



GEMEENTERAADSCOMMISSIE VOOR MOBILITEIT en OPENBARE WERKEN

dinsdag 12 april 2016

Voorzitter **Jan Van der Heyden (N-VA)** verwelkomt de aanwezigen op de commissie van mobiliteit, openbare werken, milieu, inspraak en personeel.

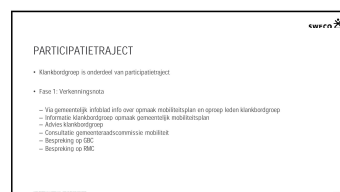
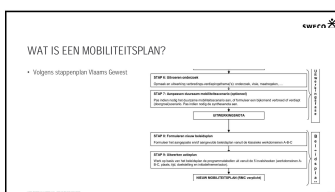
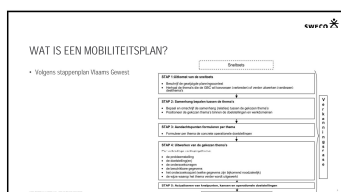
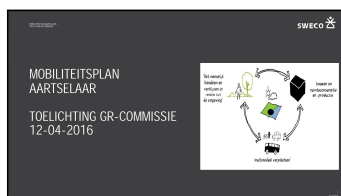
1. Mobiliteitsplan - verkenningnota

De heer **Stijn Van Pee (SWECO)** licht de verkenningnota van het gemeentelijk mobiliteitsplan toe aan de hand van een presentatie. De presentatie wordt als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

De heer **Glenn Anné (Open Vld)** vraagt of er rekening wordt gehouden met de invloed van bedrijventerreinen in de buurgemeenten, zoals Satenrozen in Kontich.

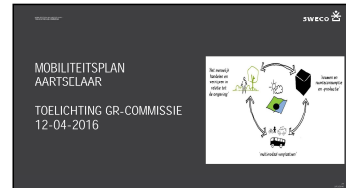
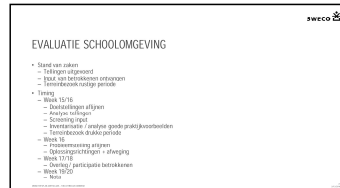
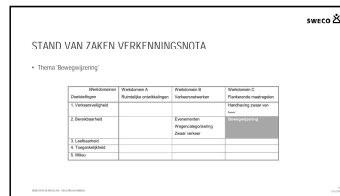
Voor de ontsluiting van bedrijventerreinen in naburige gemeenten wordt een beroep gedaan op het intergemeentelijk mobiliteitsplan en contact opgenomen met de betrokken gemeentebesturen.

Er wordt nagedacht over het doortrekken van buslijn 21 tot het sportcentrum. De Lijn moet hierin nog meegaan.



PARTICIPATIETRAJECT

- Fase 2: Uitwerkingstraject
 - Advies werkbondgenap
 - implementing op rails



11.3 Uitwerkingsnota

11.3.1 Toelichting klankbordgroep 29/06/2016

Tijdens deze bijeenkomst van de klankbordgroep werd de stand van zaken toegelicht, op basis van de toenmalige draftversie van de nota en de beschikbare resultaten van de verkeersonderzoeken.

11.3.2 Toelichting klankbordgroep 05/10/2016

**Besprekingsverslag**

Plaats en datum
Mechelen, 11 oktober 2016

Referentienummer

Kenmerk
5314640001

Plaats en datum bespreking
Gemeentehuis Aartselaar, 5/10/2016 19u00

Betreft
Klankbordgroep Uitwerkingsnota mobiliteitsplan Aartselaar

De leden van de klankbordgroep kregen de uitwerkingsnota enkele weken geleden. Aan de hand van een presentatie (zie bijlage) wordt de bespreking gestructureerd.

1) Categorisering

- Helststraat lokale weg type II en toch enkel plaatselijk verkeer
 - In de praktijk is de Helststraat momenteel een lokale weg type I. Dit wordt herwerkt naar een type II. Gelet op de huidige afwikkelingsproblematiek aan het kruispunt A12 x Cleydaellaan is het op korte termijn niet mogelijk om de Helststraat verder te downgraden. Na heraanleg van het kruispunt zijn er waarschijnlijk wel mogelijkheden.
- Koekoekstraat is nu enkelrichtingsverkeer. Welke richting is wenselijk? Zoals huidige situatie
 - Mee te nemen in detailuitwerking kruispunt 's Herenbaan x Pierstraat.
- Dringend oplossing nodig routing wijk Buerstede.
 - Sweco bekijkt dit verder.

2) Snelheid

- 50km/u op N177 aan beide zijden ipv van aan 1 zijde?
 - Momenteel bedraagt de maximumsnelheid op de N177 70km/u, behalve op de busbaan. Er werd recent, 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)
- N177 overal 50km/u zoals in Wilrijk en Boom
 - Aan te kaarten bij AWV bij recent opgestarte studie.
- Hebben wachtrijen invloed op snelheidsmeting?
 - Dit is mogelijk, maar het risico hierop is beperkt aan de specifieke tellocaties
- Trajectcontrole?

3) Vrachtverkeer

- Vrachtverkeer op N177 en niet enkel op A12!
 - Dit wordt onderzocht door AWV
- Kruispunt Vluchtenburgstraat – A12: hoe inrichten? Waar keerlus?
 - Mee te nemen in studie A12 door AWV
- Ontwikkeling omgeving Bowling: onbegrijpelijk
 - Dit is gelegen op grondgebied Schelle
- Bewegwijzering bedrijventerreinen
 - Aparte studie wenselijk
- POM geeft subsidies voor bebording en signalisatie, bedrijven die zich verenigen

- 4) Openbaar vervoer
 - 180 tot aan sportcentrum?
 - Te bekijken met De Lijn
 - 21 tot aan sportcentrum?
 - Te bekijken met De Lijn
 - Bus 180 komt soms niet door!
 - 180 door de wijk: bochtstralen, uitgang speeltuin...
 - Kan problematisch zijn. In overleg met De Lijn te bekijken (o.a. testrit)
- 5) Fietsers en voetgangers
 - Dijkstraat geen voetpad
 - Gecombineerd voetpad-fietspad
 - Zichtbaarheid fietser Dijkstraat thv opritten
 - Lokale fietsroute Koekoekstraat is eigenlijk geen fietsroute, er is een parallelle route.
 - Vluchtenburgstraat: vrachtroute en fietsroute tegelijkertijd?
 - Hoe A12 oversteken als de kruispunten wegvallen?
 - Mee te nemen in studie A12 door AWV
- 6) Parkeren
 - Wat bij parkeren bij activiteiten?
 - Parkeerplaats bij schoolpoort: noodzakelijk?
 - Een gedeelte gearceerd?

Alle leden van de klankbordgroep hebben t/m 18/10/2016 de mogelijkheid om via mail overige suggesties of opmerkingen mee te geven.

