B5)
 - Opmaak schoolvervoersplan en campagnes om het autogebruik naar school te beperken voor alle scholen (C1)
 - Informatiecampagnes en sensibilisatieacties om duurzame vervoersmodi te promoten als alternatief voor de wagen (C3)
 - Handhaving op blauwe zone (C4)
 - Controle op foutparkeren (C4)

● **THEMA 5: Handhaving**

- **Samenvatting:** Een mobiliteitsbeleid moet steeds vergezeld zijn van een gedegen en concreet handhavingsbeleid. Zonder controle worden verkeersregels al snel met de voeten getreden. De nadruk ligt op snelheidshandhaving, doorgaand vrachtverkeer en foutparkeren.
- **Aanbevelingen:**
 - Handhaving op snelheid en foutief geparkeerde voertuigen (B1, B2)
 - Maatregelen handhaving snelheid bij herinrichting van wegen (B4)
 - Handhaving verhogen foutief geparkeerde voertuigen (B5)
 - Verhogen handhaving snelheid en parkeren (C4)
 - Bijkomende toestellen snelheidsmetingen (C4)
 - Evaluatie van snelheidsmetingen moet toelaten gerichte infrastructurele maatregelen te nemen of flankerende maatregelen in te stellen (C6)

● **THEMA 6: Bewegwijzering**

- **Samenvatting:** Dit omvat enerzijds de bewegwijzering naar KMO-zones en bedrijventerreinen op gemeentewegen en anderzijds de (tijdelijke) bewegwijzering bij evenementen.
- **Aanbevelingen:**

- De wegcategorisering gebruiken als uitgangspunt bij de opmaak van tijdelijke omleidingsroutes (A3)
- Communicatie met De Lijn omtrent evenementen en benodigde omleidingen (B3)
- Bij de herinrichting van wegen en kruispunten rekening houden met het vrachtroutenetwerk en de wegcategorisering (B4)
- Bewegwijzering naar grotere parkings integreren bij evenementen (B5)
- Havennummeringssysteem uitrollen (B5)
- Multimodale vervoersmogelijkheden aanbieden bij evenementen (C1)
- Controle op vrachtwagenverbod (C4)

1.4 Samenstelling van de GBC

De Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) vergaderde in de volgende samenstelling:

Persoon	INSTANTIE / FUNCTIE
BART LAMBRECHT	Schepen van mobiliteit
PETER VAN MECHELEN	Stafmedewerker Aartselaar
FRANK LEYS	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
LIEVEN DESMIDT	AWV
GUST VERHEYEN	VVM De Lijn
STAF AERTS	Provinciebestuur

1.5 Participatietraject

Volgens het participatiebeginsel moet burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Het is evenwel aan de betrokken gemeente om te bepalen hoe dit praktisch wordt ingevuld. De gemeente Aartselaar legde het participatietraject vast bij besluit van 19 oktober 2015.

Kort samengevat werd het volgende traject weerhouden:

- Fase 1: verkenningsnota
 - Verspreiding info over opmaak mobiliteitsplan via gemeentelijk infoblad en oproep van leden voor klankbordgroep
 - Informeren van klankbordgroep over opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan
 - Adviesgave van klankbordgroep
 - Consultatie van gemeenteraadscommissie mobiliteit
 - Bespreking op GBC
 - Bespreking op RMC
- Fase 2: uitwerkingsnota
 - Adviesgave van klankbordgroep
 - Bespreking op GBC
- Fase 3: beleidsplan (Mobiliteitsplan)
 - Adviesgave van klankbordgroep
 - Consultatie van gemeenteraadscommissie mobiliteit
 - Bespreking op de GBC
 - Bespreking op de RMC (bij voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan op de GBC)

Na de definitieve goedkeuring door de gemeenteraad zal het mobiliteitsplan ook online raadpleegbaar zijn.

1.6 Voorlopige vaststelling en RMC Beleidsplan

Het beleidsplan werd voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad op 27 maart 2017. Een uitsnede hiervan is in bijlage terug te vinden.

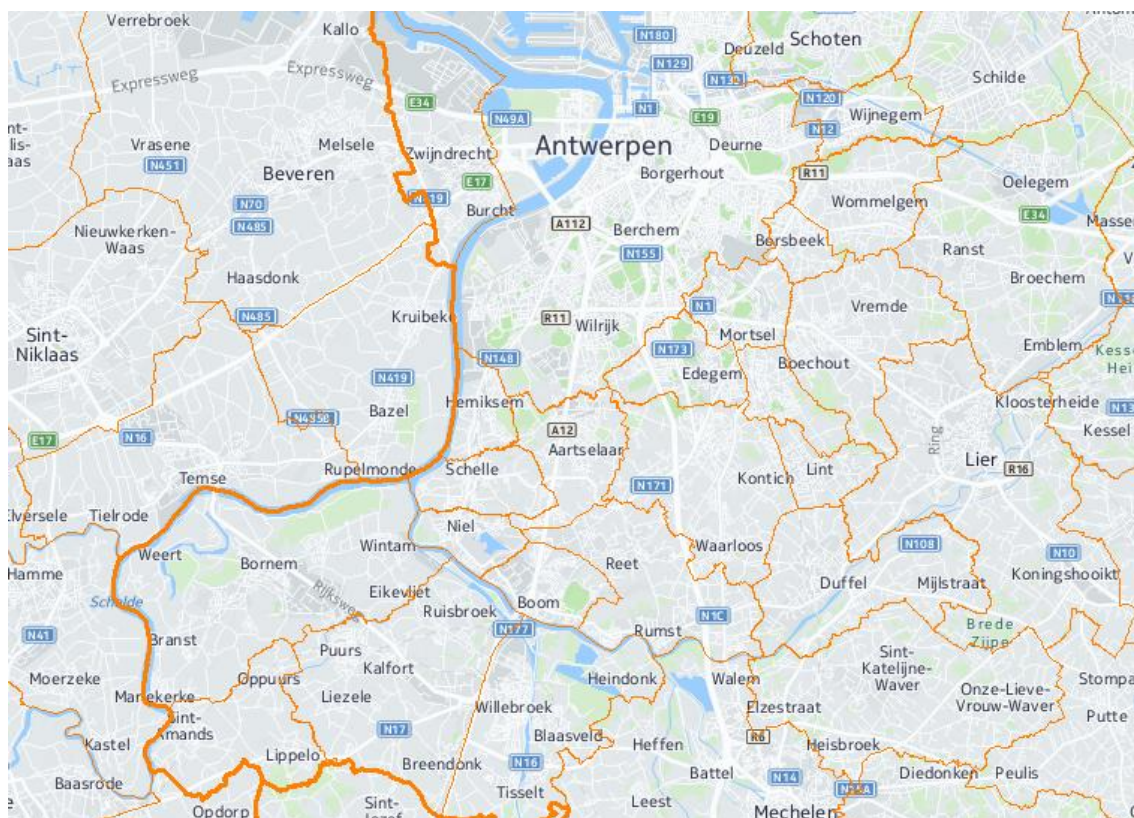
Het beleidsplan verkreeg een gunstig advies tijdens de RMC van 20 april 2017. Het verslag hiervan is in bijlage terug te vinden.

2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

2.1 Lokale mobiliteitstoestand

Aartselaar is gelegen in het zuidoosten van de provincie Antwerpen, een tiental kilometer ten zuiden van de stad Antwerpen, langs de A12. Aartselaar kent geen deelgemeenten, maar wel enkele gehuchten.

De gemeente telt ruim 14.000 inwoners. De gemeente ontwikkelde zich tot een verstedelijkte randgemeente van de Antwerpse agglomeratie met veel groothandel en distributiecentra langs de A12.



Figuur 1: Situering Aartselaar

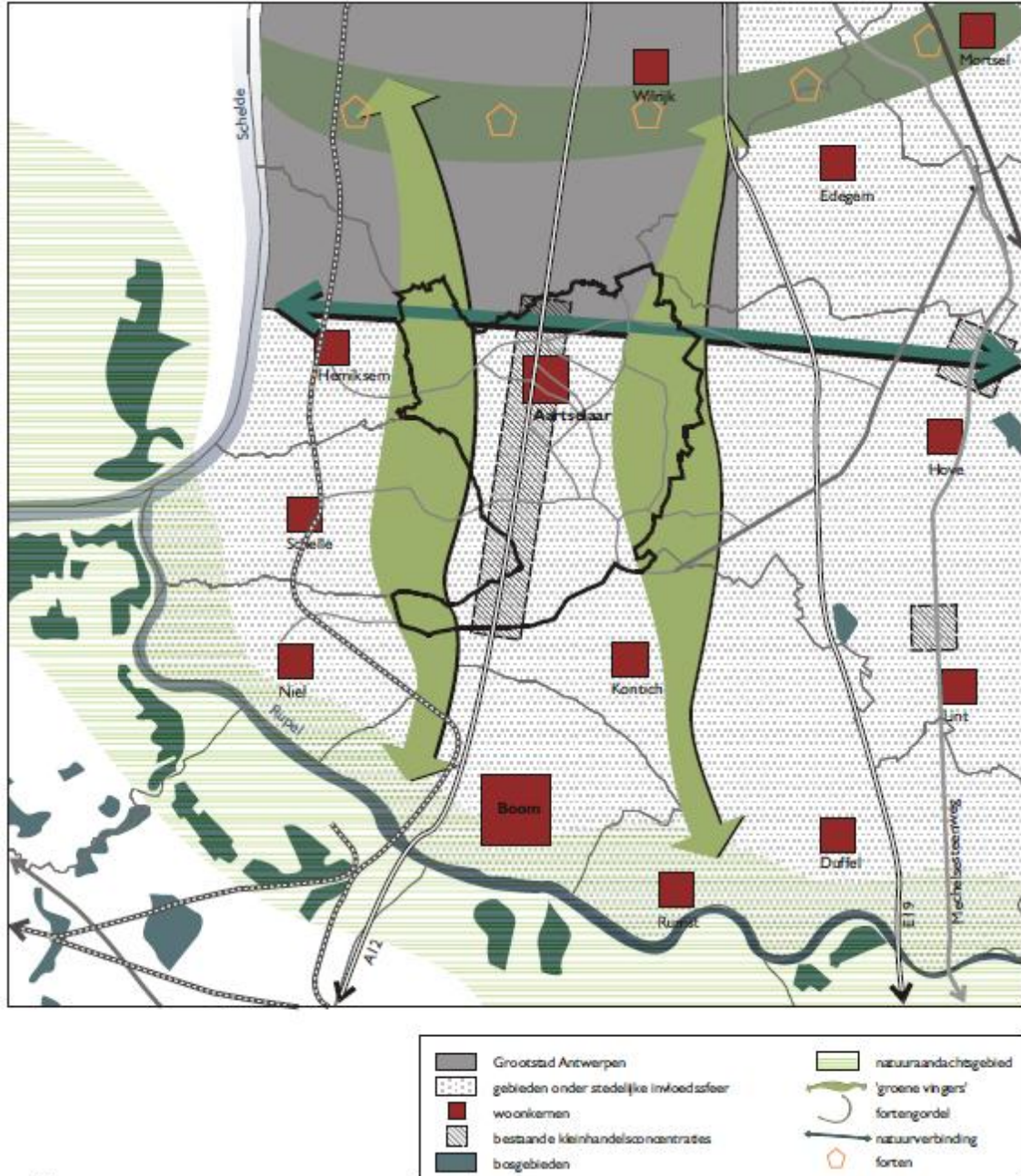
2.1.1 Ruimtelijk

2.2.1.1 Macroniveau

Aartselaar situeert zich aan de zuidelijke rand van de stad Antwerpen, in een gebied dat gekenmerkt wordt door een menging van perifere stedelijke ontwikkelingen en belangrijke natuurlijke structuren. Dit gebied kenmerkt zich door suburbane ontwikkelingen. Structuurbepalend zijn

hier de stad Antwerpen, de ontwikkelingen rond de kleinere kernen Hemiksem, Schelle, Niel, Boom en Kontich en de commerciële activiteiten langs de as van de A12.

De open ruimte in het westen en het oosten van de gemeente maakt deel uit van een groene en open ruimtestructuur op bovenlokaal niveau. Twee openruimtevingers dringen het stedelijke gebied van Antwerpen binnen. In noord-zuidrichting verbinden ze de fortengordel rond Antwerpen met de Rupelvallei.



Figuur 2: Ruimtelijke structuur Aartselaar (bron: GRS 2005)

2.2.1.2 Mesoniveau

Binnen de gemeentegrens van Aartselaar kunnen duidelijk verschillende structuurbepalende componenten onderscheiden worden: de steenwegen, de woongebieden en de open ruimte met de beekvalleien.

De steenwegen zijn ruimtelijk van groot belang. Zo oefent de A12, naast haar verbindende functie ook een sterke ruimtelijke aantrekkingskracht uit op verschillende activiteiten. De uitbouw van de kern van de gemeente in de richting van deze steenweg alsook het ontstaan en de verdere uitbreiding van gehuchten langsheen kruispunten van belangrijke steenwegen tonen dit duidelijk aan. Ook de explosieve ontwikkeling van handelszaken en KMO's langsheen de A12 heeft het ruimtelijk beeld van de gemeente bepaald. De belangrijkste steenwegen zijn de Pierstraat, de Kleistraat, Oever, de Reetsesteenweg, de Kapellestraat, Cleydaellaan en de Kontichsesteenweg. Binnen de gemeentegrenzen leggen zij, samen met de Langlaarsteenweg, Leugstraat, Guido Gezellestraat en Hoevelei verbinding met de A12 en de E19. De parallelwegen aan de A12 verzorgen zowel het lokale als intergemeentelijke verkeer in de noord-zuidrichting. Een meer verdoken verbinding van noord naar zuid is de Reetsesteenweg (richting Rumst) – Kleistraat – Baron van Ertbornstraat – Dijkstraat (district Wilrijk). De steenwegen vormen momenteel een aantal opvallende linten in het landschap.

Ook de woongebieden zijn structuurbepalend. Ondanks de suburbane context heeft Aartselaar nog een vrij compacte en aaneengesloten dorpskern die deels omgeven is door landelijk gebied. Niettegenstaande de enorme concurrentie van grootschalige kleinhandelszaken heeft Aartselaar een actief handelscentrum met de Kapellestraat als voorname trekker. De belangrijke voorzieningen, zoals het sportcentrum en het cultureel centrum met bibliotheek, zijn in het centrum gevestigd. De verspreide bebouwing is zeer beperkt. Er is wel een sterke lintvorming ontstaan langsheen de verbindingswegen met de omliggende dorpen. Er zijn enkele geconcentreerde woonkernen, zoals Koekoek en Lindenbos, met buurtwinkels en faciliteiten aanwezig los van de centrumkern. Het dorp Aartselaar zelf heeft zich tot een sterke woonkern uitgebreid langsheen de oude dorpsstraten. Tijdens de suburbanisatiegolf werden gehele gebieden ontwikkeld, dwars of gekoppeld op deze oude landwegen. De structuur van de velden aan deze wegen bepaalde mee de huidige bebouwde kavelstructuur. Nieuwe stratenpatronen (rasters) werden voorzien en kenmerken sindsdien het uitzicht van de woongebieden buiten de dorpskern. De weilanden of akkers die niet aan de weg lagen en slecht bereikbaar waren zijn later verkaveld of bleven, tot op de dag van vandaag, hun landbouwfunctie behouden. Een aantal van die 'groeneilandjes' zijn in de dorpskern gelegen. De oude wegenstructuur (buiten het centrum) in het landschap, groeiden uit tot bebouwde linten (Pierstraat, Kleistraat, Oever).

Het landschap in Aartselaar heeft een vrij aaneengesloten karakter waar de middeleeuwse structuren nog duidelijk voelbaar zijn. Ook in Aartselaar heeft de tuinbouwsector (voornamelijk glastuinbouw) een bloeiende periode gehad. Bosgebieden vinden we in beperkte mate terug. Ook in de vorige eeuwen was de gemeente al dun bebost. Alleen rond de kasteeldomeinen treft men nog beboste kavels aan. Sinds hun bestaan zijn het herkenbare 'landmarks' in de gemeente zowel op natuurlijk als op toeristisch vlak.

2.1.2 Verkeerskundig

2.1.2.1 Voetgangers en fietsers

Aartselaar beschikt over een uitgebreid fiets- en voetgangersnetwerk, echter niet alle schakels zijn kwalitatief.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is deels gerealiseerd. Het voetpadennetwerk wordt uitgebreid en opgewaardeerd, o.a. via een recent opgemaakte studie omtrent trage wegen.

2.1.2.2 Openbaar vervoer

Aartselaar beschikt niet over een treinstation. Het dichtstbijzijnde stations zijn deze van Boom, Hemiksem en Schelle langs de lijn 52 (Antwerpen-Boom-Puurs). Deze stations worden 1 keer per uur bediend per richting. Dit wordt aangevuld met piektreinen, 's ochtends richting Antwerpen, 's avonds richting Puurs.

Ook lijn 25 (Brussel - Mechelen – Antwerpen) is interessant voor Aartselaar, met vooral de stations Kontich en Berchem. Deze lijn kent een halfuurfrequentie met IC-treinen (verhoogd in de spitsen) en voorstadsreinen.

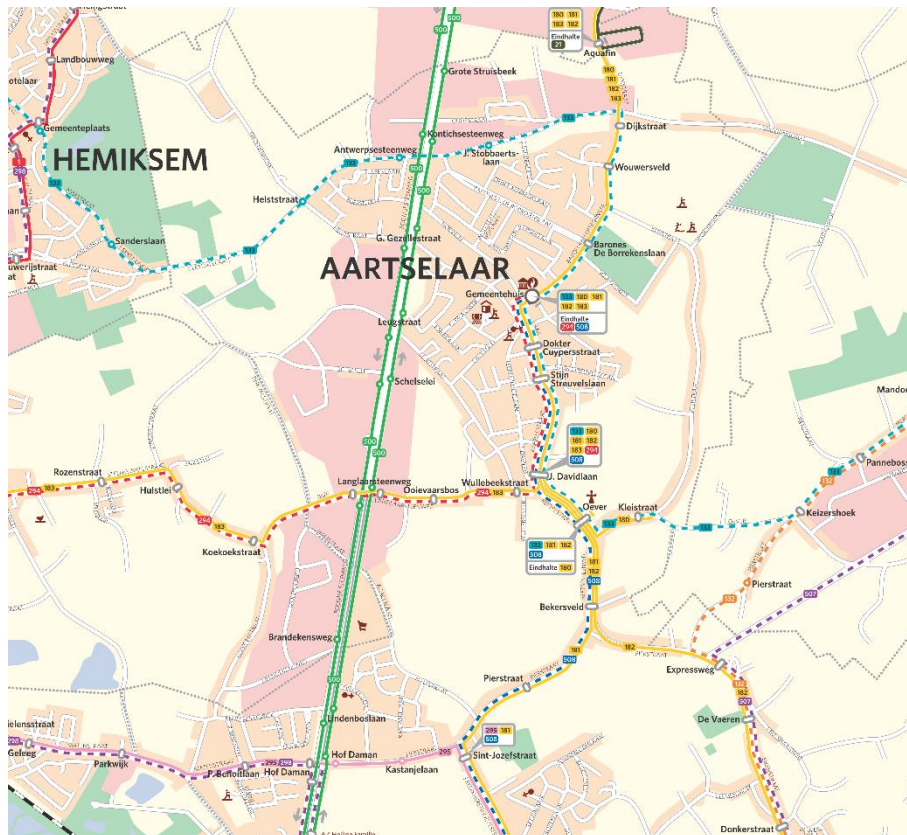
Ook het station Willebroek langs lijn 54 (Mechelen – Sint-Niklaas) wordt soms gebruikt. Hier is er een uurfrequentie (stoptreinen) aangevuld met piektreinen.



Figuur 3: Uitsnede netplan NMBS

De hoofdhalt voor het openbaar busvervoer bevindt zich aan het gemeentehuis. Hier is er een belangrijke noord-zuidas voor het openbaar vervoer. Deze verloopt via Dijkstraat – Baron van Erbornstraat – Kapellestraat – Reetsesteenweg. Via de A12 verloopt lijn 500.

Er zijn oost-westverbinding via de Cleydaellaan – Kontichsesteenweg, Langlaarsteenweg – Bist, de Pierstraat en de N171.



Figuur 4: Uitsnede netplan De Lijn

2.1.2.3 Gemotoriseerd verkeer

De A12 is ongetwijfeld de belangrijkste drager van gemotoriseerd verkeer in de gemeente. Deze A12 dient voor noord-zuidverbindingen, hoofdzakelijk op bovenlokaal niveau en als ontsluiting van Aartselaar via diverse kruispunten. Op lokaal niveau is de Kapellestraat een belangrijke noord-zuiddrager van verschillende functies.

Daarnaast zijn er belangrijke oost-westrelaties langs de Cleydaellaan – Kontichsesteenweg, Langlaarsteenweg – Bist, de Pierstraat en de N171.

2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

Zoals gesteld bij de start van de oefening verbreden/verdiepen staat de GBC nog steeds achter het beleidsscenario van het intergemeentelijk mobiliteitsplan. De strategische doelstellingen zijn eveneens nog van toepassing.

Ondanks eerdere inspanningen kan er via het openbaar vervoer, per fiets of zelfs met de auto geen volledige bereikbaarheid van een bepaald gebied gegarandeerd worden. Het mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar is gebaseerd op het principe van een voorkeursbehandeling van een bepaalde modus in een bepaald gebied. De (woon)kernen bijvoorbeeld worden zowel met de fiets, het openbaar vervoer als de auto ontsloten maar de nadruk ligt op de twee eerstgenoemde modi.

Naast de bereikbaarheid wordt er in het mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar ook rekening gehouden met de draagkracht van de omgeving. De woonfunctie in de kernen is prioritair op de verkeersfunctie, maar de kernen blijven wel bereikbaar.

De doelstelling van het beleidsplan is het vastleggen van de krachtlijnen en de verantwoordelijkheden voor geïntegreerde acties op korte, middellange en lange termijn.

2.3 Knelpunten en kansen

Kaart 1: Knelpunten en kansen

Vanuit de lokale mobiliteitstoestand en de toekomstige mobiliteitsbehoeften worden volgende knelpunten en kansen onderkend in het kader van 'verbreden en verdiepen':

- De A12 is tegelijkertijd een knelpunt en een kans. Aan de ene kant is de A12 cruciaal voor de ontsluiting van Aartselaar en de ontsluitingsstructuur voor de kern maar ook de bedrijvigheid. Langs de andere kant leidt dit tot oversteekbaarheidsproblemen, doorstromingsproblemen, barrièrewerking, ... Onder andere het bestaande streefbeeld, de lopende studie van AWV, de kilometerheffing voor het vrachtverkeer, ... zijn hierbij relevant.
- De doortrekking van de N171 biedt o.a. kansen om de Pierstraat te ontlasten. Hoe dan ook zal geanticipeerd moeten worden op de mobiliteitsgevolgen van deze doortrekking.
- De verschillende RUP's bieden diverse ontwikkelingsmogelijkheden. De verkeersgeneratie en multimodale ontsluiting zijn steeds aandachtspunten.
- De recent gewijzigde circulatie in de schoolomgeving deed al wat stof opwaaien. Het doel is te komen tot een veiligere schoolomgeving.
- Verschillende herinrichtingsprojecten, zoals Kleistraat-Oever, Bist-Steenwinkelstraat, Carillolei, Barones L. De Borrekenslaan, Kleine Doornstraat-Dijkstraat, ...
- Aanpassing ontsluiting van de industriezones Mastboomstraat en Helststraat, waarbij de ontsluiting geoptimaliseerd wordt en de impact op de (woon)omgeving ingeperkt.
- Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar biedt een groot voordeel qua afstemming van het mobiliteitsbeleid op een bovenlokale schaal en promoot samenwerking tussen de gemeente. Er schuilt echter ook een nadeel in, namelijk de detailleringsgraad van het intergemeentelijke mobiliteitsplan is niet groot genoeg om uitspraken te doen op lokaal niveau. Een voorbeeld daarvan is de wegcategorisering, die vanuit de kamstructuur opgebouwd is. Op bovenlokaal niveau is dit goed maar de detaillering op lokaal niveau ontbreekt (bv. lokale wegen type II).

3 Duurzame mobiliteitsscenario's

3.1 Scenario intergemeentelijk mobiliteitsplan

Samen met de Rupelgemeenten heeft de gemeente Aartselaar een intergemeentelijk mobiliteitsplan, conform verklaard op 24.02.2000. De verbreding en verdieping van het intergemeentelijk mobiliteitsplan werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 28.03.2011.

Het beleidsplan van de Rupelstreek (2000) was grotendeels gebaseerd op de uitvoering van het scenario "een kleine maas" uit de synthesefase. In 2011 werd dit uitgewerkt / geupdate tot het volgende duurzame mobiliteitsscenario.

In het intergemeentelijk 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, 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, ...). 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 hoofdassen worden ontsluitingsassen en vrachtroutes aangeduid.

- De A12, aangeduid als een primaire weg I, dient als dusdanig ingericht. Hierdoor kan de verkeersveiligheid van de as veel verbeteren en kan sluipverkeer in noord – zuidrichting vermeden worden. Het is belangrijk dat het gehele tracé aangepakt wordt, en niet enkel bepaalde kruispunten.
- Het bovenlokaal doorgaand oost-westverkeer, 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.



Figuur 5: Synthese intergemeentelijk mobiliteitsplan

- De wegcategorisering gaat uit van een kamstructuur



Figuur 6: Wegencategorisering intergemeentelijk mobiliteitsplan

3.2 Doorgroeiscenario

De herziening van het mobiliteitsplan gebeurde via spoor 2 'Verbreden en verdiepen'. Dit houdt in dat geen nieuwe beleidsscenario's ontwikkeld werden. Wel kan het bestaande scenario bijgewerkt worden. In wat volgt wordt aangegeven welke nadrukken en accenten gelegd worden in

het doorgroeiscenario (na verbreden en verdiepen) t.o.v. het oorspronkelijk scenario uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan. De gemeente Aartselaar ervaart het intergemeentelijke mobiliteitsplan als onvoldoende gedetailleerd op gemeentelijk niveau. Het doorgroeiscenario tracht hieraan tegemoet te komen.

3.2.1 *Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen*

Het Laar en de omgeving in het centrum van Aartselaar omvat een ruimtelijk strategisch project. Momenteel is het project nog weinig concreet, maar het is noodzakelijk om de verkeerskundige invalshoek mee te nemen in de ontwikkeling van het project. Een ruimtelijke ontwikkeling in deze omgeving is steeds gekoppeld aan een coherent multimodaal mobiliteitsconcept. De opmaak van een MOBER bij dergelijke projecten is noodzakelijk. Hoe dan ook is het in deze omgeving niet wenselijk om projecten te realiseren met een hoge verkeersgeneratie.

De doortrekking van de N171 biedt potenties om de intensiteiten op het lokaal wegennet te beperken. Deze doortrekking heeft invloed op de wegcategorisering en op de gewenste functie van bepaalde wegen. Dit laatste vertaalt zich ook in de gewenste inrichting. Per wegcategorie werden algemene inrichtingseisen geformuleerd. Dit zijn uitgangspunten bij eventuele herinrichtingen zodat uniformiteit en duidelijkheid wordt nagestreefd, maar men moet de inrichtingseisen steeds in functie van de plaatselijke omstandigheden interpreteren.

AWV werkt aan een studie omtrent de A12 / N177. Maatregelen op de A12 hebben hoe dan ook een effect op de lokale wegen in Aartselaar. In het verloop van deze studie zal afgestemd moeten worden qua lokale aandachtspunten en gevolgen.

Bij het plannen van ruimtelijke ontwikkelingen moet steeds aandacht uitgaan naar de multimodale ontsluitingsmogelijkheden. Zo worden nieuwe bedrijven best voorzien op locaties met comfortabele en veilige fietsvoorzieningen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten ook voorzien in eigen parkeercapaciteit, volgens de gemeentelijke parkeerverordening.

3.2.2 *Werkdomein B: Netwerken per modus*

De Pierstraat, Reetsesteenweg, Oever en Langlaarsteenweg zullen, na doortrekking van de N171, vermoedelijk minder belast worden. Hun functie zal wijzigen. Detailonderzoek naar de herinrichtingsmogelijkheden is wenselijk. Ook het kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan (op de gemeentegrens) zou aangepast moeten worden om de gewenste wegcategorisering in de praktijk te brengen. De eerste voorstellen werden geschetst. Deze moeten met de buurgemeenten besproken worden.

Bij de herinrichting van wegen en kruispunten moet rekening gehouden worden met het vrachtroutenetwerk en de wegcategorisering.

Voor verschillende bedrijventerreinen werden in eerdere studies aangepaste ontsluitingen voorgesteld. Deze moeten verder gedetailleerd en gerealiseerd worden.

Door de geplande heraanleg van de Kleistraat-Oever zou het bestaande keerpunt voor de bus komen te vervallen. In overleg met De Lijn werd en wordt gezocht naar een alternatief. Dit moet operationeel zijn vooraleer het bestaande keerpunt verwijderd kan worden.

Het project rond Trage Wegen moet op het terrein maximaal gerealiseerd worden. Het langzaam verkeer moet gepromoot en gefaciliteerd worden. Ook het realiseren van conforme fietsvoorzieningen langs de belangrijke fietsroutes kadert hierin.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er voldoende parkeercapaciteit is. Er is dus geen nood aan bijkomende verhoging van de parkeercapaciteit. Bijkomende fietsenstallingen zijn wel gewenst, onder andere aan bushaltes.

Bij evenementen moeten de grotere parking bewegwijzerd worden via de gewenste routes om parkeerzoekverkeer te beperken. Bij deze evenementen moet ook tijdig gecommuniceerd worden met De Lijn over benodigde omleidingen.

3.2.3 *Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen*

Ondersteunende maatregelen zijn steeds gewenst. Het gaat over informatieverbreiding maar ook handhaving. Een goed voorbeeld is het vrachtwagenverbod. In eerste instantie moet dit gecommuniceerd worden naar de betrokken bedrijven. In een latere stap moeten overtreders aangepakt worden.

Het fiets- en voetgangersnetwerk dient ingezet te worden als maatregel om een modal shift te verkrijgen bij bedrijven, scholen, evenementen. Informatie en promotie van fietsroutes en trage wegen moet hierin bijdragen. De opmaak van een schoolvervoersplan en campagnes om het autogebruik naar school te beperken voor alle scholen is voorzien. Handhaving naar snelheid en foutparkeerders is wenselijk om de veiligheid voor de zachte weggebruiker verhogen. Het gebruik van de fiets langsheen herinrichtingsprojecten kan geëvalueerd worden door middel van evaluatie van fietstellingen.

Als de N171 doorgetrokken is, is het wenselijk om verkeerstellingen uit te voeren in de Pierstraat, Reetsesteenweg, Oever en Langlaarsteenweg om het effect qua intensiteiten te meten. Dit biedt input bij mogelijke heraanleg van wegen, maar kan ook aanleiding geven tot bijkomende maatregelen om het gebruik van de doorgetrokken N171 te bevorderen.

4 Relatie met andere beleidsplannen

4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

4.1.1 Doelstellingen

Het uitgangspunt van het RSV is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien.

In het RSV zijn volgende relevante bepalingen voor Aartselaar opgenomen:

- De gemeente Aartselaar maakt deel uit van het grootstedelijk gebied Antwerpen.
- Met uitzondering van de gemeente Rumst, zijn ook de verschillende buurgemeenten van Aartselaar (Hemiksem, Wilrijk, Edegem, Kontich, Niel en Schelle) een onderdeel van hetzelfde grootstedelijk gebied.
- De gemeente Aartselaar maakt eveneens deel uit van het stedelijk netwerk op internationaal niveau: de Vlaamse Ruit. Conform het principe van gedeconcentreerde bundeling is de inplanting van nieuwe activiteiten in de gemeente Aartselaar belangrijk. Als basis moet daarvoor de bestaande en economische structuur worden genomen.
- Elk stedelijk gebied is tevens een economisch knooppunt. De economische activiteiten zijn in de economische knooppunten geconcentreerd op goed uitgeruste regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen of komen verweven voor met andere functies. Samen met andere gemeenten langs de A12, neemt Aartselaar hiertoe een bijzondere plaats in.
- In verband met de open ruimte worden volgende structuurbepalende elementen vastgelegd:
 - de riviervalleien van Schelde en Rupel en het sterk vertakt netwerk van beekvalleien
 - de open-ruimteverbindingen tussen Antwerpen en Brussel
- In termen van wegcategorisering zijn volgende hoofd- en primaire wegen geselecteerd:
 - Hoofdwegen: /
 - Primaire wegen: de A12 tussen Antwerpen en Brussel als primaire weg type I (verbindend op Vlaams niveau)

4.1.2 Relatie

De ruimtelijke bepalingen betreffende Aartselaar in het RSV worden geïncorporeerd in het mobiliteitsplan. De wegcategorisering qua hoofdwegen en primaire wegen is opgenomen als startpunt voor de wegcategorisering op lokaal niveau.

4.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)

4.2.1 Doelstellingen

Aartselaar behoort volgens het RSPA tot de hoofdruimte “Antwerpse Fragmenten”. Het gebied van de Antwerpse Fragmenten is het geheel van de deelruimten van de Vlaamse Ruit op het grondgebied van de provincie. De Antwerpse Fragmenten worden aan de hand van ontwikkelingsperspectieven, voor de zeven deelruimten die er toe behoren, uitgewerkt. Twee deelruimten bepalen de grote ruimtelijke lijnen voor de gemeente:

- Het *grootstedelijk gebied Antwerpen* is van fundamenteel belang voor de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie en dient ruimte te bieden aan de meest hoogwaardige functies. Dit geldt zowel voor wonen, bedrijvigheid, dienstverlening, grootschalige voorzieningen, distributie, verkeer, ...
- De *Antwerpse Gordel* is een groenstructuur van zeer hoog niveau en heeft in het bijzonder een recreatieve betekenis. Een geheel van groene vingers en lokale verbindingen dringen vanuit de Gordel door tot in het grootstedelijk gebied Antwerpen. Ze vormen een grootstedelijke groenstructuur verweven tussen de verschillende woonomgevingen.

Met betrekking tot de wegencategorisering werden er op het grondgebied van Aartselaar geen secundaire wegen geselecteerd.

4.2.2 *Relatie*

De bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen worden meegenomen in het mobiliteitsplan. Ze kregen een doorvertaling in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aartselaar (in herziening), waarop het werkdomein A1: Ruimtelijke planning gebaseerd is. Op deze wijze wordt een maximale afstemming van het mobiliteitsplan op het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen gegarandeerd.

4.3 **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aartselaar (GRS)**

4.3.1 *Doelstellingen*

In het GRS (maart 2005) worden, met betrekking tot de wegencategorisering, de belangrijkste gemeentelijke ontsluitingswegen opgesomd:

- De N177-Boomseseenweg (Wilrijk-Boom), de Pierstraat (Boom-Niel), de Reetseseenweg (Rumst), de Kapellestraat, de Kontichsesteenweg (Kontich-Edegem), de Cleydaellaan (Hemiksem) en de Langlaarsteenweg (Schelle) zijn de voornaamste verbindingswegen voor lokaal verkeer naar de omliggende gemeenten (lokaal type I).
- De wegen met een belangrijke verzamelende functie binnen de gemeente zijn de Leugstraat, de Carillolei, de Leon Gilliotlaan, de Guido Gezellestraat, de Barones L. de Borrensklaan, de Baron van Ertbornstraat en de Kleistraat (lokaal type II).

Bij wijze van verkeersinfrastructuurele synthese wordt in het GRS ook aangegeven dat:

- de verkeerskundige afwikkeling van de gemeente plaatsvindt via de A12 (Deze hoofdas zorgt niet enkel voor de ontsluiting maar genereert ook verkeer van en naar de gemeente.)
- de verbinding van de E19 met de regio voornamelijk gebeurt langsheen de steenwegen in Aartselaar
- het wegenpatroon voornamelijk gericht is op woon-werkverkeer en vrachtverkeer
- het openbaar vervoer voornamelijk van en naar Antwerpen verloopt (Er is dan ook geen regionaal openbaar vervoer in de oost-west richting.)

4.3.2 *Relatie*

Het GRS van Aartselaar is momenteel in herziening. Met betrekking tot het aspect mobiliteit wordt het herziene mobiliteitsplan gevolgd.

4.4 **Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen**

4.4.1 *Doelstellingen*

Het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2012) stelt in totaal 5 grote doelstellingen voorop:

- het vrijwaren van de bereikbaarheid

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

4.4.2 *Relatie*

Deze 5 doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn verankerd als basisdoelstellingen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. De uiting hiervan vertaalt zich op verschillende manieren.

4.5 **Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen**

4.5.1 *Doelstellingen*

In 2016 werd, als update van het vorige plan, een nieuw verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen uitgewerkt. De concrete doelstellingen worden in dit plan op verschillende wijzen uitgedrukt:

- De centrale ambitie is een evolutie naar 0 verkeersdoden tegen 2050 ('vision zero').
- Het aantal letselongevallen dient in 2030 met 50% gedaald te zijn t.o.v. 2010. Dit komt neer op maximaal 14.560 letselongevallen.
- Het aantal dodelijk gewonde verkeersslachtoffers moet in 2030 met 70% gedaald zijn t.o.v. 2010. Dit komt overeen met maximaal 133 verkeersdoden.
- Het aantal zwaargewonden dient in 2030 met 71% gedaald te zijn t.o.v. 2010. Dit betekent concreet dat er in 2030 maximaal 1000 zwaargewonden mogen zijn.
- Het aantal doden en zwaargewonden bij niet-beschermd verkeer moet in 2030 eveneens met 71% gedaald zijn t.o.v. 2010. Dit komt neer op maximaal 540 slachtoffers.
- Het aantal doden en zwaargewonden bij de jonge autobestuurders (18-24j) dient in 2030 met 68% gedaald te zijn. Dit komt overeen met maximaal 80 slachtoffers.

4.5.2 *Relatie*

Verkeersveiligheid is een basisdoelstelling in het mobiliteitsplan van Aartselaar. In het mobiliteitsplan wordt de doelstelling aangehouden om minstens het (doelstellingen)niveau te behalen voorzien in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

RICHTINGGEVEND DEEL

5 Operationele doelstellingen

5.1 Uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan

De doelstellingen uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan blijven van kracht (voor zover relevant):

Thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)
Wegencategorisering	Economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijk vrachtroutes	- route zwaar verkeer via wegen met de hoogste categorie - maximaal vermijden van de bebouwde kernen - ontsluitingsstructuur naar de E19
Wegencategorisering	Actualisatie fietsrouten netwerk	- aandacht naar de oversteekpunten - inrichtingsprincipes in functie van wegcategorisering
Wegencategorisering	Actualisatie openbaar vervoersnetwerk	- noodzakelijke ingrepen / inrichtingsprincipes om maximale doorstroming te garanderen
Economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijk vrachtroutes	Actualisatie fietsrouten netwerk	- bijzondere aandacht op kruispunten van de netwerken - bijzondere inrichtingsprincipes voor de fietspaden bij overlap met routes voor zwaar transport - bereikbaarheid van de economische ruimtelijke ontwikkelingen met de fiets
Economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijk vrachtroutes	Actualisatie openbaar vervoersnetwerk	- 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?
Economische ruimtelijke ontwikkelingen en bovengemeentelijk vrachtroutes	Ruimtelijke ontwikkelingen	uitbreiding Grootstedelijk Gebied Antwerpen
Actualisatie fietsrouten netwerk	Actualisatie openbaar vervoersnetwerk	- optimale intermodaliteit nastreven (door om fietsstallingen, ...)

5.2 In het kader van verbreden en verdiepen

In onderstaande tabellen worden per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningsnota zijn gespecificeerd.

• THEMA 1: Impact ruimtelijke ontwikkelingen

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

In relatie tot	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Snelheidsplan	Snelheidsregimes worden gekoppeld aan de wegcategorie en de karakteristieken van de omgeving. Een begrijpelijke en overzichtelijke structuur qua snelheidsregimes moet de verkeersveiligheid bevorderen.
Verkeerscirculatie	I.f.v. de leefbaarheid wordt het centrum en de woonzones zoveel als mogelijk gevrijwaard van gemotoriseerd verkeer, rekening houdend met de gekende ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen.
Ontsluiting naar het hogere wegennet	Een voldoende bereikbaarheid van de kern en de omliggende functie van en naar het hogere wegennet, gekaderd in een samenhangende wegcategorisering.
Wegencategorisering	De wegcategorisering moet overeenstemmen met het (gewenste) gebruik van de weg. Hierbij wordt de kamstructuur als uitgangspunt gehanteerd bij het ontwikkelen van een lokale wegcategorisering. Per wegcategorie zijn ontwerprichtlijnen noodzakelijk, zodat de wegcategorisering in de praktijk gebracht kan worden (gefaseerd bij heraanleg van wegen).
Fietsroutenetwerken	Nieuwe ontwikkelingen en belangrijke functies dienen zoveel als mogelijk ontsloten te worden door een lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk. De realisatie van een dergelijk fietsroutenetwerk is cruciaal in het bevorderen van het gebruik van de fiets.
Zwaar verkeer	Voorzien van routes die de bereikbaarheid voor zwaar verkeer vrijwaren zonder dat dit een significant negatieve impact heeft op de woonomgevingen.
Sluipverkeer	Vermijden / tegengaan van sluijverkeer op lokale wegen type III, in de mate van het mogelijke.
Lucht- en geluidsimpact	De ontwikkeling van nieuwe wegenis of functie mag geen hypotheek leggen op een gezond lucht- en geluidsklimaat.
Sensibilisering	Verhogen bewustzijn weggebruikers.
Marketing, informatie en promotie	Promoten van duurzame alternatieven voor de auto.
Handhaving	Correct gebruik van vrachtroutenetwerk en het snelheidsregime afdwingen door middel van handhaving en controle.

• **THEMA 2: Netwerk gemotoriseerd verkeer: wegcategorisering, snelheidsplan en zwaar vervoer**

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	
In relatie tot	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven	Nieuwe bedrijven worden op die locaties gepland, of moeten op die wijze ontsloten worden dat ze geen sluijverkeer kunnen genereren en multimodaal ontsloten zijn.
BPA's en RUP's	Bij opmaak en realisatie van BPA's en RUP's is het voorzien van een multimodale ontsluiting noodzakelijk.
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Idem.
Vrijwaren woongebieden / verblijfsgebieden	Vrijwaren van doorgaand verkeer, in de mate van het mogelijke.
Oversteekbaarheid A12	Voldoende oversteekbaarheid garanderen binnen de uitgangspunten van de kamstructuur.
Herinrichting van wegen	Opmaak van typeoplossingen, standaardprofielen en uitgangspunten per type weg.
Schoolstraten, woonerven	Toepassing van dergelijke concepten waar mogelijk.

Selectieve toegankelijkheid	Kwetsbare gebieden, zoals het centrum, dienen zo goed mogelijk bereikbaar te worden gemaakt voor fietsers en voetgangers. Gemotoriseerd verkeer dient zoveel als mogelijk ontraden te worden, maar bereikbaarheid moet gegarandeerd zijn.
Parkeerbeleid	Duurzaam parkeerbeleid is het uitgangspunt. Hiervoor dient een parkeerbeleid uitgewerkt te worden. Zie ook thema 'Parkeerbeleid'.
Afbakening bebouwde kom	Afstemming tussen afbakening bebouwde kom, bebouwingsdichtheid en snelheidsbeleid.
Lijnvoering openbaar vervoer	Openbaar vervoerroutes dienen te worden geënt op lokale wegen type II of hoger.
Sluipverkeer	Mildere sluiptverkeer via lokale wegen type III.
Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent het gebruik van vrachtroutes, sluiptverkeer, snelheidsregimes, ...
Handhaving	Correct gebruik van vrachtroutenetwerk, snelheidsregime en wegen afdwingen door middel van handhaving en controle.
Bewegwijzering	Door een correcte en aangepaste bewegwijzering sluiptverkeer voorkomen.
Campagnes en informeren	Verkeersmaatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.

• THEMA 3: Netwerk langzaam verkeer: fietsvoorzieningen en trage wegen

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	
In relatie tot	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven	Nieuwe bedrijven worden op die locaties gepland, die multimodaal ontsloten zijn.
BPA's en RUP's	Idem.
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Idem.
Autoluwe kernen en autovrije gebieden	Voorzien van autoluwe omgeving in omgeving met veel voetgangers- en fietsverkeer.
Openbaar vervoer	Fietsroutenetwerken moeten aansluiten op de halteplaatsen van het openbaar vervoer om zo de intermodaliteit te bevorderen.
P+R	Grotere parkings multimodaal ontsluiten.
Fietsenstallingen (o.a. bushaltes)	De minimumvereisten opgesteld door De Lijn worden aangehouden aan bushaltes. Er worden voldoende fietsstallingsplaatsen voorzien.
Oversteekbaarheid A12 voor langzaam verkeer	Barrièrewerking van A12 omwille van beperkte oversteekbaarheid (wachtijden) verminderen.
Routes zwaar verkeer	Zwaar verkeer zoveel mogelijk vermijden langs fietsroutes en routes met veel voetgangers (bv. schoolomgeving).
Kwaliteit voetpaden	In kaart brengen aan te pakken voetpaden.
Groenvoorzieningen	Rekening houden met impact van groenvoorzieningen qua afscherming, maar ook qua mogelijke belemmering bij ontwerp.
Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent het gebruik van fietspaden, oversteekvoorzieningen, trage wegen, ...
Marketing, campagnes en informeren	Verkeersmaatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.

• THEMA 4: Parkeerbeleid

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

In relatie tot	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
BPA's en RUP's	Voor ruimtelijke ontwikkelingen staat een duurzaam, sturend parkeerbeleid voorop. Deze projecten moeten in principe zoveel mogelijk in- staan voor hun eigen parkeerbehoefte en afwenteling op het open- baar domein moet worden voorkomen. De gemeentelijke parkeerver- ordening dient gevolgd.
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Idem.
Trage wegen	Het netwerk van trage wegen dient de grotere parkeerterreinen zo goed mogelijk te ontsluiten.
Fietsroutenetwerken	Het fietsroutenetwerk dient de grotere parkeerterreinen zo goed mo- gelijk te ontsluiten.
Verkeerscirculatie	Het circulatiesysteem van en naar de grotere parkings dient helder te zijn en zo min mogelijk te interfereren met fiets- en voetgangersbewe- gingen in het centrum.
Openbaar vervoer	Een bushalte dient te beschikken over voldoende fietsstaplplaatsen en parkeerplaatsen (naargelang de omvang van de halte), uitgaande van het aantal opstappers en het aandeel fiets in het vervoertransport.
Fietsenstallingen	Voorzien van voldoende fietsenstallingen op cruciale locaties.
Selectieve bereikbaarheid centrum	De circulatie moet toelaten de parkeerplaatsen vlot te bereiken, maar zonder dat dit een vrijgeleide is tot een autogerichtheid van het cen- trum.
Handhaving foutparkeren	Correct gebruik van parkeerplaatsen afdwingen door middel van handhaving en controle.
Parkeerverordening (parkeernormen)	Integratie van bestaande parkeerverordening.
Marketing, campagnes en informeren	Maatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.

• THEMA 5: Handhaving

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	
In relatie tot	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Foutparkeren	Parkeer(duur)beperkingen dienen te worden gecontroleerd en ge- handhaafd.
Zwaar verkeer (cfr. tolheffing)	Indien misbruik vastgesteld wordt, moeten controles uitgevoerd wor- den.
Overdreven snelheid	Uitvoeren van regelmatige controles op gevoelige locaties.
Sluipverkeer	Controle op sluipverkeer op lokale wegen type III, in de mate van het mogelijke.
Campagnes en informeren	Maatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.