11.3.3 Consultatie gemeenteraadsc commissie 11/10/2016



GEMEENTERAADSCOMMISSIE VOOR MOBILITEIT en OPENBARE WERKEN

dinsdag 11 oktober 2016

Voorzitter **Jan Van der Heyden (N-VA)** verwelkomt de aanwezigen op de commissie van mobiliteit, openbare werken, milieu, inspraak en personeel.

3. Mobiliteitsplan - uitwerkingsnota

De heer **Stijn Van Pee (SWECO)** licht de uitwerkingsnota van het gemeentelijk mobiliteitsplan toe aan de hand van een presentatie. De presentatie wordt als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

Mevrouw **Paula De Leeuw (NV-A)** vraagt of het stukje Kontichsesteenweg vanaf de Baron van Ertbornstraat ook niet in het groen dient ingekleurd te worden.

Schepen **Bart Lambrecht (NV-A)** stelt voor om bij buurgemeente Kontich na te vragen hoe de Groeningenlei bij hun gecategoriseerd is.

De heer **Kris Wils (NAP)** vraagt ook om de ontwikkeling van de Tuinlei in het mobiliteitsplan te betrekken. Daarnaast stelt hij dat het afsluiten van kruispunten op de A12 een invloed zal hebben op het vrachtverkeer in onze gemeente. Hij vraagt zich ook af wat de plannen van de provincie en stad Antwerpen zijn rond bv. de doortrekking van de tramlijn.

De heer **Rudy Van Onckelen (Open VLD)** meldt dat het doortrekken van de sleuf van de A12 was opgenomen in de streefbeeldstudie.

Stijn Van Pee antwoordt dat AWV momenteel een omvattende studie rond de A12 laat opmaken.

Kris Wils meldt dat bij wegeniswerken De Lijn reeds de Sint-Leonardusstraat en Jan Davidlaan als keerpunt heeft gebruikt. Deze straten hingen toen vol zwarte vlaggen. In de praktijk keren nu veel bussen op de parking van Van der Auwera of Kerremans in plaats van op de Oever. Hij stelt voor om verder na te kijken of de parking van het zwembad hiervoor kan gebruikt worden.

De heer **Glenn Anné (Open Vld)** stelt vast dat toch nog 1 op 5 langer parkeert dan twee uur in de blauwe zone. Hij vraagt of er handhaving kan gebeuren.

Kris Wils vindt het mobiliteitsplan een goede studie. Toch mist hij invulling over de mogelijke herinrichting van het Laar en de dorpskern.

11.4 Beleidsplan

11.4.1 Toelichting klankbordgroep 14/12/2016

11.4.1.1 Presentatie en verslag



Besprekingsverslag

Plaats en datum
Mechelen, 13 januari 2017

Referentienummer

Kenmerk
5314640001

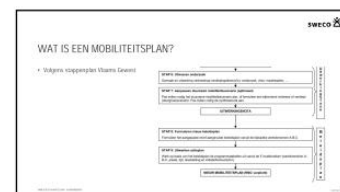
Plaats en datum bespreking
Gemeentehuis Aartselaar, 14/12/2016 19u00

Betreft
Klankbordgroep Beleidsplan mobiliteitsplan Aartselaar

Op basis van een presentatie werd toelichting gegeven bij het beleidsplan. De leden konden tijdens de vergadering input geven en hebben ook de mogelijkheid om via mail overige suggesties of opmerkingen mee te geven. De toelichting was opgebouwd per (deel)domein. Het verslag volgt dezelfde opbouw.

- A3: Wegencategorisering
 - *De Kontichsesteenweg (lok I) en de Oever (lok II) hebben een verschillende categorie. Waarom?*
 - Voor de Kontichsesteenweg primeert de verbindende functie tussen Kontich en Aartselaar. De Oever heeft eerder een verzamelende functie richting de N171 en de E19, hoewel de Oever ook gebruikt wordt tussen Aartselaar en Kontich.
- B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen
 - *Het is belangrijk om de trage wegen te promoten, zeker bij de opening van nieuwe of heraangelegde wegen. Een goede naamgeving draagt ook bij tot de bekendheid van een trage weg.*
 - Voorbeeld hiervan is de voorziene trage weg Reukenspad
 - Er zijn 2 concrete trage wegen gepland, namelijk nr 19 Reukenspad – Pierstraat en Kleistraat – Rensstraat ('Courgettepad').
 - *Ook het verbreden van bestaande trage wegen is wenselijk.*
- B2 Fietsroutenetwerk
 - *De interactie tussen fietsroutes en vrachtroutes moet bekeken worden. Als ze overeenkomen zijn maatregelen gewenst.*
 - Hiermee is rekening gehouden in het beleidsplan. Voorbeeld is de Schelselei.
 - *Bij de aanleg van fietspaden is verlichting ook belangrijk.*
 - Er zijn voorbeelden van variabele verlichting (proefproject Eandis 2017). De gemeente volgt de ontwikkelingen op.
- B4 Herinrichting van wegen
 - *Grotere zones 30 worden minder gerespecteerd*
 - Het is echter wel duidelijker voor de weggebruiker. Daarenboven lenen vele straten en omgeving in Aartselaar zich tot een zone 30.
 - Er wordt 'smiley-borden' voorzien om de weggebruiker te herinneren aan de snelheidslimiet.
 - *In het kader van het weren van sluipverkeer in wijk Buerstede is het ook een optie om verplaatsbare obstakels (bv. nadars) te plaatsen waardoor de sluipwegen gedurende de risicoperiode op sluipverkeer afgesloten zijn.*

- De optie wordt meegenomen in de nota.
- *Tijdens de ochtendspits zorgen leveringen (bv. Delhaize) voor problemen. Ook vuilkar houdt verkeer op.*
 - *Met het bedrijf dat de vuilnisophaling organiseert werden reeds afspraken gemaakt.*
- B5 Parkeerbeleid
 - *Het parkeeronderzoek werd enkel overdag uitgevoerd. Is er dan 's avonds geen parkeerprobleem?*
 - Het parkeeronderzoek is toegespitst op het centrum, niet de wijken.
 - Op specifieke locaties is het lokaal mogelijk dat occasioneel parkeerproblemen ontstaan. Het is echter niet de bedoeling om de capaciteit uit te breiden. Het parkeeronderzoek toont aan dat er voldoende parkeercapaciteit is op maatgevende momenten.
 - *De parkeermentaliteit laat vaak te wensen over.*
 - *Er is vanuit de klankbordgroep een duidelijke vraag naar voldoende fietsenstallingen.*
 - Een fietsenstalling aan de voorzijde van het CC is concreet gepland.
- C1: Vervoersmanagement
 - *Er zijn in het verleden al fietsbereikbaarheidsplannen opgemaakt. Er is nog meer communicatie hierover.*
- C4: Handhaving
 - *Er kan een extern bedrijf ingeschakeld worden bij de parkeerhandhaving.*
- Actieplan
 - *Er wordt gevraagd om het invoeren van zone 30 en het aanpassen van de voorrangregeling ifv de wegcategorisering op korte termijn te voorzien.*





11.4.1.2 Reacties na klankbordgroep

Via mail vroeg wijkraad Koekoek het volgende:

Van: John Ostermeyer [mailto:John.Ostermeyer@skynet.be]

Verzonden: zondag 18 december 2016 23:11

Aan: Peter Van Mechelen <Peter.VanMechelen@aartselaar.be>; 'Bart Lambrecht' <bart.lambrecht@n-va.be>

CC: 'Mark Vanhecke' <mark.vanhecke@telenet.be>

Onderwerp: RE: [SUSPICIOUS MESSAGE] Mobiliteitsplan

Beste Peter, Bart,

Ik zie in het voorstel van mobiliteitsplan op blz 53 het voorstel voor de heraanleg van het kruispunt ' Heerenbaan- Pierstraat- Koekoekstraat.

Ik kan me aansluiten bij het besluit dat voorstel 2 & 3 beter is dan het ronde punt.

We verzetten ons echter tegen de mogelijkheid om terug vanaf de Pierstraat de Koekoekstraat t in te rijden.

Dit was op het eerste zicht niet duidelijk, maar er is in de Pierstraat een wachtstrook voorzien om de Koekoekstraat in te rijden. (zie bijlage)

Nu is dat niet mogelijk.

Dank zij de druk van de wijkraad en de medewerking van Bart Lambrecht en Mark Van Hecke, is het sinds 4 jaar niet meer mogelijk om vanaf de Pierstraat de Koekoekstraat in te rijden.

Dit heeft een einde gemaakt aan massaal sluipverkeer (meer dan 11000 auto's per week) die komende vanaf Niel de koekoekstraat in reden om via de Brandekens weg naar de omkeerlus op de A12 te rijden en zo het kruispunt van de Pierstraat met de A12 te mijden.

11000 Auto's per week, met een piek tussen 7h30 en 9h30, via een straat die geen voetpaden heeft!

De mensen die daar wandelden werden van hun sokken gereden! Levensgevaarlijk!

We gaan toch niet opnieuw die situatie invoeren?

Daarenboven geeft het niet aanleggen van deze wachtstrook de mogelijkheid aan de mensen die de koekoekstraat uit komen, iets verder in de Pierstraat te rijden zodat ze een beter zicht hebben op het aankomend verkeer. Nu is dat de binnenkant van een bocht en je moet goed in de spiegel kijken die aan de overkant van de baan staat om de aankomende auto's te zien.

Graag de eenrichtingsstraat behouden!

Bedankt.

John Ostermeyer

Voorzitter wijkraad Koekoek.

Dit werd opgenomen in het mobiliteitsplan.

11.4.2 Consultatie gemeenteraadscommissie 25/01/2017

De conceptversie van het beleidsplan werd toegelicht op de gemeenteraadscommissie.

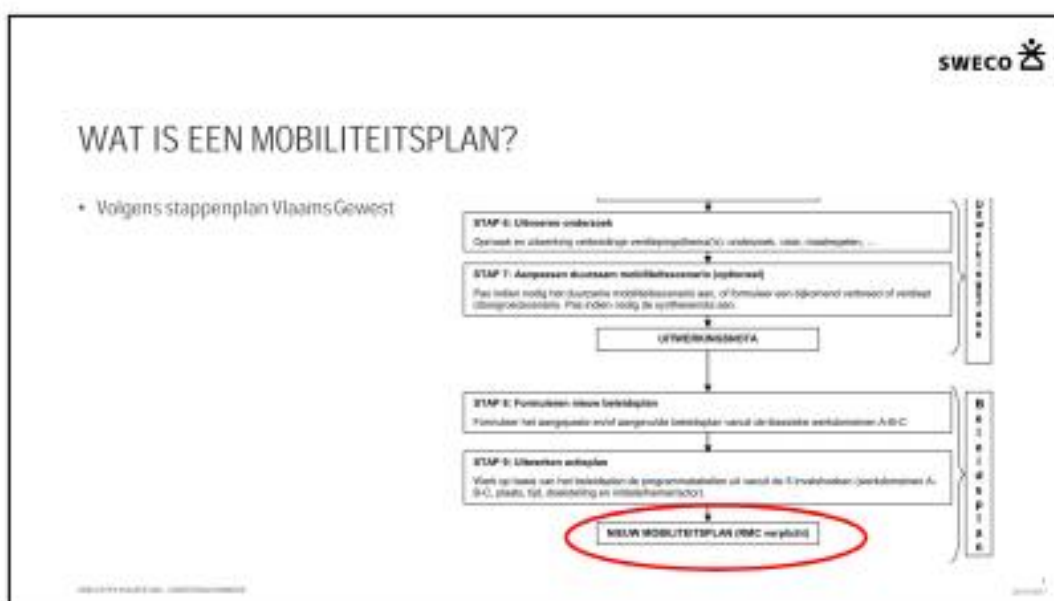
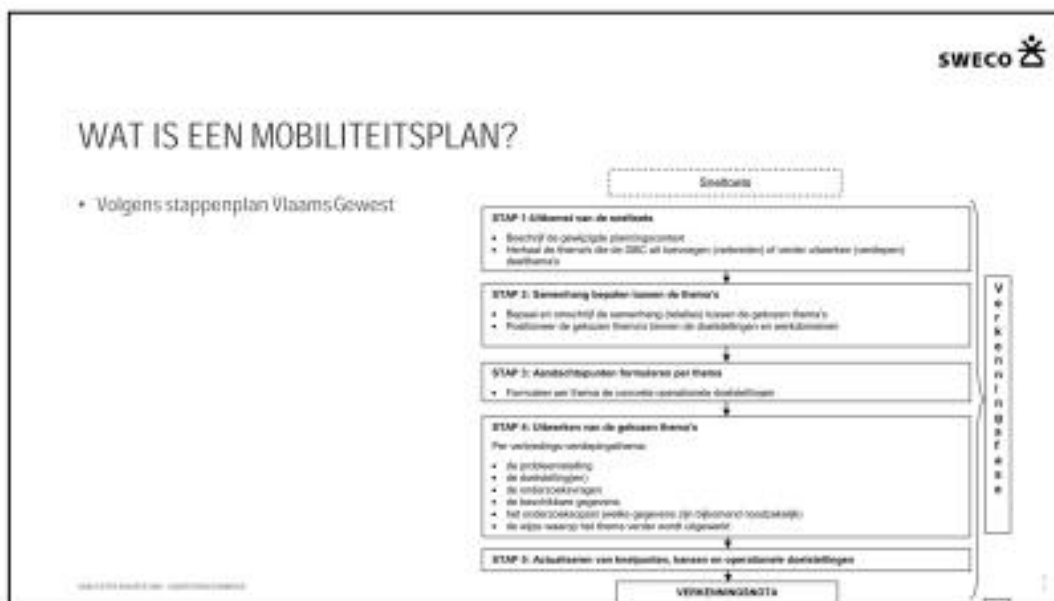


SWECO 

WAT IS EEN MOBILITEITSPLAN?