• THEMA 6: Bewegwijzering

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	
In relatie tot	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Evenementen	Evenementen met een significante verkeersgeneratie moeten (tijde- lijk) via de meest gunstige routes bewegwijzerd worden.
Wegencategorisering	De bewegwijzering leidt het verkeer zolang mogelijk via de hoogst mogelijke wegcategorie, alvorens af te dalen naar de exacte locatie.
Zwaar verkeer	Er wordt een adequaat bewegwijzeringssysteem voorzien dat voort- bouwt op bewegwijzering op gewestwegen.

Handhaving zwaar verkeer

Bij overtredingen waarbij het vrachtverkeer de bewegwijzering niet volgt en verboden routes gebruikt, wordt opgetreden.

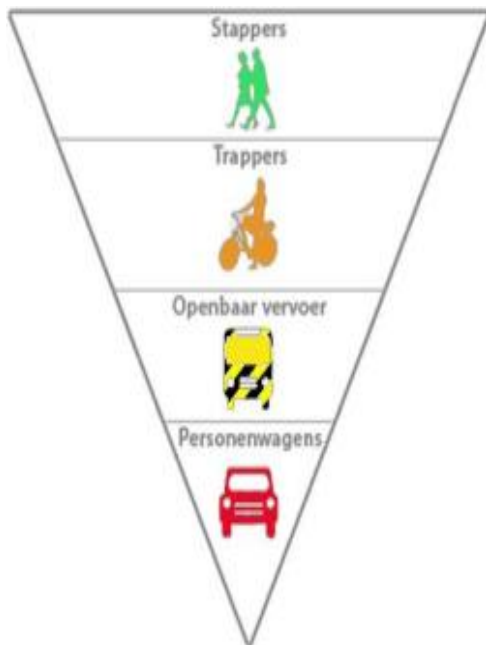
6 Beleidsscenario

6.1 Inleiding

Het mobiliteitsplan heeft als uitgangspunt een duurzaam beleid te voeren waarin een veilige en vlotte mobiliteit voor alle inwoners en de bezoekers van de gemeente vooropstaat. Een belangrijke klemtoon ligt daarbij op het langzaam verkeer, namelijk fietsers en voetgangers. Er zal getracht worden tot een zogenaamde *modal shift* te komen. Dit betekent een verschuiving van vervoerswijzen ten voordele van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Dit sluit eveneens aan bij het STOP-principe van de Vlaamse Regering: eerst Stappers, dan Trappers, dan Openbaar Vervoer, en dan Personenwagens. De globale doelstelling van het mobiliteitsplan is met andere woorden mensen aanzetten om zachte vervoerswijzen te gebruiken, niet alleen voor woon-werkverkeer, maar ook voor woon-school, woon-winkel verkeer, enzovoort.

Ook in het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar wordt integraal ingezet op duurzame mobiliteit. Naast bereikbaarheid wordt immers het belang ingezien van aangenaam te kunnen wonen, werken en verblijven. Alle netwerken, van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer, zullen op elkaar afgestemd worden en elkaar versterken.

Uitgaande van het STOP-principe, zal bijgevolg voor de verschillende vervoerswijzen een coherent en verkeerveilig netwerk gerealiseerd worden.



Stappers

In de kernen worden voetpaden en trage wegen voorzien binnen een globaal netwerkconcept. Belangrijk hierbij is dat de kwaliteit van de voetgangersverbindingen gewaarborgd wordt en dat zoveel mogelijk

voldaan wordt aan de inrichtingseisen naar breedte, vlakheid, enzovoort.

Trappers

Ook voor de fietsers geldt dat een coherent veilig netwerk aanzet tot meer fietsgebruik. Niet alle wegen dienen hiervoor van fietspaden voorzien te worden. In bepaalde straten, afhankelijk van onder meer snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, kan gemengd verkeer eveneens een optie zijn. Ook concepten zoals fietsstraten kunnen op bepaalde locaties interessante onderdelen vormen binnen het fietsroutenetwerk. Gezien het echter, omwille van praktische en financiële redenen, onmogelijk is alle onderdelen van het fietsroutenetwerk op korte termijn van fietspaden of andere fietsvoorzieningen te voorzien, zullen prioriteiten gesteld worden. Hierbij wordt gekeken naar de wegencategorie, de staat van de huidige fietsvoorzieningen, de mogelijke interactie met bepaalde vrachtroutes en het type fietsroute.

Openbaar vervoer

Binnen het ruimer kader van het interge-

meentelijke mobiliteitsplan wordt qua openbaar vervoer vooral ingezet op intermodaliteit, dit is het gebruik van verschillende vervoerswijzen binnen één verplaatsing. Via

overleg met De Lijn wordt eveneens gezocht naar verbeterde bedieningen.

Voor de toekomst zijn er al enkele ingrepen aan het bovenlokale wegennet gepland. In eerste instantie wordt hierbij aan de doortrekking van de N171 gedacht, wat een volwaardig alternatief voor het oost-westverkeer kan betekenen. Hierdoor zullen lokale wegen als de Pierstraat en de Langlaarsteenweg minder verkeer te verwerken krijgen en heringericht kunnen worden. Zo kunnen deze beter voldoen aan hun nieuwe functie en gebruik en kan meer aandacht uitgaan naar langzame vervoerswijzen.

Een tweede bovenlokale mogelijke verandering is het omvormen van de A12 naar een primaire weg. Op het grondgebied van Aartselaar bevat de A12 vandaag verschillende lichtengeregelde kruispunten. Momenteel werkt AWW aan een studie om onder andere de doorstroming en de verkeersveiligheid van de A12 te verbeteren. De gemeente wenst hier op in te spelen en wenst de lokale gevolgen en/of bekommernissen te bespreken met de verschillende betrokken partners.

Daarnaast is ook een herontwikkeling van het Laar en omgeving aan de orde. Het Laar geeft vorm aan het centrum van Aartselaar en verschillende functies in de nabije omgeving. Een vernieuwing van de openbare ruimte biedt ook verschillende kansen. Het mobiliteitsplan formuleert daarom opportuniteiten en aandachtspunten die bij het uitwerken van een concreet plan voor de omgeving meegenomen dienen te worden.

In het mobiliteitsplan wordt ook een wegencategorisering uitgewerkt met als doel het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. De categorisering geeft aan wat de functie en het gewenst gebruik van een bepaalde weg is en laat toe een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting ervan. Een hiërarchie in het wegennet zorgt immers voor een herkenbare en meer veilige situatie voor alle gebruikers.

Een mobiliteitsbeleid gaat tot slot niet enkel over infrastructurele maatregelen of nieuwe ontwikkelingen. Via ondersteunende maatregelen kan mobiliteit evenzeer gestuurd worden. Hierbij moet gedacht worden aan sensibilisering, zoals burgers wijzen op gevaren en mogelijke oplossingen, maar ook aan initiatieven om duurzame vervoerswijzen te promoten zoals bijvoorbeeld carpool. Ook informatieverspreiding, denk bijvoorbeeld aan vrachtrouten netwerk communiceren naar bedrijven, en handhaving zoals snelheidsovertredingen kunnen effectieve maatregelen zijn. Dit onderdeel van het mobiliteitsbeleid mag niet verwaarloosd worden en is een essentieel onderdeel van een geïntegreerd, duurzaam mobiliteitsbeleid.

6.2 Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

6.2.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning

De gewenste ruimtelijke structuur wordt ontleend aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van de gemeente Aartselaar. Het GRS dateert van 28 april 2005. Het is momenteel in herziening. In wat volgt worden de krachtlijnen / visie uitgezet. De onderstaande tekst is gebaseerd op het GRS van 2005. Met betrekking tot het aspect mobiliteit zal het GRS geconformeerd worden aan het herziene mobiliteitsplan.

6.2.1.1 Visie en doelstellingen

Aartselaar situeert zich in of aan de rand van het grootstedelijk gebied Antwerpen. De analyse van de bestaande ruimtelijke structuur toonde duidelijk de drieledige opbouw van de ruimte aan:

- de as A12 (Boomsesteenweg - Antwerpsesteenweg) als een stedelijke as met daaraan verbonden de grootstedelijke en bovenlokale economische activiteiten en commerciële voorzieningen;

- de woonkernen, eveneens gelinkt aan de stedelijke as A12 maar met een lokaal en residentieel karakter;
- de open-ruimtegebieden rondom de woonkernen en ten oosten en ten westen van de as A12.

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling is er op gericht deze drie deelruimten te behouden en te versterken als hoofdelementen van de ruimtelijke structuur van de gemeente. Tegelijkertijd dient er voor gezorgd te worden dat ze elkaars functioneren niet in de weg staan. De gemeente wenst haar lokaal en residentieel karakter maximaal te behouden. Ook de huidige dorpsstructuur moet bewaard worden en herkenbaar blijven. De A12 kan hiernaast verder functioneren als stedelijke as verbonden met of deel uitmakend van het grootstedelijk gebied. Dit betekent dat het ruimtelijk functioneren van de dorpskern van Aartselaar en de stedelijke as A12 duidelijk van elkaar losgekoppeld wordt. Een beperking in ruimtegebruik voor grootstedelijke functies moet garanderen dat de lokale woonkernen verder kunnen uitgebouwd worden tot aangename en kwalitatieve woonomgevingen voor de bevolking.

De open ruimten moeten maximaal gevrijwaard blijven zodat de functies natuur, landbouw en zachte recreatie zich kunnen ontplooien. Het ruimtegebruik in deze gebieden situeert zich eveneens op twee schaalniveaus: Op regionaal schaalniveau maken de oostelijke en westelijke agrarische gebieden aan de rand van de gemeente deel uit van zogenaamde 'groene vingers'. Dit concept wordt geïntroduceerd in het RSPA waar grote aaneengesloten open ruimten als 'groene vingers' vanuit de Antwerpse Gordel het stedelijk gebied binnendringen. Deze gebieden zijn aangeduid als randstedelijke landbouwgebieden en open ruimtegebieden van provinciaal belang. Het concept kan, op lokaal niveau, perfect geïntegreerd worden in de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de gemeente Aartselaar waarbij de groene vingers ruimte bieden voor agrarische en zacht-recreatieve functies. Anderzijds kunnen, door de versterking van de natuurwaarden in deze gebieden impulsen geboden worden aan het lokaal ecologisch netwerk. Op lokaal niveau zijn de oostwestgerichte beekvalleien van de Wullebeek en de Struisbeek structurerend. Deze worden uitgebouwd als structurerende open-ruimte corridors. De beekvalleien beletten het verder aan elkaar groeien van de verschillende kernen binnen de gemeente en met de stad. De beekvalleien worden eveneens geselecteerd als belangrijke natuurverbindingselementen. De vallei van de Struisbeek is geselecteerd op provinciaal niveau als natte natuurverbinding tussen de groene vingers. Voor intensieve recreatie moet bijkomende ruimte voorzien worden. Lokale recreatieve polen moeten verweven worden of aansluiten bij de kernen. Een sterkere interactie moet nagestreefd worden tussen de drie deelruimten.

6.2.1.2 Deelruimten

Deelruimten onderscheiden zich van elkaar door het specifiek functioneren en een verschillende ruimtelijke structuur. Deze diversiteit kenmerkt de gemeente en geeft haar een specifiek karakter. Voor elk van deze gebieden worden specifieke ontwikkelingsperspectieven opgesteld.

- Deelruimte 1: Economische as van de A12: niet alleen een stedelijke winkelstrip
 - Context: De ontwikkelingsperspectieven binnen deze deelruimte worden bepaald door het Vlaams Gewest in overleg met de betrokken lokale besturen. Onderstaande visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de A12, N177 en omgeving dient aldus beschouwd te worden als suggestie naar de hogere overheden.
 - Visie: De ontwikkeling van de as A12 moet gestructureerd verlopen wil men vat krijgen op het verkeer en de verkeersleefbaarheid. De ontwikkeling van een herkenbare as is noodzakelijk om de economische activiteit zichtbaar te maken. De ontsluiting van bedrijven naar de A12 moet in de toekomst losgekoppeld worden van het lokale verkeerssysteem. Vrachtverkeer wordt maximaal geweerd uit de omliggende woonstraten.
- Deelruimte 2: De open ruimten: 2 beekvalleien als lokale verbinding tussen de 'groene vingers'

- Context: De zogenaamde 'groene vingers' in het oosten en het westen van de gemeente zijn belangrijke open ruimte gebieden, niet alleen voor de gemeente Aartselaar, maar tevens voor de gehele rand van Antwerpen. De vallei van de Struisbeek, die de oost-west relatie tussen deze groene vingers legt, is reeds door de provincie geselecteerd als provinciale natuurverbinding. Op lokaal niveau kan het valleigebied van de Wullebeek eveneens uitgebouwd worden als lokale natuurverbinding tussen deze groene vingers.
- Visie: Waterlopen spelen een belangrijke ecologische rol. Ze herbergen karakteristieke aquatische en waterbegeleidende ecosystemen. Ze geven vorm aan de vallei waarin ze liggen en dragen in grote mate bij tot het ontstaan van het landschap. Ze vervullen een belangrijke verbindingsfunctie voor fauna en flora, zowel in het water als eromheen. Ook de mens gebruikt de aanwezigheid van de waterloop als bepalend onderdeel van zijn landbouwactiviteit (drinkwater voor het vee, afwatering, ...). Om te voldoen aan de behoeften van de mens werden cultuurtechnische ingrepen verricht op waterlopen (recht-trekken, inbuizen, verstevigen,...) waardoor de natuurlijke structuurkenmerken (meanders, holle oevers, afwisseling van diepe en ondiepe stukken) sterk werden gewijzigd of zelfs verdwenen. De suburbanisatie en industriële ontwikkeling heeft geleid tot vervuiling ervan en de degradatie van natuurlijke waterloop tot afwateringskanaal. Het belang van deze beekvallei als deelruimte ligt hem niet enkel in de natuurlijke structuur: als lineaire open ruimte legt ze de binding tussen de voornaamste cultuurhistorische landschappen en recreatiepunten van de gemeente.
- Deelgebied 3: Aartselaar - Centrum en Koekoek - Lindenbos: 2 compacte gehelen
 - Context: De deelruimte bestaat uit twee lokale woongebieden, ruimtelijk duidelijk afgebakend. Het zwaartepunt wat betreft voorzieningen is duidelijk gelegen in het dorpscentrum van Aartselaar. Koekoek-Lindenbos beschikt enkel over buurtvoorzieningen. Deze nederzetting is dan ook sterk gericht op Aartselaar centrum, de N177 en de gemeente Boom.
 - Visie: Aartselaar en Koekoek - Lindenbos worden samen verder ontwikkeld als een kwalitatieve leefomgeving. Een 'totaalpakket' aan lokale handelszaken, diensten en lokale recreatieve mogelijkheden wordt verweven binnen deze deelruimten. Door de verdere uitwerking en concretisering van het RSV komt de afbakening van de stedelijke en buitengebieden meer op de voorgrond. Voor het ruimtelijk beleid is verdichting een essentieel gegeven. Voor de gemeente betekent dit onder andere de wijziging van de densiteit van het bebouwde weefsel. Het beïnvloedt tevens de manier van bouwen, het stelt het starre idee van de klassieke kavel met villa of het appartementsgebouw in vraag. Binnen de gemeente bestaat er behoefte aan natuur en bijkomende mogelijkheden voor passieve recreatie. Het gebied de Reukens komt door de aanwezigheid van een bosrestaurant en zijn ligging tussen de twee kernen (Aartselaar centrum en Koekoek-Lindenbos) in aanmerking voor een bosuitbreidingsproject dat aan deze behoefte kan voldoen. Voor de uitvoering van dit project kan de gemeente gebruik maken van de mogelijkheden tot ondersteuning vanuit het Vlaams Gewest. Door het gebied als bos te ontwikkelen, versterkt de gemeente haar groen karakter.

6.2.2 *Werkdomein A2: Strategische projecten*

6.2.2.1 Doortrekking N171

Enkele jaren geleden werd de verbinding tussen de industriezone Krekelenberg en de A12, in de volksmond 'de Banaan' genoemd aangelegd. De werkzaamheden aan 'de Banaan' vormden het tweede hoofdstuk in het grotere verhaal van de verbinding tussen de E19 en de bedrijvenzone Krekelenberg. Het eerste deel vond plaats in 2008. Met het oog op de aansluiting van de nieuwe gewestweg, werden toen twee rotondebruggen over de A12 aangelegd. Als derde onderdeel is er de doortrekking van de N171 tussen de rotondebruggen en de Eikenstraat in Rumst. De onteigeningen voor deze fase werden opgestart door AWV en zijn momenteel lopende. Een concrete startdatum voor deze werken ligt nog niet vast.

Reeds in het intergemeentelijke mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar werd de doortrekking van de N171 opgenomen. Het bovenlokaal doorgaand oost-westverkeer, dat zich momenteel doorheen de lokale (woon)straten, zoals de Pierstraat en de Reetsesteenweg 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 voorzien in RSPA).

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 wegenet gebruikt. In het streefbeeld N171 (2004) werd reeds geconstateerd dat de doortrekking van de N171 een daling van het verkeer langs de Pierstraat zou betekenen. Dit werd vastgesteld op basis van modeldoorrekeningen. Deze modeldoorrekeningen zijn verouderd en de cijfergegevens moeten dan ook met de nodige voorzichtigheid behandeld worden. Uit een kruispunttelling van de A12 x Pierstraat uit 2006 blijkt dat de Pierstraat per spitsuur tussen 1000 en 1300 pae (beide richtingen samen) krijgt te verwerken. Gelet op de ouderdom van deze telling is het zeer waarschijnlijk dat dit nog verder toegenomen is. Uit recente doorsnedetellingen blijkt dat de Langlaarsteenweg per dag ongeveer 8600 voertuigen per werkdag verwerkt (beide richtingen samen). In de Reetsesteenweg gaat het om ongeveer 8200 voertuigen per werkdag.

De doortrekking van de N171 zal deels verkeer wegnemen van de Pierstraat, de Reetsesteenweg, Oever en de Langlaarsteenweg. Deze wegen voorzien momenteel in de bovenlokale functie die de N171 zal opnemen. Qua vrachtroutes kan een gelijkaardige denkoefening opgezet worden. In de praktijk zullen deze wegen momenteel een functie als vrachtroute hebben, maar na doortrekking van de N171 zal enkel nog plaatselijke bediening mogelijk zijn.

De betrokkenen wegen zijn niet opgenomen in de kamstructuur, zoals uitgewerkt in het intergemeentelijk mobiliteitsplan. Echter in de huidige toestand (en kort termijn, voor de realisatie van de N171) fungeren de Pierstraat, de Reetsesteenweg, Oever en de Langlaarsteenweg als belangrijke verkeersassen in Aartselaar, met een mix van lokale en bovenlokale functies. De afname van het verkeer, na doortrekking N171, biedt mogelijkheden om deze wegen kwalitatief te verbeteren en hierdoor de verkeersleefbaarheid en –veiligheid te verbeteren.

Hieronder wordt een eerste aanzet tot herinrichting van de Pierstraat, de Reetsesteenweg, Oever en de Langlaarsteenweg uitgewerkt:

- Gelet op de aanwezige bebouwing is een maximale snelheid van 50km/u wenselijk. Dit heeft gevolgen voor de wegbreedte en de fietsvoorzieningen.
- De betrokken wegen zijn opgenomen in het lokaal fietsroutenetwerk en deels in het bovenlokale netwerk. Dit in combinatie met een snelheidsregime van 50km/u resulteert in aanliggende, enkelrichtingsfietspaden. Deze worden voorzien volgens de maatvoering van het Fietsvademecum (1,75m).
- Omwille van de ligging buiten het directe kerngebied van Aartselaar zijn afzonderlijke voetpaden niet noodzakelijk. De voetgangers kunnen gebruik maken van het fietspad. Mogelijks zijn voetpaden wel zinvol. Dit moet bekeken worden op basis van de stromen en aantallen, zodat geanalyseerd kan worden of medegebruik van het fietspad toegelaten kan worden.
- Eenzijdige parkeerstroken zijn wellicht op bepaalde plaatsen mogelijk. Dit zal in een eventueel ontwerp gedetailleerd moeten worden op basis van een opmeting.
- De verschillende wegen hebben een relatief rechtlijnig karakter. Snelheidsremmende maatregelen zijn daarom wenselijk om het snelheidsregime op te dwingen. Een mogelijkheid is het voorzien van asverschuivingen, waarbij de parkeerstrook 'van kant wisselt'.
- Dit is een eerste aanzet, die verfijnd zal moeten worden.

6.2.2.2 Aanpassingen A12/N177

De aanleiding van het oorspronkelijke streefbeeld voor de A12/N177 tussen Antwerpen en de Rupel was een studieopdracht tot het wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken. Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt momenteel een studie uit omtrent de herinrichting van de

A12 te Aartselaar en Wilrijk-Zuid tot primaire weg. Het doel van deze studie is een verkeerskundig en ruimtelijk voorontwerp maken voor de herinrichting van de A12 met de N177 en de kruisingen met de lokale wegen. Onder andere een opheffing van de kruispunten Leugstraat/Vluchtenburgstraat en Guido Gezellestraat/Helststraat van de A12/N177 wordt onderzocht.

De studie van AWV is lopende. Vanuit Aartselaar is de afstemming met de lokale gevolgen zeer belangrijk. Volgende aspecten komen hierin aan bod en dienen verder bestudeerd te worden.

- De kruispunten van de Leugstraat/Vluchtenburgstraat en de Guido Gezellestraat/Helststraat met de A12/N177 zijn niet opgenomen in de kamstructuur. De ontsluiting van Aartselaar-centrum gebeurt, volgens de kamstructuur via de Kontichsesteenweg, de Langlaarsteenweg en de doorgetrokken N171. Echter in de praktijk worden deze wegen wel (deels) gebruikt ter ontsluiting van het centrum. Afkoppeling van deze wegen van de A12, niet de N177, zal tot een afname van de intensiteiten zorgen, maar ook tot een toename op de Kontichsesteenweg en de Langlaarsteenweg. De ontsluiting van het centrum wordt sterker gericht op een noordelijke (Kontichsesteenweg) en een zuidelijke (Langlaarsteenweg) toegang. Via de Kapellestraat wordt het verkeer in dat geval lokaal verspreid.
- Voor de gemeente Aartselaar is het van groot belang dat de multimodale bereikbaarheid en de oversteekbaarheid (barrièrewerking A12) gevrijwaard worden. Hieronder worden dan ook enkele aandachtspunten geformuleerd waarmee rekening gehouden moet worden in de studie A12/N177.
 - Om de oversteekbaarheid per fiets en te voet te garanderen is het wenselijk om ter hoogte van iedere zijstraat een ongelijkgrondse kruising met de A12 te voorzien. Dit dient minimaal voorzien te worden op fietsroutes en ter hoogte van bushaltes.
- Aangezien bij het afsluiten van wegen van de A12 wel nog aangetakt zal worden op de N177 middels een rechts-in – rechts-uitconfiguratie zullen keerbewegingen geïntroduceerd worden. Keerlussen voor het gemotoriseerd verkeer zijn dan ook noodzakelijk. Dit zal er ook voor zorgen dat het plaatselijk verkeer niet enkel via de Kontichsesteenweg en de Langlaarsteenweg de A12 zal bereiken, waardoor op deze locatie geen al te grote concentratie van het verkeer plaatsvindt, met alle gevolgen van dien qua afwikkeling en verkeersleefbaarheid in de straten.

Aangezien de studie van AWV nog uitgevoerd wordt, kunnen momenteel enkel aandachtspunten en voorstellen geformuleerd worden. O.a. via het op te maken verkeersmodel zal een duidelijker beeld van de toekomstige intensiteiten gevormd kunnen worden.

6.2.2.3 Het Laar en omgeving

Het Laar en omgeving vormen de kern van het centrum van Aartselaar met verschillende functies in de directe omgeving. Een vernieuwingsproject van de openbare ruimte en bepaalde aansluitende gebieden is in voorbereiding. De opgave is uiterst complex maar wordt niet enkel gekenmerkt door het 'oplossen van problemen'. Er bieden zich ook overal heel wat kansen aan. Vanuit verkeerskundige invalshoek zal samengewerkt moeten worden met de ruimtelijke component. Dit dossier is in voorbereiding. Voor de Kapellestraat – Lindelei is een rioleringsdossier met aanpak van de bovenbouw in studiefase.