- Samenwerking gemeente – Vlaams Gewest – De Lijn
- Doel: Samenhangend en duurzaam mobiliteitsbeleid uitwerken op gemeentelijk niveau
- BELANGRIJK: het is een beleidsplan (globaal kader), een toekomstvisie, maar geen uitvoeringsplan
- Mobiliteit: dynamisch gegeven
- Nood aan herziening / verfijning
- Bestaand intergemeentelijk mobiliteitsplan voor Rupelstreek en Aartselaar: 2000 / 2011
 - Vertrekbasis voor gemeentelijk mobiliteitsplan Aartselaar
 - Herziening omvat verfijning op gemeentelijk niveau en 'verbreden en verdiepen'

SWECO 



OPBOUW MOBILITEITSPLAN

- Volgens opbouw opgesteld door Vlaams Gewest
- 2 delen
 - Informatief deel
 - Richtinggevend deel
 - Geen bindend deel zoals structuurplan
- Opgebouwd volgens werkdomeinen
- Vertrekt vanuit bestaand beleidsscenario uit intergemeentelijk mobiliteitsplan
 - Belangrijk om coherent met buurgemeenten te zijn/blijven want mobiliteit is gemeentegrensoverschrijdend
- Onderzoeken uit vorige fasen meegenomen

OPBOUW MOBILITEITSPLAN

- Opbouwinformatief deel (beknopt per hoofdstuk)
 - Inleiding
 - Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen
 - Vanuit eerdere analyse
 - Verkeerskundige en ruimtelijke situering van de gemeente
 - Leidt tot kaart 'Knelpunten en kansen'
 - Duurzame mobiliteitsscenario's
 - Beschrijft wat onderzocht werd in 2000 en 2011 (intergemeentelijk)
 - Doorgroeiscenario
 - Relatie met andere beleidsplannen
 - Bv. GRS (in herziening)





OPBOUW MOBILITEITSPLAN

- Opbouw richtinggevend deel (beknopt per hoofdstuk)
 - Operationele doelstellingen
 - Volgt uit fase 1
 - Worden beoordeeld in hoofdstuk 9
 - Beleidsscenario
 - Korte samenvatting ('management summary')
 - Uitwerking volgens werkdomeinen (zie ook volgende slides)
 - A: Ruimtelijke ontwikkelingen
 - B: Netwerken per modus
 - C: Ondersteunende maatregelen
 - Actieplan (nog uit te werken op basis van besprekingen)
 - Is beleidsplan (tekst) omgezet in tabelvorm (maatregelen)
 - Voorstel tot wijziging van beleidsplannen
 - Bv. wegcategorisering
 - Toetsing van het beleidsplan
 - Voorstel voor organisatie en evaluatie
 - Participatie



OPBOUW MOBILITEITSPLAN

- Opbouw richtinggevend deel (beknopt per hoofdstuk)
 - Operationele doelstellingen
 - Volgt uit fase 1
 - Worden beoordeeld in hoofdstuk 9
 - Beleidsscenario
 - Korte samenvatting ('management summary')
 - Uitwerking volgens werkdomeinen (zie ook volgende slides)
 - A: Ruimtelijke ontwikkelingen
 - B: Netwerken per modus
 - C: Ondersteunende maatregelen
 - Actieplan (nog uit te werken op basis van besprekingen)
 - Is beleidsplan (tekst) omgezet in tabelvorm (maatregelen)
 - Voorstel tot wijziging van beleidsplannen
 - Bv. wegcategorisering
 - Toetsing van het beleidsplan
 - Voorstel voor organisatie en evaluatie
 - Participatie

OVERZICHT BELEIDSPLAN

- Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen
 - A1: Ruimtelijke planning -> afstemming met GRS nog nodig
 - A2: Strategische projecten
 - Doortrekking N171: gemeente vraagt snelle realisatie + concept aanpassen lokale wegen na doortrekking
 - Aanpassing A12 / N177: studie AWV nog in opstart. Vanuit gemeente krijtlijnen uitgezet
 - Het Laar en omgeving: afzonderlijk project. Verkeerskundige randvoorwaarden opgenomen
 - A3: Wegencategorisering
 - N177: suggestie
 - Dever: suggestie naar Kontich (overleg)



OVERZICHT BELEIDSPLAN

- Werkdomein B: Netwerken per modus
 - B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen
 - Netwerkstructuur
 - Vereisten voor voetpaden
 - Voorzieningen voor mindermobielen
 - Oversteekbaarheid (o.a. A12)
 - Trage wegen
 - Bestaande studie verankerd



OVERZICHT BELEIDSPLAN

- Werkdomein B: Netwerken per modus
 - B2 Fietsroutenetwerk
 - Netwerk
 - Acties en prioriteiten
 - Fietsbarometer provincie geïntegreerd



OVERZICHT BELEIDSPLAN

- Werkdomein B: Netwerken per modus
 - B3 Openbaar busvervoer
 - Concept binnen intergemeentelijk mobiliteitsplan
 - Keerluslijn 180
 - Verschillende pistes
 - Overleg met betrokkenen lopende
 - Betrachten om ook betere bediening sportcentrum te verkrijgen
 - B4 Herinrichting van wegen
 - Typeoplossingen
 - Geen harde wet, maar uitgangspunten zodat uniformiteit ontstaat op LT
 - Snelheidsplan
 - Vrachtroutenetwerk
 - Aanzet heraanleg kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan



OVERZICHT BELEIDSPLAN

- Werkdomein B: Netwerken per modus
 - B5 Parkeerbeleid
 - Uit onderzoek bleek voldoende restcapaciteit
 - Toepassing gemeentelijke parkeerverordening
 - Fietsenstallingen
 - B6 Vervoer over water
 - Niet relevant voor Aartselaar
 - Afgestemd op intergemeentelijk mobiliteitsplan
- Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen
 - C1: Vervoersmanagement
 - Bedrijfsvervoerplannen
 - Schoolvervoerplannen
 - Fietsbereikbaarheidskaarten
 - MOBBER
 - C2: Tarifiering

SWECO 2023, versie 1.0 - 10/01/2023

10

OVERZICHT BELEIDSPLAN

- Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen
 - C3: Sensibilisering, marketing, informatie en promotie
 - Bereikbaarheidsgids
 - Sensibilisatie woon-school
 - Mobiliteitseducatie
 - C4: Handhaving
 - Vrachtverkeer
 - Snelheid
 - Parkeren
 - C5: Beleidsondersteuning
 - C6: Monitoring en evaluatie

SWECO 2023, versie 1.0 - 10/01/2023

11

VERVOLGTRAJECT

- 25/1 gemeenteraadscommissie
- 20/02 Gemeentelijke Begeleidsc commissie
- 27/03 voorlopige vaststelling GR
- April Regionale Mobiliteitscommissie
- Mei definitieve vaststelling GR
- Publicatie GR-besluit in Staatsblad
- 2 weken later van kracht

SWECO 2017

SWECO 2017

MOBILITEITSPLAN AARTSELAAR

GEMEENTERAADS-
COMMISSIE
25-01-2017



SWECO 2017

12 Bijlagen

12.1 Verslag RMC Verkenningsnota

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

/ advies kwaliteitsadviseur

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Aartselaar, Onderwerp – verkenningsnota

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 16 juni 2016 te Antwerpen

1. Algemene omschrijving van de verkenningsnota

De verkenningsnota wordt meer dan 1 jaar na de sneltoets voorgelegd aan de RMC.

In de sneltoets werden volgende thema's weerhouden :

- ◆ Invloed van de ruimtelijke plannen op de mobiliteit
- ◆ De (her)inrichting van wegen afhankelijk van de categorisering
- ◆ Bij de (her)inrichting van wegen de voorziening voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en parkeermogelijkheden opnemen
- ◆ Het luik handhaving uitwerken

Hierbij werden in het advies van de kwaliteitsadviseur volgende bemerkingen geformuleerd :

- ◆ In de volgende stappen zal het nodig zijn om op een duidelijke wijze toe te lichten wat de relatie is tussen het gemeentelijke mobiliteitsplan en het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de Rupelstreek + Aartselaar en hoe ze zich t.o.v. elkaar zullen verhouden.
- ◆ Er moet wel voldoende aandacht voor zijn in de volgende stappen dat er ook antwoorden gezocht worden voor de concrete thema's uit tabel 2 (van de sneltoets).
- ◆ Door de formulering is het verschil tussen thema 2 en thema 3 niet zo duidelijk. Op de RMC wordt geduid dat het tweede thema het aanduiden / categoriseren van de lokale wegen behelst.

De GBC vond plaats op 3 mei 2016. Van de bovenlokale actoren was enkel De Lijn aanwezig, AWV en MOW gaven een volmacht.

De eindbeslissing van de GBC was de 'goedkeuring van de verkenningsnota' in consensus

2. Toetsing van de verkenningnota

a) Dossiersamenstelling/vorm

De 4 thema's weerhouden in de sneltoets worden in kader van deze volgende stap geherdefinieerd naar 6 thema's.

Hierbij wordt voor de 4 thema's in eerste instantie een andere naamgeving gekozen, die concreter is voor de gekozen thema's. De motivatie hiervoor is een duidelijkere afbakening van de thema's. Het derde thema van de sneltoets wordt ontdebeld en parkeren wordt als apart thema om verder te onderzoeken behandeld. Het thema bewegwijzering is nieuw, het is uit de inleiding van de verkenningnota alvast niet duidelijk waarom dit apart wordt behandeld.

Op de RMC wordt aangegeven dat bij de uitwerking van de verkenningnota en uit de participatie bleek dat de probleemstelling rond parkeren zeer ruim was en dat het nodig was om die probleemstelling objectief te onderbouwen met gegevens. Daarom werd dit thema apart genomen bij de thema's. Er wordt ook toegelicht dat het huidige parkeerbeleidsplan eerder een inventaris is en een parkeerbewegwijzering dan een parkeerbeleid.

b) Proces/regelgeving

Het participatietraject wordt een eerste keer toegelicht op pg 3 van de verkenningnota. Het gemeenteraadsbesluit (19 oktober 2015) werd toegevoegd in bijlage aan de verkenningnota.

Een verslag van de participatie (tot nog toe) is terug te vinden in de bijlagen van het beleidsplan.

In hoofdstuk 5 wordt meer uitleg gegeven bij de werkvorm van de participatie. Het is goed dat de gemeente voor haar participatie kiest voor haar eigen methode waar men voldoende informatie kan uit puren.

c) Inhoud

1. Planningscontext :

In hoofdstuk 2 wordt een beknopte beschrijving en situering van de gemeente toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 planningscontext op een goede manier uitgewerkt.

////////////////////////////////////
Pagina 2 van 7

Een tekortkoming in de analyse in hoofdstuk 3 is de weergave van het statuut of datum van de verschillende beleidsplannen. Dit zijn toch wel belangrijke aspecten om de context te begrijpen. Voor bepaalde plannen is dit wel opgenomen maar voor de meeste is geen statuut of datum opgenomen zoals SBZ-gebied, RSV, Mobiliteitsplan Vlaanderen, bepaalde RUP's,...

In hoofdstuk 3.3.1.3 wordt het streefbeeld van de A12 toegelicht. Op het einde van deze beschrijving volgt een standpunt van AWV over dit streefbeeld. Tevens geeft AWV aan welke uitgangspunten zij hanteert voor een nieuwe studie voor de herinrichting van meerdere kruispunten op de A12, vnl. te Aartselaar. Een aantal uitgangspunten stelt al dat kruispunten geschrapt zullen worden of een rechts in / rechts uit zullen worden. Ook de andere uitgangspunten voor dit studiebestek zijn zeer al zeer concreet over wat men wenst te realiseren (bvb keuze voor fly-over). In principe worden door het formuleren van dergelijke uitgangspunten al oplossingen naar voor geschoven. Dit is een voorafname aan het eigenlijke studiewerk, tenzij dit een bevestiging is van de keuzes die werden gemaakt in kader van het streefbeeld. Het is noodzakelijk om eerst na te gaan wat de doelstellingen zijn van de ombouw van de A12, zowel op bovenlokaal als lokaal niveau en voor alle modi vooraleer oplossingen te formuleren. De effecten van de keuzes moeten ook grondig onderzocht worden vooraleer de keuze ook effectief te maken.

ALGEMEEN VOOR ALLE THEMA'S

- ◆ De beknopte omschrijving, relatiematrix en relatietabel worden los gekoppeld van het 'plan van aanpak'. Er werd gekozen om dit wel te bundelen per thema, dit is op zich geen probleem. Bij het effectieve plan van aanpak staat dan een probleemstelling beschreven. Het is niet duidelijk welk onderscheid men wenst te maken tussen 'beknopte omschrijving' en 'probleemstelling' en zou het voor de leesbaarheid niet handiger zijn om hier naar nog meer integratie te zoeken.
- ◆ Ook wordt de onderzoeksopzet in bepaalde thema's verengd tot 'terreinonderzoek', dit is niet de bedoeling.