De verkeerskundige mogelijkheden worden hieronder conceptueel aangeduid:

- De Kapellestraat is de dragende as van het centrum, met een veelvoud aan winkels en diensten.
- Het Laar is een grote openbare ruimte in het centrum, dat momenteel bestaat uit een centrale groenzone met verkeersinfrastructuur er om heen.
- De beschikbare ruimte in de Kapellestraat (openbaar domein) is relatief beperkt.
- Omwille van het busverkeer zal de rijweg steeds een bepaalde minimale breedte moeten hebben.
- Gelet op het verblijfskarakter van de Kapellestraat zijn comfortabele, brede voetpaden (en natuurlijke looplijnen) van primordiaal belang.

- De huidige parkeerplaatsen in de Kapellestraat blijken, uit het parkeeronderzoek veelvuldig gebruikt te worden, hoewel er op wandelafstand grotere parkings (bv. Kapellehof) zijn met een beperkter gebruik. Om ruimte te creëren voor het langzaam verkeer is het inperken van het aantal parkeerplaatsen een optie. Er zijn immers alternatieve parkeermogelijkheden op wandelafstand.
- Echter zal in functie van kortparkeren een bepaalde hoeveelheid langse parkeerplaatsen voorzien moeten worden.
- In dergelijke herinrichtingsprojecten van centrumstraten wordt het concept van shared space wel eens toegepast. Hieraan zijn echter bepaalde consequenties verbonden. Het is te onderzoeken of dit concept in deze context past en zo ja, voor welke gedeelte van de Kapellestraat. Hierbij moet rekening gehouden worden met de bussen, het benodigde aantal parkeerplaatsen en de hoeveelheid verkeer die hier circuleert. Uit tellingen bleek dat hier ongeveer 3.100 voertuigen per dag rijden.

6.2.3 Werkdomein A3: Wegencategorisering

Kaart 2a: Wegencategorisering korte termijn

Kaart 2b: Wegencategorisering lange termijn

Om de bestaande wegenstructuur te kunnen optimaliseren, het verkeer op een duidelijke manier te structureren en de wegen in te kunnen richten naar de functie die ze hebben, wordt een categorisering doorgevoerd. De wegen worden ingedeeld in categorieën. Het uitgangspunt voor die indeling is hun gewenste functie.

De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Er worden drie functies onderscheiden: verbinden, verzamelen – ontsluiten en toegang geven tot de aanpalende percelen.

Categorisering van wegen heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen. Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenste gebruik van de weg is, wat toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting der wegen.

6.2.3.1 Bovenlokale wegen

De wegencategorisering wordt opgebouwd op basis van de kamstructuur zoals gedefinieerd in het intergemeentelijke mobiliteitsplan.

Wat de wegencategorisering betreft worden in het RSV de hoofdwegen, primaire wegen I en II door het Vlaamse gewest geselecteerd:

- de E19 als hoofdweg (verbinden op (inter)nationaal niveau)
- de A12 van Antwerpen tot aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk gewest als primaire weg type I (verbinden (op Vlaams niveau) geselecteerd).

Op grondgebied Aartselaar werden geen secundaire wegen geselecteerd. De N171 tussen Eikenstraat en E19 en een nieuw aan te leggen verbinding tussen het bedrijventerrein Krekelenberg' te Boom – Niel en de bestaande N171 zijn geselecteerd als secundaire weg type I (verbinden op regionaal niveau).

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 Langlaarsteenweg (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:

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

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

6.2.3.2 Lokale wegen

Hieraan worden lokale wegen I, II en III toegevoegd volgens onderstaande principes. Op lokaal niveau moeten de wegen onderverdeeld worden bij 3 types. Per type worden de functie en de selectiecriteria weergegeven. Voor elk van deze types worden inrichtingsprincipes geformuleerd in werkdomein B4 (zie verder).

Ruwweg kan een intergemeentelijke ontsluitingsweg vergeleken worden met een lokale weg type I (verbinden op lokaal niveau), hoewel er ook aspecten van lokale wegen type II (verzamen op lokaal niveau) aan verbonden zijn.

Lokale weg type I:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau';
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies;
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
 - onderling;
 - met het centrum;
 - met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau;
- De kwaliteit van de doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid (omdat dit voor secundaire wegen geldt, is dit zeker het geval voor de lokale wegen);
- 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

Lokale weg type II:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg;
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in;
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied;
- De weg ontsluit een lokaal gebied (bv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: de gemeente, een deukern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

Lokale weg type III:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen' (erffunctie);
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg;
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd;
- Verschillende subtypes zijn mogelijk.

Selecties:

- Lokale wegen type I (verbinden op lokaal niveau)
 - Kontichsesteenweg ten oosten van de A12 -> dit is een verschil ten opzichte van het intergemeentelijke mobiliteitsplan, waarin de selectie als intergemeentelijke ontsluitingsweg loopt tot de Baron van Ertbornstraat. Echter is de Kontichsesteenweg de lokale verbindende as tussen Aartselaar en Kontich, waardoor een selectie als lokale weg type I gewenst is. De gemeente Kontich ondersteunt deze visie in haar mobiliteitsplan.

- Cleydaellaan ten westen van de A12
- Langlaarsteenweg tussen de A12 en de Kapellestraat
- Bist - Steenwinkelstraat ten westen van de A12
- 's Herenbaan (grondgebied Rumst)
- Lokale weg type II (verzamelen op lokaal niveau)
 - Kapellestraat – Baron van Erbornstraat – Reetsesteenweg -> functionele drager van het centrum met verzamelende functie naar de kamstructuur toe
 - Guido Gezellestraat -> verzamelende functie vanuit het centrum naar de A12 / N177 (op termijn mogelijks rechts-in – rechts-uit met keerbeweging)
 - Leugstraat -> verzamelende functie vanuit het centrum naar de A12 / N177 (op termijn mogelijks rechts-in – rechts-uit met keerbeweging)
 - Pierstraat -> verzamelende functie voor zuidelijke woonomgeving naar de A12 en de (doorgetrokken) N171
 - Oever -> verzamelende functie naar de N171 oost en de E19
 - Op korte termijn (voor doortrekking N171) vanaf de Reetsesteenweg tot gemeentegrens met Kontich (afgestemd met Kontich)
 - Op lange termijn (na doortrekking N171) vanaf de Reetsesteenweg tot de Kleistraat
 - Kleistraat -> verzamelende functie voor wooncluster Kleistraat
 - Kontichsesteenweg ten oosten van de Baron van Erbornstraat -> verzamelende functie voor wooncluster Kontichsesteenweg
 - Dijkstraat -> verzamelende functie voor aanwezige bedrijvigheid en van en naar Wilrijk
 - Helststraat -> verzamelende functie voor omliggende woonstraten naar N177 en Cleydaellaan
 - Vluchtenburgstraat -> verzamelende functie voor bedrijvigheid naar N177 en A12
 - Hoevelei -> verzamelende functie vanuit het centrum naar de A12 / N177
 - Barones de Borrekenslaan -> verzamelende functie voor omliggende woonwijken naar Kontichsesteenweg
 - N177 -> verdelende lokale functie voor omliggende functie

Alle overige wegen zijn geselecteerd als lokale wegen type III.

6.2.3.3 Afstemming korte en lange termijn

In de bovenstaande wegcategorisering op lange(re) termijn wordt uitgegaan van een gerealiseerde doortrekking van de N171, die een belangrijke functie heeft in de kamstructuur van de regio. In afwachting van de realisatie zal Pierstraat de facto deze functie gedeeltelijk dragen, hoewel dit vanuit o.a. verkeersleefbaarheid ongewenst is. De gemeente Aartselaar vraagt om een spoedige realisatie van de doortrekking van de N171.

Op korte termijn wordt, na overleg met Kontich, de Oever als lokale weg type II geselecteerd, over de grens met Kontich heen. Als de N171 doorgetrokken is, vervalt deze selectie voor het gedeelte van de Oever ten oosten van de Kleistraat. Verkeer naar de N171 wordt via de Reetsesteenweg geleid.

6.2.3.4 Afstemming met de buurgemeenten

Voor wat betreft de afstemming van de wegcategorisering tussen de gemeenten betrokken bij het intergemeentelijke mobiliteitsplan is de afstemming reeds in dat mobiliteitsplan verwezenlijkt, voor wegen met een categorie van lokale weg type I of hoger. Met Kontich en Wilrijk (Antwerpen) wordt de afstemming hieronder nagegaan. Enkel wegen met een categorie van lokale weg type II en hoger worden opgesomd.

Aartselaar	Categorie	Burgemeente	Categorie	Status
N177 (parallelwegen A12)	Lokale weg type II	Wilrijk (Antwerpen)	Steenweg (sec. III)	≠
A12	Primaire weg type I	Wilrijk (Antwerpen)	Primaire weg type I	✓
Dijkstraat	Lokale weg type II	Wilrijk (Antwerpen)	Lokale weg type III	≠
Oever KT	Lokale weg type II	Kontich	Lokale weg type II	✓
Oever LT (ten oosten van Kleistraat)	Lokale weg type III	Kontich	Lokale weg type III	✓
Kontichsesteenweg	Lokale weg type I	Kontich	Lokale weg type I	✓
Cleydaellaan	Lokale weg type I	Hemiksem	Intergemeentelijke ontsluitingsweg (mobplan Hemiksem in opmaak)	✓
Steenwinkelstraat	Lokale weg type I	Schelle	Intergemeentelijke ontsluitingsweg	✓
Pierstraat	Lokale weg type II	Rumst	Niet opgenomen in intergemeentelijk mobiliteitsplan	≠

De N177 (parallelwegen A12) kent momenteel geen selectie op Vlaams of provinciaal niveau. In Aartselaar worden deze wegen daarom als lokale wegen type II geselecteerd. De stad Antwerpen neemt deze wegen op als secundaire weg type III. Vanuit de hoogfrequente bediening met het openbaar vervoer en de selectie als hoofdroute in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroute-netwerk is een selectie als secundaire weg type III eveneens een valabele optie. De bevoegdheid hiervoor ligt echter bij de provincie, niet bij de gemeenten. Bij een herziening van het RSPA kan dit verder onderzocht worden. Voorlopig neemt de gemeente Aartselaar de N177 op als lokale weg type II.

De stad Antwerpen selecteerde de Doornstraat als wijkweg (lokale weg type II). De Dijkstraat werd niet geselecteerd en is dus lokale weg type III. De Doornstraat verloopt niet op grondgebied Aartselaar (wel Kontich en Edegem). Voor Aartselaar is de Dijkstraat relevanter, vandaar de selectie.

De Pierstraat wordt in het intergemeentelijke mobiliteitsplan niet expliciet vermeld. In Aartselaar wordt deze weg, gelegen op de grens met Rumst, geselecteerd als lokale weg type II.

6.3 Werkdomein B - Netwerken per modus

6.3.1 Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

6.3.1.1 Netwerkkoncept

Omdat ruimtelijk - vanuit het concept leefbaarheid - wordt geopteerd voor verdichting en aaneengesloten verblijfsgebieden, moeten hiaten in het voetgangersnetwerk weggewerkt worden, bijvoorbeeld door een netwerk te bouwen van zogenaamde 'trage wegen' (op basis van bestaande routes of nieuw aan te leggen schakels). Op die manier krijgt de voetganger eveneens een lokaal, aaneensluitend netwerk van wandelroutes. Door het versterken van (bestaande of aan te leggen) groenzones wordt de verplaatsing voor de voetganger aangenamer gemaakt.

Verder dient bijzondere aandacht te gaan naar het bijkomend beveiligen van voetgangersoversteken ter hoogte van sterke attractiepolen (scholen, OV-knooppunten).

Tenslotte kan een eenvoudige en leesbare signalisatie bijdragen tot het comfort van de voetganger die de weg zoekt naar zijn bestemming in de gemeente.

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.

6.3.1.2 Infrastructurele vereisten voetpaden

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. Bij (her)aanleg of onderhoud van voetpaden moet de breedte van het voetpad voldoende bewegingsruimte laten voor de gebruiker. Het aanleggen van fietspaden of parkeerplaatsen ten koste van voetgangersruimte dient in de bebouwde omgeving vermeden te worden²:

- voetpaden smaller dan 150cm enkel bij rooilijnbreedte < 9.00m.
- obstakelvrije loopweg is in elk geval min. 100cm (dus ook bij rooilijnbreedte < 9.00m)

In concrete situaties dient bij beperkte beschikbare ruimte steeds een afweging gemaakt te worden tussen de nodige ruimte voor rijweg, parkeren, fietsers en voetgangers. 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).

Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn:

- Kapellestraat - Laar: Dit is een belangrijke ruimtelijke en verkeerskundige drager van het centrum. In de huidige toestand zijn de voetpaden niet overal van voldoende breedte en kwaliteit. Bij de geplande heraanleg van de Kapellestraat is dit te analyseren.
- Carillolei – Della Faillelaan – Camiel Paulusstraat: In de schoolomgeving zijn brede en comfortabele voetpaden zo mogelijk nog belangrijk. De Carillolei verdient speciale aandacht omdat de schoolkinderen deze straat courant volgen en oversteken naar de voorzieningen aan de overzijde van de school.

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.

6.3.1.3 Voorzieningen voor mindermobielen

Met veelal kleine en vrij eenvoudige ingrepen (bijvoorbeeld verlaagde boordstenen) kan de openbare ruimte goed toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een handicap. In centrumgebieden en bij openbare voorzieningen dient met deze groep mensen zeker rekening te worden gehouden, evenals bij haltes van het openbaar vervoer. Hierbij dient op microniveau te worden ontworpen. Elke weg en straat moet worden bekeken en de in de buurt gelegen voorzieningen dienen in beeld gebracht te worden. Op plaatsen waar men nieuwe voetpaden aan gaat leggen kan meteen rekening gehouden worden met de eisen/wensen van deze groep. In bestaande centrumgebieden dient elk voetpad toegankelijk te zijn voor mindermobielen. Hieronder worden de eisen opgesomd waaraan voetpaden dienen te voldoen wanneer deze voor mindermobielen geschikt worden gemaakt.

Uitgangspunten inrichting voetpaden

- stroef en vlak loopoppervlak
- draairuimte voor rolstoelen, kinderwagens, etc. (min. 1,80 meter bij 1,80 meter)
- rustpunten: zitbankjes om de 250 meter

² Vademecum Voetgangersvoorzieningen

- met stok tastbare markering looproutes (ribbeltegels in langsrichting; noppentegels t.h.v. oversteekplaats)
- visuele markering looproutes (gebruik van contrasterende kleuren)
- overbrugging hoogteverschillen: treehoogten maximaal 17,5 cm
- leuning aanbrengen bij meer dan 0,25 meter hoogteverschil op een hoogte van 0,85-0,95 meter, bij hoogteverschil tot 1 meter hellingshoek 1:10 tot 1:20
- geen hoogteverschillen (plaatselijk verhogen rijbaan tot trottoir of verlagen trottoir tot peil van rijbaan door afrit)
- oversteek bij voetgangerslichten: tijdsduur groen licht afgestemd op verplaatsingssnelheid van minder dan 0,5 meter/seconde, verlengen van groen tot voetganger veilig overkant kan bereiken,
- vrije doorgangsbreedte minimaal 1,50 meter
- oversteek bij niet geregelde kruispunten: vrije doorgangsbreedte minimaal 1,20 meter, bij een middeneiland: minimale doorgangsbreedte 1,50 meter
- voetgangerslichten: eenvoudige bediening (ook met hand of arm te bedienen), bedieningshoogte drukknoppen tussen 0,90 en 1,20 meter
- akoestisch signaal bij rood / groen licht (rateltikker)
- Markering oversteekplaats voor visueel gehandicapten: voelbaar contrast tussen voetpad en weg (rubbertegels, ribbeltegels), visueel contrast tussen voetpad en weg, markering over de volle breedte van de oversteekplaats
- straatmeubilair geen belemmering in de doorgangsrichting
- vrije doorgang tussen straatmeubilair moet minimaal 0,90 meter zijn

6.3.1.4 Oversteekbaarheid

Op drukke assen in de gemeente is de oversteekbaarheid niet altijd voldoende. Nochtans is een vlotte oversteekbaarheid cruciaal in het promoten van langzaam verkeer, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid van de omgeving (tegengaan barrièrewerking). Niet toevallig werd oversteekbaarheid meermaals vermeld tijdens de overlegmomenten van de klankbordgroep.

Het uitgangspunt is het verbeteren van de oversteekbaarheid op de bovenlokale ontsluitingswegen. Om de veiligheid bij het oversteken van de intergemeentelijke ontsluitingswegen 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.

De A12 is specifiek geval, maar van groot belang. Aan de ene kant is de A12 cruciaal voor de ontsluiting van Aartselaar en de ontsluitingsstructuur voor de kern maar ook de bedrijvigheid. Langs de andere kant leidt dit o.a. tot oversteekbaarheidsproblemen. Om barrièrewerking tegen te gaan en om de oversteekbaarheid per fiets en te voet te garanderen is het wenselijk om ter hoogte van iedere zijstraat een ongelijkgrondse kruising voor fietsers en voetgangers met de A12 te voorzien. Dit dient minimaal voorzien te worden op fietsroutes en ter hoogte van bushaltes. Dit aspect wordt verder onderzocht in de studie van AWW.

Dit resulteert in volgende maatregelen:

- Verbeteren / vrijwaren van de oversteekbaarheid van A12: In uitvoering van de studie van AWW is het wenselijk om aan alle zijstraten een ongelijkgrondse kruising met de A12 te voorzien. Dit dient minimaal voorzien te worden op fietsroutes en ter hoogte van bushaltes.
- Garanderen van de oversteekbaarheid van N171 (conform intergemeentelijk mobiliteitsplan, i.f.v. relatie met Boom en Rumst). Een fiets- en voetgangersbrug kan ter hoogte van de wijk 'Predikherenvelden' worden ingeplant zodat deze wijk verbonden blijft met de wijk 'Koe-koe'. Voetgangers (en fietsers) kunnen daarnaast via Predikherenhoefestraat en Eikenstraat de N171 overbruggen.

- De verkeerstellingen in de Langlaarsteenweg geven aan dat in het drukste uur de intensiteiten per rijrichting tussen 250 en 300 voertuigen ligt. Er wordt verwacht dat deze intensiteiten zullen dalen na de realisatie van de doortrekking van de N171. Als voetganger is het mogelijk om op een comfortabele manier de Langlaarsteenweg over te steken. Echter is er niet overal een voetpad aanwezig en dient de voetganger mogelijks over te steken om op een comfortabele manier verder te wandelen. Hoewel het oversteken van de rijbaan op zich geen probleem vormt, kan het wel als hinderlijk ervaren worden door de voetganger. Op korte termijn wordt een nieuwe oversteek voorzien van verkeerslichten (met drukknop) gerealiseerd, ter hoogte van het Reukenspad.
- De Kontichsesteenweg is niet voorzien van voetpaden, er is aan één zijde van de rijbaan een fietspad aanwezig. Langs de rijbaan staan er vaak wagens geparkeerd op de berm. In 2018 – 2019 wordt de Kontichsesteenweg heraangelegd. Het is aan te bevelen om de oversteekbaarheid mee te nemen in het ontwerp gezien de hoeveelheid verkeer dat gebruikt maakt van deze route. Een tweede aandachtspunt is de veiligheid van de fietsers bij in- en uitritten van bedrijven.
- In het kader van de realisatie van de doortrekking van de N171 wordt verwacht dat de intensiteiten in de Pierstraat zullen dalen naar aanleiding van een downgrading van deze route. De huidige functie van de Pierstraat zal overgenomen worden door de N171. Deze daling in intensiteiten zal de oversteekbaarheid ten goede komen.

6.3.1.5 Trage wegen

Kaart 3: Trage wegen

Trage wegen zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en ruiters zijn de belangrijkste gebruikers. De gemeente Aartselaar beschikt reeds over een 'Adviesnota Focus op trage wegen in Aartselaar'. Dit wordt verankerd in het mobiliteitsplan en opgenomen als bijlage (uittreksel).

Deze nota geeft de beknopte lijst met aanbevelingen en suggesties voortvloeiend uit de rondvraag en het overleg rond het netwerk van trage wegen in Aartselaar. Een aantal adviezen zijn op korte termijn haalbaar, sommige op middellange termijn en andere op lange termijn (bij uitwerking RUPS, verkavelingen, mogelijke budgetten, ...). De adviesnota bestaat uit een tabel die een detailoverzicht geeft van de geformuleerde adviezen per weg.

Om de bekendheid en het gebruik van trage wegen te promoten is het wenselijk om ze een naam te geven. Dit biedt een herkenningspunt voor de burgers. Bij de (her)aanleg van trage wegen moet, net zoals voor fietspaden, ook de verlichting onderzocht worden. Dit is belangrijk qua sociale zekerheid.

Meest opvallend aan het netwerk van de gemeente Aartselaar zijn de potentiële bovenlokale verbindingen naar de buurgemeenten. Op termijn kunnen deze assen een zeer grote meerwaarde bieden voor het traag verkeer van en naar Aartselaar. De volgende bovenlokale assen zijn duidelijk te onderscheiden:

1. Aartselaar – Kontich
via centrum -6e - 6c - 6d – trage wegen Kontich tot St. Rita / Kontich centrum
via centrum - 8a -8b – 8c - trage wegen Kontich tot St. Rita / Kontich centrum
2. Aartselaar – Reet/Rumst
Via centrum 4d – 4c – 4b – trage wegen Reet/Rumst
3. Aartselaar – Boom (- langs jaagpad kanaal tot Willebroek - Brussel)
Via 4d – 4c – 4a – 3b – 3a –trage wegen Boom (voetweg 31 en voetweg 32) tot Gemeentepark/ziekenhuis/centrum Boom/station Boom/veerpont Rupel/...
4. Aartselaar – Lindenbos – Koekoek – Niel
Via 4d - 4c – 4a – 3b – 2b – 1b – 1a –trage wegen Niel tot Niel centrum/station

5. Aartselaar – Schelle

Via 15c – 15a – 14b – Hulstlei- Schelle centrum/station.

Opm: Op dit traject is geen oversteekplaats over de A12 tussen 14a (Schelselei) en 15a. Momenteel is de drukke Vluchtenburgstraat het alternatief. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk kan eventueel over de trage verbinding gelegd worden, waardoor infrastructuurwerken voor een groot deel gesubsidieerd kunnen worden. Uit te werken bij toekomstige werken.

Als een deel van weg 12 aangelegd zal worden als verbinding tussen Vluchtenburgstraat en het industrieterrein, zal de verkeersintensiteit daar en op het kruispunt met de A12 enkel toenemen. De nood aan een veilige oversteek voor trage weggebruikers ter hoogte van 15a wordt hierdoor extra hoog.

6. Aartselaar – Hemiksem

Via 15c – 15a – 14a – 13a – Hemiksem

Opm: Op dit traject is geen oversteekplaats over de A12 tussen 14a (Schelselei) en 15a. Momenteel is de drukke Vluchtenburgstraat het alternatief. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk kan eventueel over de trage verbinding gelegd worden, waardoor infrastructuurwerken voor een groot deel gesubsidieerd kunnen worden.

Uit te werken bij toekomstige werken.

7. Aartselaar – Neerland – Wilrijk

Via 9c / 10 – Neerland – Wilrijk

6.3.2 *Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk**Kaart 4: Fietsroutenetwerk*

6.3.2.1 Selecties Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

De provincie werkte het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFFN) uit. Dit netwerk is de blauwdruk voor de uit te werken functionele fietsroutes (vnl. gericht op woon-werk en woon-schoolverkeer). Het BFFN wordt regelmatig herzien in functie van nieuwe noden en ontwikkelingen. Uitgangspunten van het BFFN zijn het vermijden van omwegen, het inlassen van overstapmogelijkheden op andere vervoerswijzen en het kiezen van routes waar sociale controle mogelijk is.

De relevante selecties:

- Hoofdroutes: Er zijn geen hoofdroutes geselecteerd op het grondgebied van Aartselaar.
- Functionele fietsroute:
 - N177 (Antwerpsesteenweg – Boomsesteenweg);
 - Cleydaellaan;
 - Kontichsesteenweg;
 - Pierstraat ten westen van A12;
 - Bist.
- Alternatieve functionele fietsroute:
 - Oever;
 - Baron van Ertbornstraat – Kapellestraat – Reetsesteenweg.

6.3.2.2 Aanvullende lokale fietsroutes

Het aanvullende lokale fietsroutenetwerk is opgebouwd om de verschillende attractiepunten (scholen, gemeenschapsinfrastructuur, sportaccommodatie, ...) te ontsluiten en verbinden. Dit betekent niet dat elke attractiepunt een fietsroute bij wijze van spreken tot de voordeur moet hebben, maar wel dat in de directe omgeving fietsroutes aanwezig moeten zijn. In een eerste stap worden de bovenlokale fietsroutes vanuit het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

aangevuld met de verbindingssassen vanuit het intergemeentelijk mobiliteitsplan. Deze verbindingssassen worden op gemeentelijk niveau "lokale fietsroutes" genoemd.

De gewenste verbindingen worden aangeduid op basis van missing links, invulling van trage wegen/binnenwegen en verbindingen naar nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

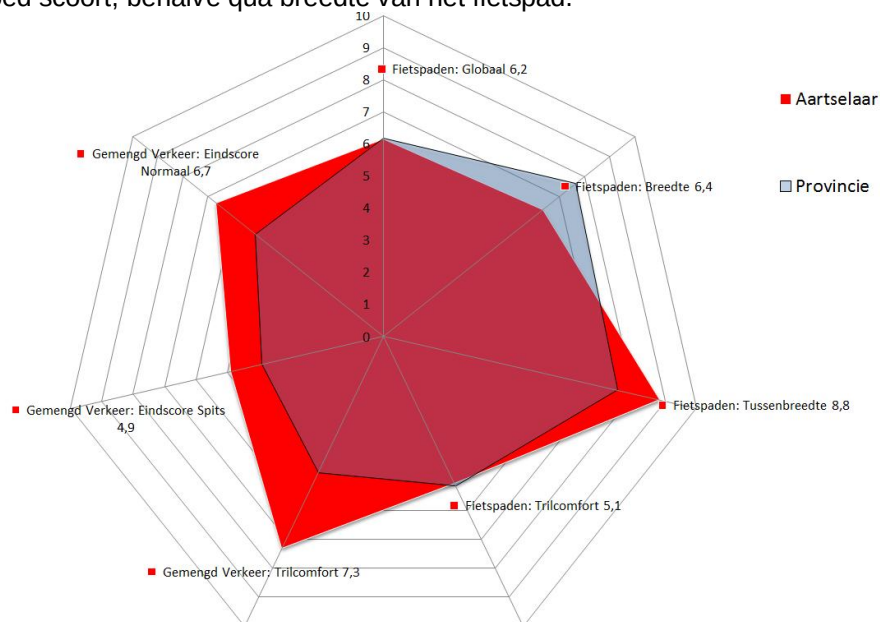
De volgende lokale fietsroutes worden opgenomen. De (hoofd)functie qua fietsverkeer wordt vermeld.

- Groenenhoek – Helststraat (verzamelende functie richting centrum en bovenlokale route A12);
- Vluchtenburgstraat (fietsontsluiting bedrijvencentrales);
- Zinkvalstraat inclusief verbinding Kleidaallaan (lokale rustige fietsroute parallel aan A12, deels grondgebied Schelle);
- Molenberglei – Halfstraat (fietsontsluiting bedrijvencentrales);
- Koekoekstraat (lokale rustige fietsroute parallel aan A12, deels grondgebied Schelle);
- Pierstraat ten oosten van A12 (verzamelend voor aanwezige bebouwing tussen A12 en centrum);
- Langlaarsteenweg (verzamelend voor aanwezige bebouwing tussen A12 en centrum);
- Leugstraat – Carillolei – Lindelei – Solhofdreef – Groeningelei (oost-westas door kern o.a. voor sportcentrum, scholen, ...);
- Kleistraat (alternatief voor route via Kapellestraat);
- Verbinding Groeningelei – Pierstraat (grotendeels grondgebied Kontich);

6.3.2.3 Fietsbarometer

De provincie Antwerpen maakte eind 2016 de Fietsbarometer op, o.a. voor de gemeente Aartselaar. Hierin werd de bestaande fietsinfrastructuur beoordeeld. Dit biedt input voor het bepalen van prioriteiten in de aanpak van fietsvoorzieningen. De fietspaden werden beoordeeld qua breedte, tussenbreedte, trilcomfort, materiaal,

Dit leidde tot een score. Vergelijking van Aartselaar met de provincie leert dat Aartselaar relatief goed scoort, behalve qua breedte van het fietspad.



Figuur 7: Score Aartselaar t.o.v. provincie

Uit deze studie volgden aanbevelingen, die in het onderstaande verwerkt zijn. Concreet waren dit de aanbevelingen:

- Fietspaden:
 - asfalt
 - Dijkstraat: in aanleg
 - Bist (gepland): een ont dubbeld fietspad in asfalt?
- Gemengd verkeer:
 - Centrum Aartselaar: op lange termijn autoluwer
- Kruisingen:
 - onderzoek naar de oversteekbaarheid van N177/A12
 - Reetsesteenweg/Pierstraat: aanpassing van verkeerslichtregeling

6.3.2.4 Acties

Kaart 5: Prioriteitenkaart fietsvoorzieningen

Het op papier zetten van een fietsroutenetwerk is één zaak, maar de omstandigheden voor de fietser zowel op het vlak van veiligheid als comfort moeten voldoende zijn om het gebruik van het fietsnetwerk te verzekeren. Daarom wordt als doel gesteld het inrichten van alle segmenten van het fietsroutenetwerk volgens de bepalingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Hier moet de belangrijke bemerking gemaakt worden dat een route van het fietsnetwerk niet noodzakelijk van fietspaden voorzien moet zijn. In bepaalde gevallen is gemengd verkeer of een andere maatregelen mogelijk.

In wat volgt wordt een opsomming gegeven van wegen waar de fietsvoorzieningen best aangepast worden. Het type fietsvoorzieningen wordt gesuggereerd, maar niet definitief bepaald. Bij aanpak van de fietsvoorzieningen (start- en projectnota) zullen verdere ontwerpkeuzes moeten gemaakt worden.

Selectie	Aanwezige fietsinfrastructuur	Gewenste fietsvoorzieningen	Ok?
N177 (Antwerpsesteenweg – Boomsesteenweg)	Hoofdzakelijk aanliggende fietspaden, deels conform Aanpassingen deels in uitvoering, deels in voorbereiding	Vrijliggende fietspaden (dubbelrichting aan beide zijden)	Deels Ok
Cleydaellaan	Dubbelrichtingsfietspad, niet-conforme breedte	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden of voldoende breed vrijliggende dubbelrichtingsfietspad	Niet Ok
Kontichsesteenweg	Dubbelrichtingsfietspad, niet-conforme breedte Aanpassingen deels in uitvoering, deels in voorbereiding	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden of voldoende breed vrijliggende dubbelrichtingsfietspad	Niet Ok
Pierstraat ten westen van A12	Dubbelrichtingsfietspad, niet-conforme breedte	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden of voldoende breed vrijliggende dubbelrichtingsfietspad	Niet Ok
Bist	Eenzijdig enkelrichtingsfietspad, niet-conforme breedte	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden of voldoende breed vrijliggende dubbelrichtingsfietspad	Niet Ok
Oever	Smalle enkelrichtingsfietspaden	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden	Niet Ok

	Aanpassing in voorbereiding		
Baron van Ertbornstraat – Kapellestraat – Reetsesteenweg.	Geen fietspaden ten noorden van Palmboomstraat Dubbelrichtingsfietspad, niet-conforme breedte ten zuiden van Palmboomstraat	Gemengd verkeer ten noorden van Palmboomstraat (optie fietsstraat) Aanliggende enkelrichtingsfietspaden of voldoende breed vrijliggende dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van Palmboomstraat	Niet Ok
Groenenhoek – Helststraat	Smalle aanliggende enkelrichtingsfietspaden in Helststraat	Groenenhoek: gemengd verkeer Helststraat aanliggende enkelrichtingsfietspaden	Deels Ok
Vluchtenburgstraat	Geen fietspaden	Gedeelte lok. II: aanliggende enkelrichtingsfietspaden Gedeelte lok III: gemengd verkeer	Deels Ok
Zinkvalstraat inclusief verbinding Kleidaallaan	Geen fietspaden	Gemengd verkeer	Ok
Molenberglei – Halfstraat	Geen fietspaden	Gemengd verkeer	Ok
Koekoekstraat	Dubbelrichtingsfietspad	Gemengd verkeer mogelijk	Ok
Pierstraat ten oosten van A12	Smalle enkelrichtingsfietspaden	Conforme enkelrichtingsfietspaden	Niet Ok
Langlaarsteenweg	Dubbelrichtingsfietspad, niet-conforme breedte	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden of voldoende breed vrijliggende dubbelrichtingsfietspad	Niet Ok
Leugstraat – Carillolei – Lindelei – Solhofdreef – Groeningenlei	Geen fietspaden	Gemengd verkeer	Ok
Kleistraat	Smalle enkelrichtingsfietspaden Aanpassing in voorbereiding	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden	Niet Ok
Verbinding Groeningelei – Pierstraat	Geen fietspaden	Gemengd verkeer	Ok

De in bovenstaande tabel aangehaalde fietsvoorzieningen worden hieronder gerangschikt volgens prioriteit. Hierbij wordt onder andere gekeken naar functie in het netwerk, gebruik en huidige toestand van de fietsvoorzieningen.

De prioritering is gebaseerd op volgende uitgangspunten:

- Om in aanmerking te komen voor fietspaden moet de weg een categorie lokale weg type II of hoger hebben. Op lokale wegen type III wordt gekozen voor snelheids- en verkeersremmende maatregelen.
- Het snelheidsregime is de maatstaf in de keuze tussen gemengd verkeer, aanliggende of vrijliggende fietspaden.

- Hoe hoger de wegcategorie en hoe belangrijker de fietsroute (bovenlokaal – lokaal, hoofd-route – functionele route – alternatieve route), hoe hoger de prioriteit.

De aanleg van fietsvoorzieningen valt best samen met een herinrichting van de straat n.a.v. bijvoorbeeld rioleringswerken. Zo kunnen de benodigde investeringen en de mogelijke hinder door de werkzaamheden geminimaliseerd worden. Vandaar dat de onderstaande prioritering flexibel geïnterpreteerd moet worden. Aspecten die indirect gekoppeld zijn aan realisatie van fietsvoorzieningen kunnen hierop een grote invloed hebben.

- Hoge prioriteit
 - Oever – Kleistraat: project reeds in voorbereiding
 - N177 (in studiefase)
 - Kontichsesteenweg
 - Bist
- Secundaire prioriteit
 - Cleydaellaan
 - Pierstraat ten westen van A12 (in samenspraak met Rumst)
- Lage prioriteit
 - Baron van Ertbornstraat – Kapellestraat – Reetsesteenweg (uitwerken fietsconcept rekening houdend met beperkte ruimte op bepaalde wegvakken)
 - Voor het smalle gedeelte van de Kapellestraat is een fietsstraat een te onderzoeken optie.
 - Langlaarsteenweg
 - Pierstraat ten oosten van A12

6.3.3 *Werkdomein B3: Openbaar vervoernetwerk*

6.3.3.1 Concept busvervoer

Dit concept volgt grotendeels uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan.

De Rupelstreek is relatief 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 gehervardeerd worden (overdekte wachtplaats, biljettenautomaat, elektronische informatie, ...)
- Een betere openbaar vervoersverbinding van de omgeving Benedenvliet in functie van de dorpskernherwaarderingproject, de waterrecreatie en de ontwikkeling van de abdij van Hemiksem is noodzakelijk.

Vanuit de klankbordgroep werd aandacht gevraagd voor de oost-westverbinding en de relatie met de ziekenhuizen in de buurt via het openbaar vervoer. Regelmatig overleg zal georganiseerd worden om samen met De Lijn de mogelijkheden te benutten.

De Lijn werkte in een recent verleden een vervoersevaluatie uit voor Aartselaar. Hieruit bleek dat het aanbod grotendeels voldoet.

6.3.3.2 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.

6.3.3.3 Alternatieve keerlus lijn 180

Het bestaande keerpunt aan het kruispunt Oever x Kleistraat wordt gebruikt door lijn 180 Aartselaar – Groenplaats. Deze lijn heeft een uurfrequentie. De 180-bundel (180-181-182-183) heeft samen een kwartierfrequentie.

Aangezien het keerpunt voor openbaar vervoer ter hoogte van Oever x Kleistraat (lengte 3,0km) bij geplande heraanleg komt te vervallen, moet een alternatief gezocht worden.

- Bij voorkeur moet de bus geen bijkomende afstand afleggen naar dit nieuwe keerpunt.
- Daarnaast is de bediening van Aartselaar-centrum belangrijk, zodat de bediening minimaal tot de Jan Davidlaan beschikbaar moet blijven.

In de uitwerkingsnota werden enkele opties onderzocht:

- Optie 1: Keerbeweging Sint-Leonardusstraat – Jan Davidlaan
- Optie 2: Keerbeweging Sint-Leonardusstraat – Jan-Frans Willemslaan – Leugstraat – Langlaarsteenweg
- Optie 3: Keerpunt Reetsesteenweg – Pierstraat

De Lijn heeft deze 3 mogelijke keerbewegingen getest. Hun conclusies waren als volgt:

- Alle drie de keerbewegingen zijn technisch gezien mogelijk zonder grote infrastructurele ingrepen.
- Voor de opties 1 en 2 zal een parkeerverbod van om en nabij twintig meter op de hoek van de Sint-Leonardusstraat met de Jan Davidlaan/Leon Gilliotlaan volstaan, omdat de bus er anders de voorrangsbeweging Leon Gilliotlaan naar Sint-Leonardusstraat blokkeert. Het vervolg van opties 1 en 2 is geen probleem, waarbij optie 2 wat meer ruimte heeft dan optie 1.
- Voor optie 2 zou eventueel de gewenste bufferhalte kunnen worden voorzien aan de halte 'Aartselaar Wullebeekstraat', mits deze enkele meters verplaatst wordt naar een stuk braakliggend terrein op de hoek van de Langlaarsteenweg en Wullebeekstraat (en mits dat stuk grond niet in particulier eigendom is).
- Voor de optie 1 zal de gewenste bufferhalte moeten worden voorzien aan de halte 'Aartselaar J. Davidlaan'. Uiteraard is dat ook een mogelijke bufferhalte voor optie 2.
- Optie 3 is technisch gezien mogelijk, maar deze manoeuvre dwingt de bus ertoe de drukke kruising Pierstraat – Reetsesteenweg volledig dicht te zetten, met een onveilige situatie tot gevolg. De voorkant van de bus staat namelijk over de volledige voorsorteervakken naar zowel links als rechts komende uit de Pierstraat richting Reetsesteenweg. En de achterkant van de bus blokkeert alle verkeer dat van de Reetsesteenweg de Pierstraat in wil draaien.

Vanuit de gemeenteraadscommissie worden opties 1 en 2 echter het minst wenselijk geacht, omwille van aanwezige bewoning, de smalle straten en het mogelijks opofferen van parkeerplaatsen. Vandaar dat de gemeente 2 bijkomende alternatieven suggereert. Verder overleg met De Lijn is noodzakelijk.

- Een alternatief is om buslijn 180 alsnog tot aan het sportcentrum (in de Kleistraat) te laten rijden en daar te laten draaien, weliswaar nadat ze eerst het traject door het centrum heeft gedaan (en dus niet om buslijn 180 vanuit Antwerpen direct naar het sportcentrum te laten rijden vanuit Baron van Ertbornstraat).
 - De gemeente Aartselaar is reeds lang vragende partij voor een betere busbediening van het sportcentrum in de Kleistraat.
- In de praktijk blijken buschauffeurs van lijn 180 al vaak niet meer tot aan de keerlus van Kleistraat-Oever rijden, maar te draaien op het terrein van bouwcentrum Kerremans (hoek Oever-Reetsesteenweg) of tuincentrum Van der Auwera (Reetsesteenweg). Als dit al in de praktijk gebeurt, kan dit dan niet bestendig worden door. Mits een akkoord met één van deze firma's, kan dit mogelijks geofficialiseerd worden. Dit kan een praktische oplossing zijn, die op korte termijn gerealiseerd kan worden.

De Lijn geeft aan dat dit gelinkt is aan herinrichtingsdossier 'Kleistraat'. De timing van deze tegelijk lopende dossiers is belangrijk. Er moet zekerheid over een nieuw keerpunt zijn, voordat het huidige eindpunt verdwijnt.

6.3.4 *Werkdomein B4: Herinrichting van wegen*

6.3.4.1 Inrichtingsprincipes en typeoplossingen

Op lokaal niveau worden de wegen onderverdeeld in 3 types. Per type worden de functie, de selectiecriteria en de algemene inrichtingseisen weergegeven. Deze algemene inrichtingseisen zijn uitgangspunten bij herinrichting, maar moeten steeds in functie van de plaatselijke omstandigheden geïnterpreteerd worden.

Lokale weg type I:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
 - onderling;
 - met een centrum;
 - met een (klein)stedelijk gebied;
 - met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.)
- 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.
- De snelheidsregimes zijn per type weg afhankelijk van de ruimtelijke en functionele kenmerken.
- Voorrangregeling: B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
 - BUBEKO: 70 km/uur buitengebied, geen verblijfsfuncties langs de weg;
 - BUBEKO: 70 km/uur overgangsgebied, (landelijke) woonfunctie;
 - BIBEKO: 50 km/uur woongebied en eventueel centrumgebied;
 - BIBEKO: 30 km/uur in centrum of zone 30.
- Aantal rijstroken: 2x1 (of meer, afhankelijk van de intensiteiten).
- Rijwegbreedte: maatgevend gebruik: bus-bus;
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:
 - rotondes op kruispunten (maatgevend voertuig: lijnbus);

- poorteffecten (overgang qua snelheid, wegbeeld en gebruik) met middengeleiders;
- middengeleiders op kruispunten;
- middengeleiders aan oversteekpunten van fietsroutes;
- verkeersplateaus.
- Parkeervoorzieningen: buiten de rijbaan.
- Verlichting:
 - BUBEKO: geen, enkel verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
 - BIBEKO: wel.
- Haltes openbaar vervoer
 - BUBEKO en 70 km/uur: bushavens op plaatsen waar halteren op de rijbaan gevaar zou kunnen opleveren (zichtbaarheid, nabijheid kruispunt) of waar veel op- en afstappers zijn. Anders kan gehalteerd worden op de rijbaan. Halte-informatie en wachtaccommodatie voor voetgangers en fietsstallingen;
 - BIBEKO: halteren op de rijbaan, halte-informatie, wachtaccommodatie voor voetgangers en fietsstallingen.
- Fietsvoorzieningen
 - Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk
 - BUBEKO: gescheiden fietspaden
 - BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd

Lokale weg type II:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.
- De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deeltkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.
- De snelheidsregimes zijn per type weg afhankelijk van de ruimtelijke en functionele kenmerken.
- Voorrangsregeling:
 - B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie;
 - voorrang van rechts.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
 - BUBEKO: 70 km/uur landelijk gebied;
 - BUBEKO: 70 km/uur met (landelijke) woonfunctie;
 - BIBEKO: 50 km/uur;
 - BIBEKO: 30 km/uur in centrum of zone 30.
- Aantal rijstroken: 2x1(of meer, afhankelijk van de intensiteiten).
- Rijwegbreedte: in functie van het maatgevend gebruik.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:
 - verhoogde kruispunten en verkeersplateaus aan scholen, oversteekpunten e.d. bij snelheden van 50 km/uur en lager;
 - rotondes, overrijdbare minirotondes;
 - sluizen, behalve op bustrajecten.
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden en oversteekplaatsen.
- Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan.
- Verlichting:
 - BUBEKO: 1-1.5 cd/m² met afwijkende verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
 - BIBEKO: aan de omgeving aangepaste lichtpunthoogte, 1 cd/m².

- Haltes openbaar vervoer
 - Bushalte op de rijbaan
- Fietsvoorzieningen
 - Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.
 - BUBEKO: gescheiden fietspaden afhankelijk van de snelheidslimiet en soort verkeer.
 - BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.

Lokale weg type III:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen' (erffunctie).
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.
- De snelheidsregimes zijn per type weg afhankelijk van de ruimtelijke en functionele kenmerken.
- Voorrangsregeling: algemene regel.
- Ontwerpsnelheid per gebied: BIBEKO: 50 km/uur, 30 km/uur, 20 km/uur.
- Aantal rijstroken: 1 tot 2.
- Rijwegbreedte: rijstroken 2,75 – 4 m voor eenrichtingsverkeer en 4-5 m tweerichtingsverkeer, uitzondering openbaar vervoer.
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden verhoogd of gelijkgronds.
- Parkeervoorzieningen: Op de rijbaan, op afgebakende vakken, buiten de rijbaan.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing: diverse
- Verlichting: functioneel decoratief, laag 4-6 m, wit licht, 0.5 cd/m².
- Haltes openbaar vervoer
 - Bushalte op de rijbaan
- Fietsvoorzieningen
 - Gemengd verkeer

6.3.4.2 Snelheidsplan

Kaart 6: Snelheidsplan

Het doel is de snelheid op de gemeentelijke wegen van Aartselaar te verlagen om een gunstig effect op de verkeersveiligheid en de veiligheid van voetgangers en fietsers te bekomen.

De hoofdlijnen zijn als volgt:

- 70km/u op de wegen buiten de bebouwde zones (m.u.v. A12).
 - De busbaan langs de N177 kent een maximumsnelheid van 50km/u.
 - Er werd in het kader van een uitvoeringsdossier besloten om een gedeelte van de N177 50km/u te maken (oostzijde, van de Guido Gezellestraat tot de Kontichsesteenweg).
- 50km/u in de bebouwde kommen en overige bebouwde zones.
- Zone 30's in de kernen en rondom scholen.

6.3.4.3 Vrachtroutenetwerk

Kaart 7: Lokaal vrachtroutenetwerk

Vanuit het vrachtroutenetwerk gedefinieerd in het intergemeentelijk mobiliteitsplan worden lokale aanvullende vrachtroutes voorzien die de ontsluiting van bedrijventerreinen naar de hogere wegenstructuur vervullen. Door de bepalingen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan te volgen is dit vrachtroutenetwerk conform de kamstructuur.

De meeste bedrijventerreinen in Aartselaar zijn gelegen langs de A12 en worden hierdoor en de N177 ontsloten. De volgende lokale vrachtroutes worden geselecteerd:

- Omgeving Mastboomstraat
 - Afhankelijk van weerhouden ontsluitingsoptie

- Helststraat (doorgetrokken) – Vluchtenburgstraat – Industrierweg – Schelselei
- Molenberglei – Halfstraat west – Brandekensweg tussen N177 en Molenberglei
- Oeyvaersbosch

Uit de metingen van het zwaar verkeer bleek dat er ten gevolge van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens, een beperkte toename waargenomen werd in de Langlaarsteenweg en de Kontichsesteenweg, maar niet of nauwelijks in de Kapellestraat.

Dit doet vermoeden dat vrachtwagenbestuurders geen noord-zuidalternatief zoeken voor de A12 en de E19, maar wel oost-westverbindingen extra belasten. Aangezien de Langlaarsteenweg en de Kontichsesteenweg in het intergemeentelijk mobiliteitsplan (deels) opgenomen zijn als vrachtroutes, is het niet mogelijk om het verkeer op deze wegvakken te weren. Wel kan doorgaand vrachtverkeer geweerd worden op aansluitende wegvakken. Het vrachtroutenetwerk, gekoppeld aan vrachtverbod in bepaalde straten, komt hieraan tegemoet.