2. Thema 1 : Impact ruimtelijke ontwikkelingen

De uitwerking van dit thema gebeurt op een goede manier.

De matrix is goed uitgewerkt, maar de omschrijving van een aantal relaties is toch wel vreemd

////////////////////////////////////
Pagina 3 van 7

(snelheidsplan, verkeerscirculatie,...). Hier wordt een relatie gelegd tussen een infrastructuurwerk en de verschillende 'thema's. Dit is voor verbetering vatbaar. (pg 49 – 50).

Het is alsof men niet de relatie tussen 'impact ruimtelijke ontwikkelingen' met bepaalde thema's beschrijft, maar een beschrijving geeft van de mogelijke invulling van dat thema waarmee een relatie wordt gelegd.

Op de RMC wordt aangegeven dat een aantal ruimtelijke projecten wegenisprojecten zijn en dat die relaties vooral voor dit soort projecten zijn beschreven.

Dit vertaalt zich ook in de doelstelling van het onderzoek (pg 51) waar ook de impact onderzocht wordt van infrastructuurwerken: hoort het onderzoeken van deze impact niet eerder thuis in thema 2?

Zou het niet beter zijn om de onderzoeksvragen voor het hele thema te formuleren i.p.v. per ruimtelijke ontwikkeling?

De onderzoeksvragen en de 'noodzakelijke' gegevens omschrijven wordt in één item behandeld.

Hierdoor komt niet voor elke ruimtelijke ontwikkeling een duidelijke onderzoeksvraag naar voor.

3. Thema 2 : Netwerk gemotoriseerd verkeer

Het thema wordt goed uitgewerkt : de probleemstelling is helder, de onderzoeksvragen duidelijk gerelateerd met de probleemstelling. Maar de effectieve onderzoeksopzet wordt enkel omschreven als het terreinonderzoek dat moet gebeuren. Ook het literatuuronderzoek, analyseren van de beschikbare telgegevens, ... vallen onder de te beschrijven onderzoeksopzet. Gezien deze analyses wel geduid worden in het deel 4.5.6 'verdere uitwerking' is het niet nodig om de onderzoeksopzet aan te passen.

Dit soort onderzoek wordt wel bvb. in het thema 3 opgenomen in de onderzoeksopzet !

Het lijkt zinvol om te onderzoeken of verschillende scenario's mogelijk zijn voor de (lokale) wegcategorisering en deze scenario's met mekaar te vergelijken, te evalueren in de uitwerkingsnota.

Vragen tot verduidelijking :

- ♦ Pg 58 – 59 : Er wordt voorgesteld om in kader van dit mobiliteitsplan ook bijkomende tellingen te doen voor de evaluatie van de kilometerheffing. Ook Vlaanderen plant een dergelijke telling. Best worden deze op mekaar afgestemd.

////////////////////////////////////
Pagina 4 van 7

Op de RMC wordt aangegeven dat deze tellingen door de politie gebeuren op gemeentewegen en relatief eenvoudig zijn uit te voeren. De gemeente beschikt reeds over een nulmeting.

4. Thema 3 : netwerk langzaam verkeer

Het is jammer dat de beknopte omschrijving van dit thema zich beperkt tot 'fietsvoorzieningen en trage wegen'. Het zou goed zijn om n.a.v. het participatietraject, de bezorgdheden van verschillende actoren expliciet ook de voetganger op te nemen in de omschrijving en de uitwerking van dit thema. Dit gebeurde wel in de probleemstelling van het plan van aanpak.

Het thema wordt goed uitgewerkt : de probleemstelling is helder, de onderzoeksvragen duidelijk gerelateerd met de probleemstelling.

5. Thema 4 : Parkeerbeleid

De uitwerking van dit thema gebeurt op een goede manier.

6. Thema 5: Handhaving

De uitwerking van dit thema gebeurt op een goede manier.

Het blijft echter onduidelijk wat het kader is dat men wenst op te bouwen. Deze doelstelling zou beter gedetailleerd moeten worden.

Op de RMC wordt aangegeven dat dit kader bedoeld is om duidelijk te stellen waar de nadruk moet liggen op vlak van handhaving bekeken vanuit het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

7. Thema 6 : Bewegwijzering

De uitwerking van dit thema gebeurt op een goede manier.

Vragen tot verduidelijking :

- ♦ Pg 69 : Er wordt verwezen naar de opmaak van 'te bewegwijzeren routes per geselecteerd evenement'. Het is onduidelijk over welke 'geselecteerde evenementen' het hier gaat of hoeveel of hoe die geselecteerd gaan worden!

Op de RMC wordt aangegeven dat dit nog moet gebeuren en dat de evenementen eerder vaste

////////////////////////////////////
Pagina 5 van 7

locaties in de gemeente georganiseerd worden. Het is een vraag van de politie om een beleid te hebben om duidelijk te weten waar de routes zijn, waar verkeer geweerd wordt en hoe dit dan vanaf het hogere wegennet best bewegwijzerd wordt. Best lijkt dan om deze onderzoeksopzet eerder te koppelen aan de locaties i.p.v. aan de evenementen zelf.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Op de RMC geeft de provincie nog volgende 'detailopmerkingen' aan :

- ♦ Er is een verschillend standpunt bij gemeente en provincie over de route doorheen het centrum van een fietsroute van het BFF. Het is goed dat dit verder onderzocht wordt in kader van het mobiliteitsplan.
- ♦ In 3.3.4.8 wordt het BFF niet vermeld bij alle projecten gelegen op het BFF.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De verkenningnota wordt goedgekeurd.

De volgende stap in het planproces is het voorleggen van een uitwerkingsnota, indien de GBC dit wenst.

Er wordt aangedrongen om het beleidsplan aan te pakken volgens het nieuwe mobiliteitsdecreet (decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)), nl. werken met een informatief en richtinggevend gedeelte en de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden.

////////////////////////////////////
Pagina 6 van 7

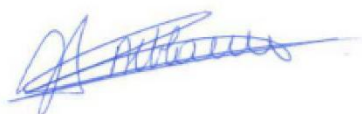
5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

Dit advies dient bij de verkenningnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

20 juni 2016

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Hannelore Deblaere

////////////////////////////////////
Pagina 7 van 7

12.2 Verslag RMC Uitwerkingsnota

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

/ advies kwaliteitsadviseur

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Aartselaar, mobiliteitsplan – uitwerkingsnota

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 20/10/2016 te Antwerpen.

1. Algemene omschrijving van de uitwerkingsnota

In het dossier wordt het procesverloop toegelicht in een tekst waar ook het participatietraject wordt toegelicht. Het participatietraject wordt toegelicht en dit wordt gekoppeld aan de verschillende fases.