Momenteel is er een vrachtverbod (+3,5t, uitgezonderd laden en lossen) in de Langlaarsteenweg – Reetsesteenweg (tussen N177 en de Oever). Dit is niet in overeenstemming met het vrachtrouteplan, voor wat betreft het gedeelte van de Langlaarsteenweg dat opgenomen is als bovenlokale vrachtroute en dient dus aangepast te worden.

In eerste instantie moet het vrachtverbod kenbaar gemaakt worden door het plaatsen van bebording, maar ook informatieverstrekking aan de gebruikers. Na enige tijd ter normalisering van de situatie kan repressief opgetreden worden, door middel van handhaving door de politie.

6.3.4.4 Heraanleg kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan

Om het gebruik van de Banaan te bevorderen, moet het kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan herbekeken worden qua voorrangsroute, in samenspraak met Rumst en Niel. Tot de realisatie van de doortrekking van de N171 zal de Pierstraat een belangrijke route blijven. Heraanleg van het kruispunt kan pas na doortrekking van de N171.

Volgens de wegencategorisering (kamstructuur) uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan is de as Matenstraat (westen) – 's Herenbaan (zuiden) een intergemeentelijke ontsluitingsweg. De Pierstraat (oosten) en de Koekoekstraat (noorden, enkel uitgaand verkeer) zijn ondergeschikt. In de huidige configuratie wordt dit verschil in categorisering niet tot uiting gebracht.

Een raming van de toekomstige kruispuntintensiteiten is noodzakelijk bij verdere uitwerking van deze kruispuntoplossing, net als overleg met de buurgemeenten. In bijlage worden enkele denkpijsten hieromtrent geschetst, die als startpunt voor het overleg kunnen dienen.

6.3.4.5 Circulatie wijken

In Aartselaar zijn er verschillende wijken die (deels in het verleden) te kampen hebben met sluipverkeer. Er werden reeds circulatiemaatregelen genomen in wijk Koekoek, maar ook voor andere wijken zal dit bestudeerd worden. Voor wijk Buerstede werd reeds een eerste denkoefening uitgevoerd. Deze is in bijlage terug te vinden.

6.3.4.6 Bewegwijzering

Bewegwijzering is zowel voor het autoverkeer als het fietsverkeer essentieel. Bewegwijzering voor het autoverkeer zorgt ervoor dat automobilisten zoveel mogelijk de gewenste route volgen (in principe de primaire wegen en daarnaast de secundaire wegen). Aan de hand van de wegcategorisering (zie hoger) dient een bewegwijzeringplan opgesteld worden.

Bewegwijzering voor het fietsverkeer dient om de belangrijkste bestemmingen in Aartselaar zo vlot mogelijk te kunnen bereiken via de fietsroutes. Bewegwijzering dient tevens om de belangrijkste interlokale bestemmingen aan te geven. In de bewegwijzering dienen eveneens fietsbestemmingen te worden opgenomen.

Vrachtroutenetwerk

De bewegwijzering naar KMO-zones en bedrijventerreinen is wel aanwezig op gewestwegen, maar is dit niet (volledig) op het lokale wegennet. De verschillende KMO-zones en bedrijventerreinen dienen bewegwijzerd te worden via het vrachtroutenetwerk. Vanaf de E19 of de A12 dient steeds de weg van de hoogst mogelijke categorie gevolgd te worden om stapsgewijze af te zaken in de wegenhiërarchie.

Op gewestwegen wordt de bewegwijzering geplaatst door AWV. Op gemeentewegen moet de bewegwijzering naar de verschillende zones verlopen via het vrachtroutenetwerk. Eenmaal in de zone kan de bewegwijzering op detailniveau opgebouwd worden via een havennummersysteem. Door te werken met een systeem met numerieke zonering waar per wegwijzer het 'bereik' wordt aangegeven, kan een gebruiker die enkel zijn bestemming kent via het havennummer vlot zijn weg vinden. Deze bewegwijzering is bedoeld voor zones met een hoog aandeel aan vrachtverkeer. Gewoonlijk is de vormgeving van de infrastructuur van het terrein daarop afgestemd met brede wegen en bermen, grote kruispunten, etc. . De bewegwijzering met behulp van borden moet bijgevolg voldoende groot zijn.

In functie van een duidelijke communicatie naar de weggebruiker, wordt aan het begin van elke zone en subzone een identificatiebord geplaatst. Hierop wordt ook de straatnaam duidelijk leesbaar weergegeven.

Op alle andere verdeelpunten binnen het terrein wordt de signalisatie naar de verschillende zones aangebracht.

Aangezien bewegwijzering steeds een geheel moet vormen, dienen de aanpassingen in 1 keer uitgevoerd te worden. Het is niet mogelijk en niet wenselijk om dit per deelgebied te doen. Bij aanpassing van de bewegwijzering is het zeer belangrijk dat alle 'oude' wegwijzers verwijderd worden. Zo niet kan er namelijk verwarring ontstaan.

Een voorbeeld zone West Z.4:

De bedrijven in de zijtak van de Helststraat dienen, na doortrekking van die Helststraat, ontsloten te worden vanaf de N177 via de Vluchtenburgstraat. In de huidige toestand is deze nog bewegwijzerd via de Helststraat. Dit zal via het kruispunt A12 x N177 x Vluchtenburgstraat x Leugstraat moeten gebeuren. Dit vraagt dus aanpassing op de gewestweg. Na aanpassing van de A12 (zie studie AWV) zal die mogelijks opnieuw aangepast moeten worden indien de zijstraten afgekoppeld zouden worden van de A12. Ter hoogte van het aan te leggen kruispunt Helststraat x Vluchtenburgstraat moet eveneens bewegwijzering voorzien worden naar zone West Z.4.

Evenementen

De tijdelijke bewegwijzering en informatieborden die bij evenementen voorzien worden moeten minimaal het evenement, de mate van bereikbaarheid en de gewenste route in functie van de bestemming aangeven. Daarenboven moet het verkeer voldoende vroeg 'opgepikt' worden en afgeleid. Dit laatste moet verlopen op basis van de wegencategorisering, waarbij lokale wegen type II en hoger maximaal ingeschakeld moeten worden. De te bewegwijzeren bestemmingen omvatten externe bestemmingen (bv. Kontich) als interne bestemmingen (parking C.C.). Om onduidelijkheden te vermijden wordt de betrokkenen 'normale' bewegwijzering best afgedekt tijdens de omleiding.

De gemeente wenst permanente borden te plaatsen op de invalswegen naar het centrum met aankondiging van evenementen waarbij het centrum afgesloten is.

Bijvoorbeeld

Als het centrum van Aartselaar afgesloten is (Laar en Kapellestraat), wat bij verschillende evenementen gebeurd wordt vanuit het zuiden tijdelijke bewegwijzering voorzien ter hoogte van de kruispunt Langlaarsteenweg x Kapellestraat

Informatie aan Langlaarsteenweg x Kapellestraat

- In normale omstandigheden wordt het centrum van Aartselaar hier bewegwijzerd. Er dient aangegeven te worden dat het centrum niet doorrijdbaar is. Doorgaand verkeer richting Kontich wordt in normale omstandigheden via de Reetsesteenweg geleid en zou in principe dus geen hinder van het evenement mogen hebben.*
- Er dient eveneens duidelijk aangegeven wordt welke parking bereikbaar zijn. Als de parking Kapellehof gebruikt wordt, moet dit hier voorzien worden. Maar aangezien de parking C.C. veel groter is, moet deze bewegwijzerd worden via de Langlaarsteenweg – N177 – Guido Gezellestraat.*

Informatie langs A12 – N177

- Bestemmingsverkeer vanuit A12 – N177 zuid moet doorgestuurd worden naar de Guido Gezellestraat om zo afgeleid te worden naar de parking C.C.*

Aartselaar wordt standaard vanaf de A12 – N177 via de Langlaarsteenweg bewegwijzerd. Deze 'normale' bewegwijzering moet afgedekt worden en aangepaste bebording moet geplaatst worden.

6.3.5 Werkdomein B5: Parkeerbeleid

6.3.5.1 Parkeerplan

Uit het parkeeronderzoek kan besloten worden dat in normale omstandigheden meer dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Behoudens enkele lokale, tijdelijke uitzonderingen werd geen overbelasting geconstateerd. Het parkeerbeleid zal dan voornamelijk gericht moeten zijn op het geleiden van de parkeerstromen, de handhaving en de bestaande blauwe zone.

Deze blauwe zone blijkt relatief goed nageleefd te worden. De bestaande blauwe zone kan behouden blijven, maar dient beter in de aandacht gebracht te worden en gehandhaafd. Op deze manier kan het aantal parkeerduretovertredingen ingeperkt worden en kan de turnover van de parkeerplaatsen in de blauwe zone verhogen, wat voor meer parkeercomfort in de handelskern zorgt.

Daarnaast blijken enkele grotere parkings, zoals het Kapellehof, onderbenut, hoewel deze expliciet bewegwijzerd zijn.

6.3.5.2 Invloed van de invoering van plaatselijk verkeer op parkeren

Volgens de wegcode betekent 'plaatselijk verkeer'

'de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters.'

Dit houdt in dat in straten waar plaatselijk verkeer geldt enkel geparkeerd mag worden door de voertuigen van de hierboven beschreven doelgroepen, en dus niet door eender wie. Echter de handhaving is quasi onmogelijk, aangezien de wegcode ruimte laat qua interpretatie.

6.3.5.3 Gemeentelijke parkeerverordening

Voor nieuwe ontwikkelingen werd een parkeernormering voorzien door de invoering van een gemeentelijke parkeerverordening. Deze parkeerverordening moet ervoor zorgen dat er voldoende inspanningen door particulieren geleverd worden om een parkeeraanbod te voorzien op het eigen terrein voor het programma dat ze zelf realiseren.

6.3.5.4 Fietsenstallingen

Naast aandacht voor de fietsroutes is ook aandacht vereist voor de volledige vervoerketen van de fiets. Met de vervoerketen wordt bedoeld de reeks van handelingen vanaf het moment dat men op de plaats van herkomst de beslissing neemt om een verplaatsing per fiets te maken tot het stallen van de fiets op de plaats van bestemming. De vervoerketen is daarbij onder te verdelen in de volgende drie schakels:

1. herkomst
2. onderweg (fietsroutes)
3. bestemming

Voor de herkomst en de bestemming gelden de volgende aandachtspunten:

- De keuze om gebruik te maken van de fiets wordt genomen op de plaats van herkomst. Het bezit en de beschikbaarheid van de fiets, de verwachtingen en het oordeel dat men heeft ten aanzien van de rest van de vervoerketen en de kwaliteit van de concurrerende vervoermogelijkheden (auto, openbaar vervoer, te voet) vormen de belangrijkste elementen. Belangrijk is daarom ook de beschikbaarheid van een fietsparkeervoorziening bij de woning. Zo verdient het aanbeveling dat bij woningen de fiets binnen handbereik staat en dat de auto niet voor de deur geparkeerd staat maar op iets verdere afstand.
- Voor de bestemming geldt dat de bereikbaarheid, de stallingfaciliteiten (aandacht voor diefstal, comfort, ligging qua afstand en sociale veiligheid, kosten, bewaakt/onbewaakt, schuilgelegenheid, reparatie/ mogelijkheid fietsverhuur) en het (fietsvriendelijke) imago van de bestemming bepalend zijn voor het oordeel om al dan niet per fiets te gaan.

De exacte locaties waar parkeervoorzieningen voor fietsers aangelegd moeten worden, alsmede het aantal parkeervoorzieningen per locatie, zijn voorwerp van nader onderzoek. Bepaald moet worden op welke plaatsen parkeervoorzieningen voor fietsers gewenst zijn. Daarbij dienen de verschillende bestemmingen die voor fietsers van belang zijn in beeld te worden gebracht. Aandacht dient vooral uit te gaan naar de centra, sportvoorzieningen, halten van openbaar vervoer en openbare gebouwen. Ook dienen de wensen van de gebruikers (de fietsers) in beeld gebracht te worden; wil de fietser een bewaakte stalling of neemt de fietser genoegen met een onbewaakte stalling.

Aan de belangrijke verkeersgenererende functies worden kwaliteitsvolle fietsenstallingen geplaatst volgens noodzaak. Het gaat om bijvoorbeeld de ontmoetingscentra, de bibliotheek, de sportaccommodatie, het gemeentehuis, de handelsclusters, ... Fietsenstallingen zijn bij voorkeur overdekt. Er wordt onderzocht of een oplaadpunt voor elektrische fietsen kan worden voorzien ter hoogte van grote fietsenstallingen.

Concreet zijn fietsenstallingen gewenst aan deze locaties (niet-limitatief):

- Gemeentehuis: deels bestaand. Uit te breiden
- Politie
- Omgeving Laar / Kapellestraat: bij heraanleg van deze omgeving is het wenselijk om fietsenstallingen te voorzien voor centrumbezoekers.
- Bibliotheek: deels bestaand en overdekt, uit te breiden.
- Cultureel Centrum: realisatie voorzien
- Sportcentrum t.h.v. Kleistraat: deels bestaand. Uit te breiden en te overdekken

Er moet lokaal afgetoetst worden of het opportuun is om een parkeerplaats te verwijderen en te vervangen door fietsenstallingen.

6.3.6 *Werkdomein B6: Vervoer over water*

Aartselaar beschikt niet over een directe toegang tot bevaarbare waterlopen. De globale bepalingen in het intergemeentelijke mobiliteitsplan worden onderschreven, hoewel de gemeente

Aartselaar weinig tot geen invloed op de realisatie hiervan kan uitoefenen. Voor de volledigheid wordt hieronder weergegeven wat opgenomen is in het intergemeentelijke mobiliteitsplan.

- Er wordt gestreefd naar een verdere optimalisatie van het gebruik van water door de bedrijven. Het ruimtelijk beleid dient gericht te zijn op het voorbehouden van bedrijventerreinen aan het water voor watergebonden bedrijven.
- 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 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.

6.4 Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen

6.4.1 Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, ...

6.4.1.1 Vervoerplanning

Bedrijven

Voor de industrieterreinen kunnen gezamenlijke bedrijfsvervoerplannen opgemaakt worden door de gemeente samen met de bedrijven die hiervoor belangstelling tonen, die als doel hebben het autoverkeer te beperken (in het woon-werkverkeer) en het gemotoriseerd verkeer te sturen over de meest aanwezige routes, conform de wegcategorisering en het vrachtroutenetwerk.

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. Qua vervoerplannen is er ondersteuning vanuit de provincie via de mobiscans. Na uitvoering van het bedrijfsvervoerplan dienen de bedrijven jaarlijks een verslag in met daarin de resultaten van de acties.

De gemeente tracht de bedrijven aan te zetten om dergelijk plan op te maken voor een hele bedrijfzone. Voor de bedrijfzones kan de gemeente in samenwerking met het bedrijfsleven, bedrijfsvervoersplannen opstellen, best op het niveau van de zone, zodat de aanwezige bedrijven kunnen samenwerken en zo, door schaalvoordelen, kosten besparen. Doelstelling van een bedrijfsvervoerplan is het verminderen van gemotoriseerd verkeer, waar mogelijk, en duurzame alternatieven voor het alleen rijden in de auto te promoten.

Enkele mogelijkheden om de vervoerwijzekeuze van de werknemers te beïnvloeden zijn:

- het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets door een betere fietsenstalling, goede fietsroutes op het bedrijfsterrein of het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen;
- invoeren reiskostenvergoeding per fiets en deze hoger stellen dan die met de auto;
- het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door een gunstige reiskostenvergoeding (bv. tussenkomst in de onkosten van gebruik van het openbaar vervoer);
- het bevorderen van het carpoolen door het beschikbaar stellen van de beste parkeerplaatsen voor carpoolers of door een leaseauto of -busje ter beschikking te stellen;
- het ophalen en wegbrengen van de werknemers door middel van bedrijfsvervoer;

Privé-initiatieven zullen door de gemeente ondersteund worden, bijvoorbeeld door het aanreiken van noodzakelijk cijfermateriaal, door het communiceren van mogelijke

derdebetalerssystemen, het assisteren en adviseren bij de opmaak, het opnemen van de rol van contactpersoon met andere actoren zoals De Lijn, ...

De gemeente moet het goede voorbeeld geven aan haar inwoners. Daarom stelt de gemeente een bedrijfsvervoerplan op voor de gemeentediensten. Een bijkomend voordeel is dat de gemeente ervaring kan opdoen bij de opmaak van het bedrijfsvervoerplan. Deze kennis kan dan gebruikt worden bij het ondersteunen van bedrijven die een bedrijfsvervoerplan willen opmaken.

Scholen

Voor de woon-school-verplaatsingen van schoolkinderen kan ook een vervoerplan worden uitgewerkt, eventueel met meerdere scholen samen. Het doel is hier zoveel mogelijk te voorkomen dat de kinderen met de auto naar school worden gebracht, waarbij veel verkeer, veel uitstoot en gevaarlijke verkeerssituaties aan de schoolpoort tot stand komen.

Scholen zijn belangrijke verkeersgenererende functies. Schoolomgevingen zijn plaatsen waar zich typische pieksituaties voordoen. Net omdat het om pieksituaties gaat, heeft het in veel gevallen weinig zin grote infrastructurele maatregelen te treffen en kan er volstaan worden met beperkte kleinschalige ingrepen waardoor de veiligheid vaak sterk verbetert.

Tevens komen veel scholen in een spiraal van overmatig autogebruik: ouders vinden de schoolomgeving niet veilig voor hun kinderen omdat er teveel auto's zijn, en dus brengen ze daarom zelf hun kinderen met de auto. Daarom is het voor alle scholen interessant om een schoolvervoerplan op te maken. Er bestaan richtlijnen om dit op een eenvoudige manier te doen. De gemeente engageert zich om elke school te ondersteunen bij de opmaak van hun schoolvervoerplan, voor zover dit nog niet gebeurd is. Dit wordt gecoördineerd en ondersteund door de mobiliteitsambtenaar. Voor de scholen toe is er ook een specifiek programma van de provincie (label 10/10).

De opmaak van een schoolvervoerplan is geen doel op zich. De naleving en evaluatie ervan zijn belangrijke aandachtspunten, net als eventuele bijsturing door de jaren heen. Het is best mogelijk dat na verloop van tijd nieuwe mogelijkheden of problemen zich aandienen, waar op een aangepaste manier mee omgegaan moet worden.

In het verleden werden fietsbereikbaarheidskaarten opgemaakt. Hieromtrent moet duidelijker en uitgebreider gecommuniceerd worden.

6.4.1.2 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 gemeentebestuur.

6.4.1.3 Opstarten van fietspool

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

6.4.1.4 Opstellen van MOBER bij inplanting van verkeersgenererende functies

Het (her)locatiebeleid van nieuwe bedrijven dient zoveel als mogelijk afgestemd te zijn i.f.v. hun mobiliteitsprofiel zodoende de multimodale transportmogelijkheden ten volle benut worden. Zo zal er bij iedere nieuwe vestiging van grootschalige bedrijven op nieuw terrein een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) vereist zijn, waarbij eventueel nieuwe bedrijven geweerd kunnen worden als het profiel van de ontwikkeling niet in overeenstemming is met dat van de locatie.

Het besluit van de Vlaamse Regering houdende de wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (03/07/2009) stelde ondergrenzen aan de noodzaak tot opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER). In onderstaande gevallen is de opmaak van een MOBER noodzakelijk:

- het bouwen van ten minste 250 woongelegenheden.
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale bruto vloeroppervlakte (bvo) na de werkzaamheden van ten minste 7500 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale bruto vloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt.
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, kmo en ambacht met een totale bruto vloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15.000 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale bruto vloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15.000 m² of een veelvoud ervan overschrijdt.
- het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt.

Naast de noodzaak tot opmaak van een MOBER zoals wettelijk vastgelegd zijn er eveneens ondergrenzen geformuleerd voor de opmaak van een mobiliteitstoets. De gemeente wenst deze ondergrenzen te respecteren en zal een mobiliteitstoets vragen voor projecten met een omvang van minstens:

- Woonfunctie: 100 woningen
- Kantoren: 3000 m² bvo (zonder loketfunctie) of 2000 m² bvo (met loketfunctie)
- Bedrijvigheid/KMO: 8000 m² bvo
- Handel: 750 m² bvo (dagelijkse sector) of 1250 m² bvo (niet-dagelijkse sector)
- Mortuarium: wachtruimte van 50 zitplaatsen
- Parking: 50 parkeerplaatsen

In specifieke gevallen die niet binnen deze grenzen vallen kan de gemeente toch een mobiliteitstoets eisen, indien plaatselijke omstandigheden hierom vragen.

6.4.2 *Werkdomein C2: Tarifiering*

Om de potenties van het openbaar vervoer ten volle te benutten kan in samenwerking met De Lijn een derdebetalerssysteem opgezet worden. Enkele mogelijkheden zijn korting op abonnementen, korting voor nieuwe inwoners, korting op biljetten bij festivals, wekelijkse marktdagen, koopzondagen, ...

Er wordt getracht om een duurzame modal shift te creëren in het woon-werkverkeer. Dit kan deels door het financieel interessant maken van de duurzame vervoerwijzen voor woon-werkverplaatsingen. De gemeente geeft het goede voorbeelden en voorziet fietsvergoedingen voor het woon-werkverkeer van het gemeentepersoneel.

6.4.3 *Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie*

Wijzigingen in relatie tot verkeer en mobiliteit dienen duidelijk gecommuniceerd te worden naar de bevolking. Hiervoor kunnen allerlei middelen gecombineerd worden (website, maandelijks infoblad, briefwisseling, borden, ...).

Door het opzetten van informatie- en sensibiliseringscampagnes kan het gebruik van openbaar vervoer gepromoot worden, als alternatief voor de wagen. Bij het gebruik van het openbaar vervoer is het aanbieden van up-to-date informatie inzake mogelijkheden en stand van zaken via de beschikbare kanalen een pluspunt.

Verder spitst dit werkdomein toe op het voeren van sensibilisatieacties waarin gepromoot wordt om korte verplaatsingen zoveel mogelijk met duurzame verplaatsingsmiddelen uit te voeren (te voet, met de fiets, ...).

6.4.3.1 Opmaken bereikbaarheidsgids als onderdeel van de gemeentelijke onthaalbrochures

De gemeente stelt een bereikbaarheidsgids samen. 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 NMBS;
- een wegenkaart;
- een fietspadenkaart.

6.4.3.2 Bekend maken van alternatieve fietsroutes voor woon-schoolverkeer

Bij de realisatie van nieuwe fietsroutes of heraanleg van bestaande, worden zij bekend gemaakt aan de gebruikers door een plechtige inhuldiging en door brochures. Na normalisatie van de situatie worden fietstellingen uitgevoerd om het gebruik ervan te evalueren.

6.4.3.3 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.

6.4.3.4 Mobiliteitseducatie aan scholieren

Naast de klassieke verkeerseducatie (leren lezen van verkeerstekens) worden mobiliteitslessen gegeven aan leerlingen uit de laatste jaren van het. 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 het gemeentebestuur in samenwerking met de oudercomités, De Lijn en de politie.

6.4.3.5 Vrachtroutes

Opstellen van een vrachtrouten netwerk is een eerste stap. Dit moet uitgebreid gecommuniceerd worden naar de bedrijven, alvorens over te gaan tot handhaving.

6.4.4 *Werkdomein C4: Handhaving*

Een mobiliteitsbeleid moet steeds vergezeld zijn van een gedegen en concreet handhavingsbeleid. Zonder controle worden verkeersregels al snel met de voeten getreden.

Weren van doorgaand vrachtverkeer

De metingen geven aan dat het (doorgaand) vrachtverkeer is toegenomen op de getelde locaties.

Op korte termijn worden de Langlaarsteenweg – Bist, de Kontichsesteenweg – Cleydaellaan en de Pierstraat als doorgaande vrachtwagenroutes gezien. Het is noodzakelijk toe te zien dat het doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt alle andere assen, enkel lokaal vrachtverkeer wordt toegelaten.