De thema's die in de verkenningnota werden voorgesteld nog eens opgesomd :

- ◆ Impact ruimtelijke ontwikkelingen
- ◆ Netwerken gemotoriseerd verkeer
- ◆ Netwerk langzaam verkeer
- ◆ Parkeerbeleid
- ◆ Handhaving
- ◆ bewegwijzering

2. Toetsing van de uitwerkingsnota

a) Dossiersamenstelling/vorm

Het dossier dat voor ligt voldoet aan de regelgeving ter zake.

In het algemeen wordt weinig kaartmateriaal opgenomen in deze uitwerkingsnota. Dit is niet verplicht natuurlijk, maar bij bepaalde thema's zou dit wel meer verduidelijking bieden.

b) Proces/regelgeving

De GBC voor de opmaak van de uitwerkingsnota vond plaats op 6 september 2016. Ruimte Vlaanderen was niet aanwezig. AWW gaf een volmacht. De eindbeslissing van de GBC hield een consensus in.

De gemeente opteert voor ruime inspraak van de bevolking als 'participatietraject'.

c) Inhoud

In elk hoofdstuk komt een onderdeel 'aanbevelingen' en 'relatie met andere thema's' aan bod. De meerwaarde van een aanpak op deze manier van deze onderdelen van een uitwerkingsnota is niet zo groot. Voor toekomstige uitwerkingsnota's dient hier verder over nagedacht te worden.

Thema 'impact ruimtelijke ontwikkelingen'

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 20 : ook in 2.4.3 wordt verwezen naar 'een raming van de toekomstige verkeersintensiteiten' ? Wat wordt hiermee bedoeld en waarom is het bepalen van die intensiteiten geen onderdeel van de onderzoeksopzet ? Of wordt doorgeschoven naar het effectieve herinrichtingsdossier ? Op de RMC wordt aangegeven dat het op dit moment nog te vroeg is om al de verkeersgeneratie van de ontwikkeling te bepalen.
- ◆ Pg 21, 2.4.5 en 2.4.6 : het lijkt best dat hier een volledige opsomming (puntsgewijs) komt van wat dan in het mobiliteitsplan wordt overgenomen ? Wat is anders de zin van deze studies op te nemen als 'te onderzoeken' in deze uitwerkingsnota ? Op de RMC wordt aangegeven dat dit opgenomen is in 'eerdere' studies.
- ◆ Pg 21, 2.4.7 : zijn er meerdere scenario's afgewogen voor de lokale vrachtroutes ? Op basis waarvan zijn net deze lokale vrachtroutes gekozen ? Op de RMC wordt aangegeven dat de vertrekbasis voor de vrachtroutes de routes zijn die al vastgelegd zijn in het intergemeentelijk mobiliteitsplan. Daaruit volgt dat er niet al te veel vrijheidsgraden meer waren om dan de aanvullende lokale routes aan te duiden.

Thema 'Netwerken gemotoriseerd verkeer'

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

De lijst voor de uitgangspunten voor lokale weg I, II en III loopt niet gelijk (qua opdeling !) met die van de intergemeentelijke ontsluitingswegen. Het is dus niet zo snel duidelijk waar de verschillen en de gelijkenissen zitten. Immers het moet duidelijk zijn waar het verschil zal gemaakt worden tussen lokale wegen I en intergemeentelijke ontsluitingswegen of moet het duidelijk zijn dat worden deze net als gelijk beschouwd ? Dit zou in beleidsplan duidelijker aan bod moeten komen.

M.b.t. het keerpunt voor De Lijn komt er geen oplossing naar voor in deze uitwerkingsnota. Dat hoeft ook niet. Verdere besluitvorming wordt wel verwacht in het kader van het beleidsplan.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Wat is de wegcategorie van de N177 ? en moet dit anders zijn voor scenario korte en lange termijn ? (is de N177 de naam van de ventweg aan beide zijden van de A12 ?)
- Op de RMC wordt aangegeven dat het een doelstelling is van dit beleidsplan om dit uit te klaren.
- ◆ Om het zwaar verkeer als geheel in kaart te brengen zou het goed zijn dat ook duidelijk is op welke

////////////////////////////////////

- Op de RMC wordt toegelicht dat dit onderwerp onderdeel is van verschillende werkdomeinen. Er werd voor gekozen het op te nemen in dit thema.

Thema 'netwerk langzaam verkeer'

Het is niet duidelijk waar thema 4.4.5 (voetpaden) moet toe leiden in het beleidsplan.

Thema 'Parkeerbeleid'

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

Thema 'Handhaving'

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

Thema 'Bewegwijzering'

Voor het vrachtverkeer is dit thema voldoende uitgewerkt, hier zou nog een figuur kunnen uitgewerkt voor het beleidsplan met de belangrijkste punten op het onderliggend vrachtnet waar bewegwijzering belangrijk is.

Voor evenementen zou men verder kunnen gaan door nu al bepaalde routes aan te duiden en / of bepaalde parkeerlocaties vast te leggen voor de evenementen. Suggestie is om in het beleidsplan toch meer detaillering te vinden.

Gevolgen voor duurzaam scenario

Het is goed dat de uitwerkingsnota al in gaat op de aanpassingen van het beleidsscenario t.g.v. de keuzes die gemaakt worden in het nieuwe beleidsplan. Het beleidsscenario is sowieso een belangrijk onderdeel van het beleidsplan, omdat dit het verhaal vertelt van het beleidsplan. Deze tekst moet een wervende tekst zijn die een duidelijk beeld geeft over waar men naartoe wil, welke beleidsvisie de gemeente als kader heeft de komende jaren.

De tekst moet veel zorgvuldiger omgaan met het verwoorden van te concrete actiepunten, maar moet anderzijds ook wel duidelijk een visie weergeven op bvb de ontsluiting van de bedrijventerreinen. Voor een item als de evenementen is het dan misschien wel weer belangrijk aan te geven welke parkings ingezet zullen worden voor evenementen.

In werkdomein C werd de visie op de bewegwijzering vergeten.

Vragen tot verduidelijking :

- ♦ Pg 83 : waarom wordt gekozen voor de term doorgroeiscenario ?
Op de RMC wordt hier meer toelichting bij gegeven, ondermeer wordt de link gelegd met het intergemeentelijk mobiliteitsplan. Deze toelichting wordt best ook opgenomen als inleiding bij het duurzaam scenario van het beleidsplan.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

De provincie geeft aan dat de gegevens van de fietsbarometer die in december ter beschikking zullen zijn nog kunnen gebruikt worden. Ook zou de finaliteit van het studietraject voor de studie 'verkeerstellingen n.a.v. de wegenwerken te Schelle' nog verfijnd kunnen worden.