Op lange termijn, na realisatie van de doortrekking van de N171, zal de functie van de as Langlaarsteenweg – Bist en de Pierstraat overgenomen worden door de N171. Ook op deze twee assen dient dan een verbod op doorgaand zwaar verkeer ingesteld te worden. Door middel van verkeerstellingen (Pierstraat – Reetsesteenweg – Oever – Langlaarsteenweg) zal nagegaan worden of de doortrekking van de N171 voor een voldoende daling van de intensiteiten (alle verkeer) zorgt. Mogelijks zijn bijkomende maatregelen noodzakelijk.

Handhaving snelheid

Het is aan te bevelen om geregeld snelheidscontroles uit te voeren in de Kontichsesteenweg, de Reetsesteenweg, de Cleydaellaan, de Kleistraat, Oever, de Pierstraat en de Langlaarsteenweg.

De meeste pijnpunten zijn gekend bij de politie, die hier in de mate van het mogelijke tracht te controleren. Het ontbreekt echter aan voldoende, goede apparatuur. Bijkomende snelheidsmeters zijn daarom wenselijk.

Er wordt 'smiley-borden' voorzien om de weggebruiker te herinneren aan de snelheidslimiet.

Handhaving parkeerbeleid

Het is aan te bevelen controles uit te voeren op de parkeerterreinen voor kort parkeren. Daarnaast dienen ook de straten, waar meldingen van foutparkeren gekend zijn, gecontroleerd te worden. De politie kijkt momenteel al toe op hinderlijk parkeren, maar er kan ook een extern bedrijf ingeschakeld worden.

6.4.5 *Werkdomein C5: Beleidsondersteuning*

Er wordt een aanspreekpunt mobiliteit aangeduid. De bevolking en andere mobiliteitspartners (De Lijn, AWW, 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.

6.4.6 *Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie*

6.4.6.1 Monitoring of opvolging van de evolutie in de mobiliteit

Het mobiliteitsplan is een dynamisch plan. Dit wil zeggen dat in het plan een bepaalde flexibiliteit dient ingebouwd te worden om het eventueel bij te sturen of aan te passen aan bijvoorbeeld onvoorziene ontwikkelingen. Om zo een plan bij te sturen is enerzijds een onderbouwde visie nodig, maar ook een kennis van de stand van zaken van het mobiliteitsplan.

Een eerste vereiste bij deze monitoring bestaat in het detecteren van de discrepanties tussen de werkelijke mobiliteitssituatie en het nagestreefde mobiliteitspatroon. Voor de onderlinge vergelijking van de beide situaties kunnen een aantal indicatoren aangewend worden. Deze indicatoren houden verband met de doelstellingen die in het mobiliteitsplan staan. Voor de hand liggende indicatoren zijn:

- Verkeersveiligheid (evolutie van de ongevallen op basis van jaarlijkse analyses). De politie beschikt over een ongevallenregistratiesysteem, zodat de verkeersveiligheid gemonitord kan worden. Jaarlijks wordt een ophijsting van deze gegevens voorgesteld.
- Verkeersintensiteiten (evolutie van het gebruik van de belangrijkste verkeerswegen op basis van tellingen);
- Fietsintensiteiten: op strategisch gekozen locaties langs het fietsroutenetwerk (in samenspraak met de provincie) worden jaarlijkse doorsnedetellingen gehouden die moeten toelaten het fietsgebruik te kwantitatief te evalueren.
- Vervoerwijzekeuze: In april 2005 werd in het kader van de provinciale campagne 'Afkicken: autoluw naar het werk' een enquête bij het gemeentepersoneel uitgevoerd. Hieruit bleek dat 44% van de werknemers met de fiets of te voet naar het werk kwam. Een regelmatige herhaling van een dergelijke enquête laat toe om de evolutie in het gebruik van de vervoermiddelen in het woon-werkverkeer te analyseren.
- Na implementatie van maatregelen die het (doorgaand) (zwaar) verkeer in een bepaalde straat moeten verminderen, worden controletellingen uitgevoerd om na te gaan welk effect bekomen werd.

Het is duidelijk dat niet alle indicatoren op eenzelfde wijze of met eenzelfde frequentie als evaluatie-instrument gehanteerd kunnen worden. Sommige indicatoren zijn vlotter te hanteren, anderen dienen eerder gereserveerd te worden voor evaluatie over een langere periode.

6.4.6.2 Evaluatie

De conformiteit van een gemeentelijk mobiliteitsplan is voor "eeuwig" – tot het vervangen wordt door een nieuw plan. Daartoe moet minstens elke legislatuur een sneltoets uitgevoerd worden. De sneltoets komt in de plaats van de vroeger bepaalde vijfjaarlijkse bijsturing. Daarom wordt aan de lokale besturen gevraagd om de sneltoets en de uitkomst ervan voor advies voor te leggen aan de RMC, ten laatste vijf jaar na de conformverklaring.

Het is de bedoeling om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid nauw te laten aansluiten bij andere sectorale plannen die een gemeente opmaakt. Deze plannen zijn meestal legislatuurgebonden. Daarom wordt ook aangeraden de sneltoets legislatuurgebonden uit te voeren. Zo neemt het nieuwe bestuur kennis van het mobiliteitsbeleid en kan zij aangeven of ze al of niet achter het omschreven beleid staat.

Naast het uitvoeren van de sneltoets bij aanvang van een nieuwe legislatuur is het aangewezen om halverwege de legislatuur, of bij voorkeur zelfs jaarlijks, een voortgangsverslag op te maken van het actieprogramma. Hierin kan aangegeven worden welke acties reeds uitgevoerd zijn, welke acties op de planning stonden maar nog niet gerealiseerd zijn, welke acties nog op de planning staan en op welke termijn deze in uitvoering zullen gaan.

7 Actieplan

Bij het vernieuwen van de procedure voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen werd het actieplan operationeler en gebruiksvriendelijker gemaakt. Het actieplan, uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C, kan worden herschikt in andere programmatabellen vanuit verschillende invalshoeken. Door de acties vanuit vijf diverse invalshoeken te rubriceren verkrijgt men vijf programmatabellen, die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar elk met een eigen functie en doel. De tijdshorizon van een actieplan is 10 jaar en de volgende tabellen worden hierin weergegeven:

- Actieprogramma A-B-C: Dit is de klassieke, volledige opsomming en structurering van de maatregelen via de werkdomeinen A-B-C, met een verdere onderverdeling in sub-werkdomeinen.
- Werkprogramma per locatie: Dit is een concreet werkprogramma waarin staat op welke plek wat moet gebeuren. Deze tabel kan gebruikt worden door bijvoorbeeld de technische diensten en kan ook als communicatie-instrument naar de betrokkenen dienstdoen.
- Investeringsprogramma KT, MLT, LT: Deze tabel geeft weer of het project wordt uitgevoerd op korte termijn, middellange termijn of lange termijn. Tevens is ze bruikbaar om te controleren of er genoeg middelen beschikbaar zijn en kan ze o.a. gebruikt worden voor het opstellen van de gemeentebegroting of als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen: Dit is een programma voor de beleidsmakers en beantwoordt vragen zoals: hoe maak ik de beleidsvisie concreet? hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? ...
- Takenprogramma per initiatiefnemer: Dit programma is te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. Elke partner heeft zo een overzicht van zijn eigen verplichtingen. In het programma wordt onderzocht wat de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken zijn.

Enkel het actieprogramma volgens de werkdomeinen wordt hieronder opgenomen. De overige programmatabellen (werkprogramma, investeringsprogramma, beleidsprogramma en takenprogramma) worden digitaal ter beschikking gesteld.

Noot: Voor bepaalde acties is het mogelijk een ruwe eerste raming te geven. Deze raming moet echter met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden, aangezien dit niet gebaseerd is op concrete ontwerpplannen.

7.1 Het actieprogramma volgens de werkdomeinen A-B-C

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten								
A.1 Ruimtelijke planning	Afstemming met GRS	Niet relevant	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	/
A.2 Strategische projecten	Doortrekking N171	N171	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog	AWV	MOW, betrokken gemeenten
A.2 Strategische projecten	Uitwerking studie A12/N177 (opstart KT)	A12/N177	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Hoog	AWV	De Lijn, provincie, MOW, gemeenten
A.2 Strategische projecten	(Gefaseerde) realisatie maatregelen A12/N177	A12/N177	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Hoog	AWV	De Lijn, provincie, MOW, gemeenten
A.2 Strategische projecten	Vernieuwingsproject Laar en omgeving (rekening houdend met verkeerskundige mogelijkheden)	Laar en omgeving	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Hoog	Gemeente	/
A.3 Categorisering van de wegen	Afstemming categorisering N177	N177	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	Nvt	Middel	Gemeente	Provincie, AWV, MOW, De Lijn
A.3 Categorisering van de wegen	Afstemming categorisering Dijkstraat met stad Antwerpen	Dijkstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	Nvt	Laag	Gemeente	Stad Antwerpen
Werkdomein B: Netwerken per modus								
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Verhogen van comfort voor voetgangers in de kern	Centrum	Verkeersleefbaarheid	Continue	50.000	Hoog	Gemeente	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Verbeteren / vrijwaren oversteekbaarheid A12 (zie studie AWV)	A12/N177	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar (studie) / MLT - 3 tot 6 jaar (uitvoering)		Hoog	Gemeente	AWV
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Garanderen oversteekbaarheid N171	N171	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Middel	Gemeente	AWV
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Verbeteren voetpaden Langlaarsteenweg	Langlaarsteenweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	100.000	Laag	Gemeente	/
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie oversteek Langlaarsteenweg ter hoogte van Reukenspad	Langlaarsteenweg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	100.000	Hoog	Gemeente	/
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Verbeteren oversteekbaarheid Kontichsesteenweg bij heraanleg	Kontichsesteenweg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Gefaseerd realiseren van plan trage wegen	Gespreid	Verkeersveiligheid	gefaseerd		Middel	Gemeente	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Naamgeving trage wegen	Gespreid (bij realisatie concrete projecten)	Verkeersveiligheid	gefaseerd	10.000	Middel	Gemeente	
B.2: Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsvoorzieningen Oever - Kleistraat	Oever - Kleistraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.200.000 (totaal project)	Hoog	Gemeente	Provincie
B.2: Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsvoorzieningen N177	N177	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar / MLT - 3 tot 6 jaar	3.000.000	Hoog	AWV	Gemeente
B.2: Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsvoorzieningen Kontichsesteenweg	Kontichsesteenweg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	1.000.000	Hoog	Gemeente	Provincie

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
B.2: Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsvoorzieningen Cleydaellaan	Cleydaellaan	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	800.000	Middel	Gemeente	Provincie
B.2: Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsvoorzieningen Pierstraat ten westen van A12	Pierstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	600.000	Middel	Gemeente	Gemeente Rumst, provincie
B.2: Fietsroutenetwerk	Uitwerken fietsconcept Baron van Ertbornstraat - Kapellestraat - Reetsesteenweg	Baron van Ertbornstraat - Kapellestraat - Reetsesteenweg	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	1.000.000	Laag	Gemeente	Provincie
B.2: Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsvoorzieningen Langlaarsteenweg	Langlaarsteenweg	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	800.000	Laag	Gemeente	
B.2: Fietsroutenetwerk	Realisatie fietsvoorzieningen Pierstraat ten oosten van A12	Pierstraat ten oosten van A12	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	1.600.000	Laag	Gemeente	
B.2: Fietsroutenetwerk	Verbeteren veiligheid in- en uitritten bedrijven langs Kontichsesteenweg	Kontichsesteenweg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	50.000	Middel	Gemeente	
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Overleg De Lijn ivm verplaatsing keerlus	Oever - Kleistraat - Reetsesteenweg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	Nvt	Hoog	Gemeente	De Lijn
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Regelmatig overleg met De Lijn	Niet relevant	Bereikbaarheid	Continue	Nvt	Hoog	Gemeente	De Lijn
B.4: Herinrichting van wegen	PCV-dossier Kontichsesteenweg - Cleydaellaan	Kontichsesteenweg - Cleydaellaan	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Hoog	AWV	Gemeente
B.4: Herinrichting van wegen	Toepassing inrichtingsprincipes en typeoplossingen bij herinrichting van wegen	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	Continue	Nvt	Hoog	Gemeente	
B.4: Herinrichting van wegen	Onderzoek heraanleg Pierstraat na realisatie doortrekking N171		Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	15.000	Hoog	Gemeente	AWV, MOW, De Lijn, provincie
B.4: Herinrichting van wegen	Onderzoek heraanleg Reetsesteenweg na realisatie doortrekking N171		Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	15.000	Hoog	Gemeente	AWV, MOW, De Lijn, provincie
B.4: Herinrichting van wegen	Onderzoek heraanleg Langlaarsteenweg na realisatie doortrekking N171		Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	15.000	Hoog	Gemeente	AWV, MOW, De Lijn, provincie
B.4: Herinrichting van wegen	Invoeren zone 30 volgens snelheidsplan	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000	Hoog	Gemeente	Politie
B.4: Herinrichting van wegen	Detailering en realisatie ontsluiting Mastboomstraat (vrachtroute)	Bedrijventerrein Mastboomstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
B.4: Herinrichting van wegen	Doortrekking Helststraat (vrachtroute)	Bedrijventerrein Helststraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
B.4: Herinrichting van wegen	Aanpassing vrachtverbod Langlaarsteenweg - Reetsesteenweg	Langlaarsteenweg - Reetsesteenweg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	2.000	Hoog	Gemeente	Politie
B.4: Herinrichting van wegen	Overleg met buurgemeenten heraanleg kruispunt Pierstraat - 's Herenbaan	Pierstraat - 's Herenbaan	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	Nvt	Hoog	Gemeente	Rumst, Niel
B.4: Herinrichting van wegen	Aanpassingen bewegwijzering vrachtroutenetwerk	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Middel	Gemeente	AWV
B.4: Herinrichting van wegen	Detailering bewegwijzering evenementen (incl. benodigd bebodingsmateriaal)	Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar		Middel	Gemeente	Politie
B.4: Herinrichting van wegen	Uitwerking circulatie wijken	Wijken	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Middel	Gemeente	
B.5: Parkeerbeleid	Toepassing parkeerverordening	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	Continue	Nvt	Hoog	Gemeente	
B.5: Parkeerbeleid	Realisatie fietsenstallingen	Ter hoogte van verkeersgenererende functies	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar		Middel	Gemeente	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen								
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoerplan gemeentepersoneel	Niet relevant	Milieu	KT - max 3 jaar	10.000	Hoog	Gemeente	
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Ondersteuning opmaak bedrijfsvervoerplannen	Bedrijventerreinen	Milieu	Continue	10.000	Hoog	Gemeente	
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Ondersteuning opmaak schoolvervoerplannen	Scholen	Milieu	Continue	Nvt	Hoog	Gemeente	Scholen
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Opstarten fietspool	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	Continue	Nvt	Hoog	Scholen	Gemeente
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Opstarten schoolpool	Gebiedsdekkend	Milieu	Continue	Nvt	Hoog	Scholen	Gemeente
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Verplichting opstellen MOBER bij inplanting verkeersgenererende functies	Niet relevant	Bereikbaarheid	Continue	Nvt	Middel	Gemeente	
C.2: Tarifiering	Onderzoek derdebetalerssysteem De Lijn	Gebiedsdekkend	Milieu	KT - max 3 jaar	Nvt	Hoog	Gemeente	De Lijn
C.2: Tarifiering	Fiets- en voetgangersvergoedingen woon-werkverkeer gemeentepersoneel	Niet relevant	Milieu	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Opmaak bereikbaarheidsgids als onderdeel van gemeentelijke onthaalbrochure	Niet relevant	Milieu	KT - max 3 jaar		Middel	Gemeente	
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Mobiliteitseducatie op de scholen	Scholen	Verkeersveiligheid	Continue	Nvt	Hoog	Gemeente	scholen, politie, provincie
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Sensibilisatie van ouders voor woon-schoolverplaatsingen	Niet relevant	Verkeersveiligheid	Continue	Nvt	Hoog	Gemeente	scholen, politie
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Communicatie omtrent vrachtroutes	Niet relevant	Milieu	Continue	Nvt	Hoog	Gemeente	Politie
C.4: Handhaving	Handhaving vrachtverbod	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	Continue		Hoog	Politie	Gemeente
C.4: Handhaving	Handhaving snelheid	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	Continue		Hoog	Politie	Gemeente
C.4: Handhaving	Aankoop bijkomende snelheidsmeters	Niet relevant	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Hoog	Politiezone	Betrokken gemeenten
C.4: Handhaving	Handhaving foutparkeren	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	Continue		Hoog	Politie	Gemeente, ev. externe partner
C.5: Beleidsondersteuning	Aanstelling aanspreekpunt mobiliteit	Niet relevant	Milieu	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
C.6: Monitoring en evaluatie	Jaarlijkse analyse verkeersindicatoren	Niet relevant	Milieu	continu		Laag	Gemeente	

8 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen

De wegencategorisering werd, op basis van de kamstructuur in het intergemeentelijke mobiliteitsplan uitgewerkt. Deze wegencategorisering dient eveneens in het GRS opgenomen te worden.

Daarenboven wordt de Kontichsesteenweg ten oosten van de Dijkstraat geselecteerd als lokale weg type I. Dit type wordt gelijkgesteld aan een intergemeentelijke ontsluitingsweg. Als lokale verbinding tussen Aartselaar (maar ook bv. Hemiksem) en Kontich is dit de aangewezen route. Er wordt dan ook voorgesteld in bij een eventuele herziening van het intergemeentelijke mobiliteitsplan dit op te nemen.

De N177 (parallelwegen van de A12) kennen momenteel geen selectie op provinciaal of Vlaams niveau. Vandaar dat de gemeente Aartselaar de N177 selecteert als lokale weg type I. De stad Antwerpen heeft deze N177 echter als secundaire weg type III ('steenweg') geselecteerd. Gelet op de functie voor fietsers en openbaar vervoer is dit een valabele optie. De gemeente Aartselaar suggereert om dit bij een herziening van het RSPA op te nemen.

9 Toetsing van het beleidsplan

Operationele doelstellingen werden geformuleerd. Operationele doelstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. Deze worden na de formulering van het mobiliteitsplan geëvalueerd, om o.a. na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang is bereikt.

Thema 'Impact ruimtelijke ontwikkelingen'		
Relatie met	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Toetsing
Snelheidsplan	Snelheidsregimes worden gekoppeld aan de wegcategorie en de karakteristieken van de omgeving. Een begrijpelijke en overzichtelijke structuur qua snelheidsregimes moet de verkeersveiligheid bevorderen.	Ja, zie B4. Een snelheidsplan werd opgemaakt.
Verkeerscirculatie	I.f.v. de leefbaarheid wordt het centrum en de woonzones zoveel als mogelijk gevrijwaard van gemotoriseerd verkeer, rekening houdend met de gekende ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen.	Ja, zie A3. De wegencategorisering heeft als doel het verkeer te kanaliseren via daartoe uitgeruste wegen, zodat woonzones afgeschermd worden.
Ontsluiting naar het hogere wegennet	Een voldoende bereikbaarheid van de kern en de omliggende functie van en naar het hogere wegennet, gekaderd in een samenhangende wegencategorisering.	Ja, zie A3. Lokale wegen type werden geselecteerd als verzamelende routes naar het hogere wegennet. Bereikbaarheid van de kern zal in het kader van de studie omtrent de A12 een aandachtspunt blijven.
Wegencategorisering	De wegencategorisering moet overeenstemmen met het (gewenste) gebruik van de weg. Hierbij wordt de kamstructuur als uitgangspunt gehanteerd bij het ontwikkelen van een lokale wegencategorisering Per wegcategorie zijn ontwerprichtlijnen noodzakelijk, zodat de wegencategorisering in de	Ja, zie A3 en B4

	praktijk gebracht kan worden (gefaseerd bij heraanleg van wegen).	
Fietsroutenetwerken	Nieuwe ontwikkelingen en belangrijke functies dienen zoveel als mogelijk ontsloten te worden door een lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk. De realisatie van een dergelijk fietsroutenetwerk is cruciaal in het bevorderen van het gebruik van de fiets.	Ja, zie B2. Er werd een fietsroutenetwerk opgesteld, met hieraan gekoppeld gewenste maatregelen.
Zwaar verkeer	Voorzien van routes die de bereikbaarheid voor zwaar verkeer vrijwaren zonder dat dit een significant negatieve impact heeft op de woonomgevingen.	Ja, zie B4. Er werden aanvullende lokale vrachtroutes geselecteerd.
Sluipverkeer	Vermijden / tegengaan van sluiptverkeer op lokale wegen type III, in de mate van het mogelijke.	Ja, zie A3. De wegencategorisering heeft als doel het verkeer te kanaliseren via daartoe uitgeruste wegen, zodat woonzones afgeschermd worden.
Lucht- en geluidsimpact	De ontwikkeling van nieuwe wegenis of functie mag geen hypotheek leggen op een gezond lucht- en geluidsklimaat.	Niet expliciet, maar door het promoten en faciliteren van duurzame vervoerswijzen tracht men dit te bewerkstelligen.
Sensibilisering	Verhogen bewustzijn weggebruikers.	Ja, zie C3
Marketing, informatie en promotie	Promoten van duurzame alternatieven voor de auto.	Ja, zie C3
Handhaving	Correct gebruik van vrachtroutenetwerk en het snelheidsregime afdwingen door middel van handhaving en controle.	Ja, zie C4

Thema 'Netwerk gemotoriseerd verkeer: wegencategorisering, snelheidsplan en zwaar vervoer'

Relatie met	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Toetsing
Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven	Nieuwe bedrijven worden op die locaties gepland, of moeten op die wijze ontsloten worden dat ze geen sluiptverkeer kunnen genereren en multimodaal ontsloten zijn.	Ja, zie C1

BPA's en RUP's	Bij opmaak en realisatie van BPA's en RUP's is het voorzien van een multimodale ontsluiting noodzakelijk.	Niet expliciet, maar kern-gedachte verweven in mobiliteitsplan
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Idem.	Niet expliciet, maar kern-gedachte verweven in mobiliteitsplan
Vrijwaren woongebieden / verblijfsgebieden	Vrijwaren van doorgaand verkeer, in de mate van het mogelijke.	Ja, zie A3. De wegen-categorisering heeft als doel het verkeer te kana-liseren via daartoe uitge-ruste wegen, zodat woonzones afgeschermd worden.
Oversteekbaar-heid A12	Voldoende oversteekbaarheid garanderen bin-nen de uitgangspunten van de kamstructuur.	Ja, zie B1
Herinrichting van wegen	Opmaak van typeoplossingen, standaardprofie-len en uitgangspunten per type weg.	Ja, zie B4
Schoolstraten, woonerven	Toepassing van dergelijke concepten waar mo-gelijk.	Nee
Selectieve toe-gankelijkheid	Kwetsbare gebieden, zoals het centrum, dienen zo goed mogelijk bereikbaar te worden ge-maakt voor fietsers en voetgangers. Gemotori-seerd verkeer dient zoveel als mogelijk ontra-den te worden, maar bereikbaarheid moet ge-garandeerd zijn.	Niet expliciet, maar kern-gedachte verweven in mobiliteitsplan
Parkeerbeleid	Duurzaam parkeerbeleid is het uitgangspunt. Hiervoor dient een parkeerbeleid uitgewerkt te worden. Zie ook thema 'Parkeerbeleid'.	Op basis van het par-keeronderzoek werden geen capaciteitsproble-men bewezen. Het par-keerbeleid zal de nadruk leggen op geleiden van de stromen en handha-ving.
Afbakening be-bouwde kom	Afstemming tussen afbakening bebouwde kom, bebouwingsdichtheid en snelheidsbeleid.	Deels; zie B4
Lijnvoering open-baar vervoer	Openbaar vervoerroutes dienen te worden ge-ënt op lokale wegen type II of hoger.	Nee
Sluipverkeer	Milderen sluipverkeer via lokale wegen type III.	Ja, zie A3. De wegen-categorisering heeft als

		doel het verkeer te kanaliseren via daartoe uitgeruste wegen, zodat woonzones afgeschermd worden.
Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent het gebruik van vrachtroutes, sluisverkeer, snelheidsregimes, ...	Ja, zie C3
Handhaving	Correct gebruik van vrachtroutenetwerk, snelheidsregime en wegen afdwingen door middel van handhaving en controle.	Ja, zie C4
Bewegwijzering	Door een correcte en aangepaste bewegwijzering sluikverkeer voorkomen.	Ja, zie B4
Campagnes en informeren	Verkeersmaatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.	Ja, zie C3

Thema 'Netwerk langzaam verkeer: fietsvoorzieningen en trage wegen'

Relatie met	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Toetsing
Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven	Nieuwe bedrijven worden op die locaties gepland, die multimodaal ontsloten zijn.	Ja, zie C1
BPA's en RUP's	Idem.	Ja, zie C1
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Idem.	Ja, zie C1
Autoluwe kernen en autovrije gebieden	Voorzien van autoluwe omgeving in omgeving met veel voetgangers- en fietsverkeer.	Nee, mogelijks uit te werken binnen project 'Laar en omgeving'.
Openbaar vervoer	Fietsroutenetwerken moeten aansluiten op de halteplaatsen van het openbaar vervoer om zo de intermodaliteit te bevorderen.	Nee
P+R	Grotere parkings multimodaal ontsluiten.	Ja, zie B5
Fietsenstallingen (o.a. bushaltes)	De minimumvereisten opgesteld door De Lijn worden aangehouden aan bushaltes. Er worden voldoende fietsstallingsplaatsen voorzien.	Ja, zie B5
Oversteekbaarheid A12 voor	Barrièrewerking van A12 omwille van beperkte oversteekbaarheid (wachttijden) verminderen.	Deels, zie B1. Verder uit te werken binnen studie AWV omtrent A12

langzaam verkeer		
Routes zwaar verkeer	Zwaar verkeer zoveel mogelijk vermijden langs fietsroutes en routes met veel voetgangers (bv. schoolomgeving).	Ja, zie B4
Kwaliteit voetpaden	In kaart brengen aan te pakken voetpaden.	De uitgangspunten van het concept werden opgesteld.
Groenvoorzieningen	Rekening houden met impact van groenvoorzieningen qua afscherming, maar ook qua mogelijke belemmering bij ontwerp.	Nee, mee te nemen bij ontwerp wegnis
Sensibilisering	Bewustmaking via algemene sensibiliseringsacties omtrent het gebruik van fietspaden, oversteekvoorzieningen, trage wegen, ...	Ja, zie C3
Marketing, campagnes en informeren	Verkeersmaatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.	Ja, zie C3

Thema 'Parkeerbeleid'

Relatie met	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Toetsing
BPA's en RUP's	Voor ruimtelijke ontwikkelingen staat een duurzaam, sturend parkeerbeleid voorop. Deze projecten moeten in principe zoveel mogelijk instaan voor hun eigen parkeerbehoefte en afwenteling op het openbaar domein moet worden voorkomen. De gemeentelijke parkeerverordening dient gevolgd.	Ja, zie B5
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Idem.	Ja, zie B5
Trage wegen	Het netwerk van trage wegen dient de grotere parkeerterreinen zo goed mogelijk te ontsluiten.	Ja, zie B1
Fietsroutenetwerken	Het fietsroutenetwerk dient de grotere parkeerterreinen zo goed mogelijk te ontsluiten.	Ja, zie B2
Verkeerscirculatie	Het circulatiesysteem van en naar de grotere parkings dient helder te zijn en zo min mogelijk te interfereren met fiets- en voetgangersbewegingen in het centrum.	Niet expliciet

Openbaar ver- voer	Een bushalte dient te beschikken over voldoende fietsstalplaatsen en parkeerplaatsen (naargelang de omvang van de halte), uitgaande van het aantal opstappers en het aandeel fiets in het vortransport.	Nee
Fietsenstallingen	Voorzien van voldoende fietsenstallingen op cruciale locaties.	Ja, zie B5
Selectieve bereikbaarheid centrum	De circulatie moet toelaten de parkeerplaatsen vlot te bereiken, maar zonder dat dit een vrijgeleide is tot een autogerichtheid van het centrum.	Niet expliciet, maar kerngedachte verweven in mobiliteitsplan
Handhaving foutparkeren	Correct gebruik van parkeerplaatsen afdwingen door middel van handhaving en controle.	Ja, zie C4
Parkeerverordening (parkeernormen)	Integratie van bestaande parkeerverordening.	Ja, zie B5
Marketing, campagnes en informeren	Maatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.	Ja, zie B3

Thema 'Handhaving'

Relatie met	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Toetsing
Foutparkeren	Parkeer(duur)beperkingen dienen te worden gecontroleerd en gehandhaafd.	Ja, zie B4
Zwaar verkeer (cfr. tolheffing)	Indien misbruik vastgesteld wordt, moeten controles uitgevoerd worden.	Ja, zie B4
Overdreven snelheid	Uitvoeren van regelmatige controles op gevoelige locaties.	Ja, zie B4
Sluipverkeer	Controle op sluipverkeer op lokale wegen type III, in de mate van het mogelijke.	Nee, omwille van praktische moeilijkheid
Campagnes en informeren	Maatregelen duidelijk communiceren aan bewoners en bezoekers.	Ja, zie B3

Thema 'Bewegwijzering'

Relatie met	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Toetsing

Evenementen	Evenementen met een significante verkeersgeneratie moeten (tijdelijk) via de meest gunstige routes bewegwijzerd worden.	Ja, zie B4
Wegencategorisering	De bewegwijzering leidt het verkeer zolang mogelijk via de hoogst mogelijke wegcategorie, alvorens af te dalen naar de exacte locatie.	Ja, zie B4
Zwaar verkeer	Er wordt een adequaat bewegwijzeringssysteem voorzien dat voortbouwt op bewegwijzering op gewestwegen.	Ja, zie B4
Handhaving zwaar verkeer	Bij overtredingen waarbij het vrachtverkeer de bewegwijzering niet volgt en verboden routes gebruikt, wordt opgetreden.	Ja, zie C4

10 Voorstel voor organisatie en evaluatie

10.1 Organisatie

10.1.1 Overlegstructuren

De gefaseerde realisatie van de verschillende ingrepen vergt de nodige beleidscontinuïteit. Een goede projectstructuur en duidelijke afspraken over afstemming en realisatie van ingrepen zijn daarbij noodzakelijk.

- De opvolging van het mobiliteits- en verkeersbeleid ressorteert onder de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar (of de ambtenaar verantwoordelijk voor mobiliteit). Deze ambtenaar adviseert en coördineert alle acties en maatregelen die het ruime domein van verkeer en mobiliteit bestrijken en bewaakt de samenhang van de verschillende maatregelen in functie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De ambtenaar werkt niet enkel lokaal, doch voor gemeentegrensoverschrijdende projecten organiseert de betrokkene ook intergemeentelijk overleg.
- Duidelijke toewijzing van verantwoordelijkheden in verband met mobiliteitsbeleid binnen het gemeentelijk personeelskader.
- De verkeerscommissie vergadert met een frequentie van één maal per maand, waar het gemeentelijke verkeers- en mobiliteitsbeleid wordt geëvalueerd en desnoods bijgestuurd. Ook nieuwe projecten worden er behandeld. Het is ook hier dat verkeers- en mobiliteitseffecten van ruimtelijke ingrepen moeten worden besproken en geëvalueerd. Tevens volgt deze commissie de verdere uitvoering van convenantgebonden projecten op.
- De gemeente neemt initiatief tot overleg met de omliggende gemeenten rond bovengemeentelijke problemen die in dit beleidsplan aan bod komen. Indien geen overeenstemming bereikt wordt, wordt hierbij beroep gedaan op de bemiddeling van het provinciebestuur en/of de diensten van AWW en/of MOW-Beleid.
- De gemeente bewaakt een goede afstemming tussen de maatregelen op verschillende plan-niveaus (gemeente, gewest, De Lijn, provincie...) op basis van de krachtlijnen van het mobiliteitsplan.

10.1.2 Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners

Het is evident dat er voor vele projecten sprake is van meerdere betrokken actoren. Het welsla-gen van onderhavig mobiliteitsplan hangt dan ook in hoge mate af van de samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren, bijgevolg is regelmatig overleg nodig over de stand van zaken en de vorderingen welke men op de verschillende beleidsdomeinen boekt.

De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden middels regelmatig over-leg tussen de betrokken actoren. Daartoe wordt voorgesteld dat, naast voornoemde afstemming van diverse projecten binnen het gemeentelijke beleidskader, minimaal jaarlijks overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidings-commissie (GBC).

10.2 Evaluatie

Algemene opzet

Bij de evaluatie van het mobiliteitsplan dient inzake frequentie een zekere gelaagdheid inge-bouwd. Zo kunnen onderscheiden worden:

- de jaarlijkse evaluatie (of tussentijdse)
- de meerjaarlijkse evaluatie (of globale)

In de jaarlijkse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het opgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd. Op het gemeentelijk niveau voor de periode van de begrotingsopmaak hiervoor het uitgelezen moment. Er kan dan o.a. een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Jaarlijks kunnen tevens toetsingsmomenten rond bepaalde indicatoren voorzien worden.

Deze jaarlijkse evaluatie dient te gebeuren in de schoot van de GBC van het mobiliteitsplan; de besluitvorming dient aansluitend vertaald te worden naar een meer interne commissie bij de verschillende beleidsactoren, waarin het project uiteindelijk wordt begroot en uitgewerkt. De meerjaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Globale ontwikkelingen en tendensen in het landschap van verkeer en vervoer noodzaken om het mobiliteitsplan na bv. 5 jaar te actualiseren, en te beslissen over een eventuele noodzaak tot een integrale herziening van het mobiliteitsplan (bv. op 10 jaar). Ook in dit evaluatieproces speelt de begeleidingscommissie een sleutelfunctie; een terugkoppeling met de RMC (na volledige herziening van het plan) is aangewezen.

11 Participatie

11.1 Gemeenteraadsbesluit participatietraject

De gemeenteraad,

Gelet op de bepalingen van het gemeentedecreet;

Gelet op de omzendbrief van 18 april 2007 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangaande de evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 en de bepalingen betreffende het organiseren van een participatietraject;

Gelet dat de GBC op 8 december 2014 besliste het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de gemeente Aartselaar te verbreden en te verdiepen voor volgende thema's:

A.1 Invloed van ruimtelijke plannen op de mobiliteit

A.3 De (her)inrichting van wegen afhankelijk van categorisering

B. Bij de (her)inrichting van wegen de voorzieningen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en parkeermogelijkheden opnemen

C. Het luik handhaving uitwerken

Gelet dat de kwaliteitsadviseur op 28 januari 2015 de sneltoets goedkeurde zodat er kan gestart worden met spoor 2 "verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan".

Overwegende dat het participatietraject moet bijdragen tot een breder draagvlak voor de uiteindelijke beleidsnota van het mobiliteitsplan;

Besluit:

Artikel 1

Het participatietraject van het gemeentelijk Mobiliteitsplan Aartselaar wordt goedgekeurd:

Fase 1: verkenningsnota

- Via gemeentelijk infoblad info over opmaak mobiliteitsplan en oproep leden klankbordgroep
- Informatie klankbordgroep opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan
- Advies klankbordgroep
- Consultatie gemeenteraadscommissie
- Bespreking op GBC
- Bespreking op RMC

Fase 2: uitwerkingsnota

- Advies klankbordgroep
- Bespreking op GBC

Fase 3: Mobiliteitsplan (Beleidsplan)

- Advies klankbordgroep
- Consultatie gemeenteraadscommissie
- Bespreking op de GBC
- Bespreking op de RMC

Na definitieve goedkeuring door de gemeenteraad zal het mobiliteitsplan online raadpleegbaar zijn.

Artikel 2

Er wordt een Klankbordgroep “opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan” opgericht. Deze klankbordgroep wordt samengesteld uit een afgevaardigde van:

1. Gemeentelijke basisschool Cade
2. GO De Blokkendoos
3. Parochiale kleuterschool
4. Jeugdraad
5. Senioren- en toegankelijkheidsraad
6. Mina-raad
7. Gecoro
8. Middenstandsraad
9. Fietzersbond
10. Lokale politie
11. Wijkraad Buerstede
12. Wijkraad Bruynenbaert
13. Wijkraad Koekoek
14. Wijkraad De Leug
15. Wijkraad Lindenbos
16. Wijkraad Ten Dorpe
17. Wijkraad Ysselaer
18. Geïnteresseerd inwoner
19. Geïnteresseerd inwoner
20. Geïnteresseerd inwoner

De afgevaardigden van de verschillende raden/instellingen koppelen terug naar hun raad of instelling.

11.2 Verkenningsnota

11.2.1 Velddag klankbordgroep 10/03/2016

11.2.1.1 Doel en aanpak

Het doel van de velddag (en bij uitbreiding de klankbordgroep) was om input te verkrijgen vanuit de klankbordgroep als vertegenwoordiging van alle lagen van de bevolking. Men kon aandachtspunten, knelpunten, suggesties, bekommernissen, ... aanbrengen en bespreken.

De velddag werd gestructureerd op basis van 3 gespreksthema's en 3 groepen. De 3 thema's waren:

- Openbaar vervoer
- Langzaam verkeer | fietsers en voetgangers
- Gemotoriseerd verkeer

De leden van de klankbordgroep werden per gespreksthema onderverdeeld in 3 groepen, waarbij de samenstelling van de groepen wijzigde per thema, zodat men telkens met andere personen in gesprek kon gaan.

Per thema werd een dergelijke structuur van het gesprek opgebouwd.



Figuur 8: Structuur gesprek openbaar vervoer

11.2.2 Resultaten

Er werd veel nuttige informatie verzameld tijdens de velddag. Omtrent de thema's openbaar vervoer en langzaam verkeer lagen de meningen relatief dicht bij elkaar. Voor het thema gemotoriseerd verkeer was dit enigszins anders. Dit laatste thema bleek dan ook het meeste stof tot discussie te bevatten.

Mobiliteitsplan Aartselaar

Verslag Velddag

10-3-2016

Ronde 1 Openbaar vervoer

GROEP 1

1. Samenvatting gespreksleider

Thema 1: aanbod

- Vraag naar groter aanbod, meer diversiteit en teveel lijnen op hetzelfde traject.
- Betere aansluiting op de hot spots in de gemeente: voorzieningen zoals sportcentrum, zwembad, ziekenhuizen (buurgemeenten), station Kontich.
- Geen verbinding tussen A12 en het centrum.

Thema 2: doorstroming en veiligheid

- Problemen in de Kapellestraat qua doorstroming
- In situaties met gemengd verkeer is er gevaar voor de fietsers.
- De terugkeerlus aan de Oever is niet veilig.
- Kan de wekelijkse markt verplaatst worden zodat de bussen niet meer vastzitten in de omleidingsroute? Eventueel ter hoogte van C.C.

Thema 3: zonder titel

- Meer fietsenstallingen voorzien bij de haltes
- Eventueel een P&R om dan naar het centrum te komen. Boomsesteenweg?

2. Aandachtspunten uit andere notities

- Snelheid van de bussen in de kern.
 - Kapellestraat is te smal op sommige plaatsen om 2 bussen te laten passeren
 - Geen vervoer op zondag, probleem voor werken in shiften
 - Belbus is niet gekend.
 - Doortrekken tram naar Boom?
-

GROEP 2**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: bereikbaarheid omliggende gemeenten*

- Zeer slecht tot onbestaand
- Veel bussen op noord-zuidas, maar nauwelijks of geen op oost-westas
- Kontich enkel bereikbaar ifv scholen
- Kontich station
- Uza wilrijk

Thema 2: bereikbaarheid hot spots

- Betere aansluiting op de hot spots in de gemeente: voorzieningen zoals sportcentrum, zwembad, ...
- Locatie halte Kapellestraat? Eventueel samenvoegen met halte Van Ertbornstraat
- Veiligheid van de bus in het centrum: gedragsprobleem

Thema 3: Infrastructuur De Lijn

- Zwak
- Voorzieningen hokjes niet altijd aanwezig.
- Planning consulteren is omslachtig.

2. Aandachtspunten uit andere notities

- Geen verbinding met de overkant van A12 – Buerstede
 - Vrije buslijn A12 over de hele lengte?
 - Parkeergebrek deel dorp overdag – bussen rijden spiegels af
 - Bussen laten stoppen aan tramhaltes
 - Mortsel, Edegem?
 - Halte aan Carrefour van Ertbornstraat te klein.
-

GROEP 3**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: bereikbaarheid omliggende gemeenten*

- Buerstede
- Koekoek
- Station
- ziekenhuis

Thema 2: bereikbaarheid hot spots

- Betere aansluiting op de hot spots in de gemeente: voorzieningen zoals sportcentrum, zwembad, ...

Thema 3: Infrastructuur De Lijn

- Te weinig fietsenstallingen
- Voorzieningen hokjes niet altijd aanwezig.
- Planning consulteren is omslachtig.
- Busbaan A12 optimaliseren in functie van veiligheid

2. Aandachtspunten uit andere notities

- Omleiding tijdens de markt leidt tot gevaarlijke situaties.
- Stiptheid van de bussen
- Snelheid van de bussen
- Tegen belbussen
- Verbindingen naar het noorden goed, naar het zuiden niet

Ronde 2 Langzaam verkeer

GROEP 1**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: trage wegen*

- Betere bekendheid
- Veiliger maken – verlichting
- Beter bereikbaar (bv. oversteek Groeningedreef), beter onderhoud.

Thema 2: plaats van de fiets en voetganger

- Fietspaden beter scheiden van weg/auto
- Uitgangen van bedrijfsterreinen beveiligen (A12)
- Aanwezige fietspaden goed aangeven, rode coating
- Fietspaden enkel voorzien als de ruimte er is.
- Zone 30 in het centrum

Thema 3: voetgangers

- Toegankelijkheid mindervaliden
- Oversteekbaarheid A12: brug/tunnel/timing lichten
- Staat van de voetpaden

2. Aandachtspunten uit andere notities

- Oversteekbaarheid aan de school
 - Fietsroute A. Sanderslei, gevaarlijke insteek
 - Kapellestraat gevaarlijk voor fietsers
 - Oversteekplaatsen beveiligen
 - Meer fietsstraten inrichten, bv. in Groenenhoek.
 - Einde van de fietspaden is soms raar, bv. aan Hub
-

GROEP 2**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: Fietspaden tot in het centrum*

- Aan de scholen
- Tot aan de hotspots

Thema 2: oversteek A12 verbeteren

- Tussen centrum en overkant
- Groen licht is te kort, middenberm is gevaarlijk.

Thema 3: toestand voetpaden

- Slechte kwaliteit
- Veel te smal
- Zichtbaarheid oversteekplaatsen onvoldoende
- Rustplaatsen voorzien met banken
- Oversteek Blokkendoos beveiligen

2. Aandachtspunten uit andere notities

- trage wegen uitbreiden en kenbaar maken
 - schoolroutes in kaart brengen
 - verkeerlichten aan draai Langlaarsesteenweg, met drukknoppen
 - zebrapaden overal duidelijk aanduiden
-

GROEP 3**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: Infrastructuur*

- ifv type straat een bepaalde snelheid bepalen (bv. trage snelheid waar geen voetpad is).
- Fietspaden: gevaar van boordstenen Kontichsesteenweg
- Te veel groen bij voetpaden en fietspaden
- Oversteekplaats in Hoevelei A12
- Breedte voetpaden
- Meer oversteekplaatsen op de cruciale plaatsen, ook aan trage wegen
- Fietsenstallingen aan gemeenschapsinfrastructuur
- Liever een te smal fietspad (maar wel veilig), dan geen fietspad

Thema 2: veiligheid

- Zone 30 in bepaalde delen (bv. woonwijken)
- Sneeuwruimen op het fietspad
- Kruispunten trage wegen met andere wegen: prioriteit bepalen
- Correcte markeringen
- Belangrijke oversteekplaatsen zijn niet correct aangeduid.
- Voorstart voor zwakke weggebruikers aan de lichten
- Voorkeurstrojecten bepalen

Thema 3: netwerk van trage wegen

- Prioritaire wegen bepalen voor de verschillende vervoersmodi.
- Communicatie van de trage wegen om te promoten
- Kansen grijpen voor doorsteken in wijken

2. Aandachtspunten uit andere notities

- Heel de wijk koekoek zone 30 maken
 - Meer controles
 - Snelheid verlagen rond oversteekplaatsen
 - Zone 30 scholen
-

Ronde 3 Gemotoriseerd verkeer
--

GROEP 1**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: zone 30 - veiligheid*

- Zone 30 in straten die het toelaten. Bv. Koekoek / Buerstede
- Zone 30 in bepaalde woonwijken
- Centrum: zone 30 in Kapellestraat? – dorpskern rond Laar en invalswegen
- Lussen creëren met enkelrichting (bv. Guido Gezellestraat).

Thema 2: drukte - doorstroming

- N171 prioriteit!!
- Smalle straten is een probleem. Laar, G Gezellestraat, kapellestraat
- Blokkage op kruispunten A12 door verkeerd afslaan.
- Doortrekken sleuf A12

Thema 3: parkeren en beleid

- Parkeerplaatsen voldoende in het centrum, maar niet duidelijk aangegeven, afgelijnd + signalisatie
- Controle op correct plaatsen schijf
- Te weinig parkeerplaatsen in wijken met aaneengesloten bebouwing

2. Aandachtspunten uit andere notities

- >< te weinig parkeerplaatsen in het centrum
- Parkeersignalisatie route
- Zone 30 vergroten, niet alleen in de directe omgeving van voorzieningen

GROEP 2**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: infrastructuur*

- Meer enkelrichting invoeren: A. Vermeylenlaan (van Leon Gilliotlaan naar Leugstraat), Jan Frans Willemslaan (van Leugstraat naar Leon Gilliotlaan), JF Willems
- Minder sluipverkeer. Onder andere door A12 te optimaliseren
- Ronde baan onveilig, ook fietspad
- Meer fietsstraten
- Kruispuntinrichting optimaliseren bv. Kontichsesteenweg. Eventueel werken met laad- en loszone

Thema 2: parkeren

- Betere handhaving
- Tevreden over het aantal parkeerplaatsen
- Geen blauwe zone invoeren
- Vrachtverkeer: leveringen op 'verkeerde' momenten en onveilige situaties

Thema 3: snelheid

- Zone 30 in Kapellestraat
- A12 90 tot sleuf
- N177 70 >< 50
- A12 infrastructureel aanpakken

2. Aandachtspunten uit andere notities

- 1-richting verkeer in Vrijheidsstraat en Laar
- Foutief geparkeerde wagens buiten vakken in g. Gezellestraat
- Ontsluiting Ysselaar vrachtverkeer naar N177 ipv door de wijk
- Betere aanduiding parking Kapellehof

GROEP 3**1. Samenvatting gespreksleider***Thema 1: veiligheid A12*

- eilandjes op kruispunten zijn gevaarlijk en niet duidelijk
- invoegstroken zijn te lang
- verkeersstromen (verkeerslichten) moeten beter op elkaar afgestemd worden

Thema 2: parkeren

- blauwe zone in het centrum beter controleren of afschaffen
- parkeerprobleem L. Gilliotlaan over KBC, parkeren mag niet en moet gehandhaafd blijven.

Thema 3: plaatselijk verkeer

- waarom is dit noodzakelijk?
- Heeft dit een meerwaarde?
- Onmogelijk te handhaven.
- Eventueel enkelrichting te maken.

2. Aandachtspunten uit andere notities

- Snelheid afdwingen door infrastructuur: drempels, bloembakken, lichten,
 - Sleuf doortrekken A12 + fietsbruggen
 - Meer controle op snelheid
 - Goed circulatieplan noodzakelijk, meer enkelrichtingstraten
-

11.2.3 Consultatie gemeenteraadscommissie

De gemeenteraadscommissie werd geconsulteerd omtrent de verkenningnota op 12/04/2016. Hieronder is de presentatie terug te vinden.