AWV geeft de stand van zaken mee van de studie voor de knooppunten op de A12.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Het beleidsscenario dient te starten vanuit een wervend verhaal vooraleer ook de uitwerking in werkdomeinen gebeurt. Dit wervend verhaal is de basis voor alle latere communicatie.

Het beleidsscenario dient duidelijk en volledig uitgewerkt te worden.

Er is al een deel van het participatief proces doorlopen. Daarom de vraag aan de GBC om nu snel de stap te zetten naar een beleidsplan.

Er wordt aangedrongen om het beleidsplan aan te pakken volgens het nieuwe mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)), nl. werken met een informatief en een richtinggevend gedeelte en de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden.

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

Dit advies dient bij de uitwerkingsnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

21 oktober 2016

Voor advies,

[Handwritten signature]

de kwaliteitsadviseur,

Hannelore Deblaere

Pagina 5 van 5

12.3 Verslag GBC Beleidsplan

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN AARTSELAAR
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 20 FEBRUARI 2017

Verslaggever: Stijn Van Pee (Sweco Belgium nv)	Aard van de GBC-beslissing ¹
Verslag versie A	Eindbeslissing bij consensus
	Eindbeslissing-zonder-consensus
	Werkvergadering-zonder eindbeslissing
Onderwerp: Beleidsplan mobiliteitsplan	

Aanwezigheidslijst**1. Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Bart Lambrecht	Schepen van mobiliteit	bart.lambrecht@aartselaar.be	A
Peter Van Mechelen	Stafmedewerker Aartselaar	peter.vanmechelen@aartselaar.be	A
Frank Leys	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	frank.leys@mow.vlaanderen.be	V
Lieven Desmidt	AWV	lieven.desmidt@mow.vlaanderen.be	V
Gust Verheyen	VVM De Lijn	gust.verheyen@delijn.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Staf Aerts	Provinciebestuur	Staf.Aerts@provincieantwerpen.be	A
	Departement Ruimtelijke Ordening		N

¹ Verwijder wat niet past.

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
/			
/			

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Frank Leys)	Provincie (Staf Aerts)
AWV (Lieven Desmidt)	Gemeente (Bart Lambrecht)

Vaststelling van het quorum²

- ☐ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- ☒ De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

- Frank Leys (MOW) is verontschuldigd, maar stuurde opmerkingen door via mail. Deze zijn als bijlage toegevoegd aan dit verslag. De verwerking is opgenomen in onderstaand verslag.
- Het beleidsplan wordt doorlopen. De opmerkingen per hoofdstuk worden hieronder opgesomd.
 - ° Hoofdstuk 1
 - Schrappen zin 'mobiliteitsconvenant'
 - ° Hoofdstuk 3
 - A12 is primaire weg type I
 - Het is voor De Lijn belangrijk dat de vermelding dat een oplossing voor de keerlus van lijn 180 beschikbaar moet zijn, alvorens het project Kleistraat – Oever gerealiseerd wordt. De voorstellen om te keren aan het sportcentrum (keren op privaat domein, extra kilometers, ...) en aan Kerremans (keren op privaat domein) zijn niet mogelijk voor De Lijn. Op basis van recente besprekingen (zie ook verder) zal de piste onderzocht worden om het keerpunt op de huidige locatie te behouden of te verplaatsen naar Oever x Reetsesteenweg.

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

° Hoofdstuk 5:

- Titel wordt ook in tabel verwerkt, ter verduidelijking.
- De operationele doelstellingen uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan worden toegevoegd, voor zover relevant.

° Hoofdstuk 6

- 6.1 wordt vervangen door een meer wervende tekst, zoals gevraagd door de kwaliteitsadviseur. Deze tekst is als bijlage van dit verslag terug te vinden.
- MOW vraagt om een kaartje toe te voegen bij de beschrijving van het GRS. Dit is bewust niet gedaan omdat het GRS in herziening is en nieuw kaartmateriaal nog niet beschikbaar is. De gemeente geeft aan dat wat betreft mobiliteit men in het GRS het herziene mobiliteitsplan zal volgen.
- Pag. 34: onder "doortrekking N171"; derde lijn waar A12 staat, moet E19 staan.
- Pag. 36: onder "Het Laar en omgeving": eerste paragraaf: "Dit dossier werd in voorbereiding." Zinsconstructie wordt aangepast.
- Recent wordt in overleg met Kontich, AWV, MOW en de provincie afgesproken om de Oever (ten oosten van de Kleistraat) op korte termijn (voor doortrekking N171) te selecteren als lokale weg type II. In Kontich gaat het om de Keizershoek. Op termijn (na doortrekking N171) is deze selectie niet meer nodig en wordt dit een lokale weg type III. De tekst wordt in die zin aangepast.
- De provincie merkt op dat de functie van de Kapellestraat niet overal even duidelijk is. Het is een lokale weg type II, die ruimtelijk als hoofddrager voor het centrum fungeert. De tekst zal gescreend worden om dit te verduidelijken.
- De provincie geeft aan dat uit recente tellingen blijkt dat de intensiteiten in de Pierstraat niet gestegen zijn. Dit zal aangepast worden op pg. 34.
- Er wordt verduidelijkt dat in bijlage enkel een uittreksel van het plan trage wegen opgenomen wordt.
- Het snelheidsplan zal worden aangepast. De gemeente geeft aan dat behalve de A12-N177 nergens nog 70km/u geldt op hun grondgebied.
- De Lijn merkt op dat de centrumhaltes niet altijd comfortabel zijn. Bij heraanleg zal dit aangepakt worden. De gemeente geeft mee dat men een contract afgesloten heeft voor de schuilhuisjes.
- Pag. 57 onder "Vervoerplanning" bij bedrijven, 2e paragraaf wordt aangepast. De gemeente zal geen fiscale tegemoetkoming geven voor de opmaak van bedrijfsvervoerplannen.
- Qua vervoerplannen is er ondersteuning vanuit de provincie via de mobiscans. Voor de scholen toe is er ook een specifiek programma van de provincie (label 10/10). Dit wordt vermeld.
- Pag. 62 bovenaan: de conformiteit van het gemeentelijk mobiliteitsplan is voor "eeuwig" – tot het vervangen wordt door een nieuw plan. Daartoe moet minstens elke legislatuur een sneltoets uitgevoerd worden.

° Hoofdstuk 7

- Een indicatie van de kostprijs zal opgenomen worden, waar mogelijk;

- Doortrekking N171 staat op KT, niet MLT. De gemeente wenst dit te behouden omdat men hier zeer hoge prioriteit aan geeft en dit graag zo snel mogelijk wil gerealiseerd zien.
- ‘Afstemming categorisering Oever met Kontich’ is uitgevoerd en wordt geschrapt.
- Oversteekbaarheid A12: staat op KT – is dat niet MLT? Hier zal aangegeven worden dat het studiewerk op korte termijn voorzien wordt. Uitvoering is wel MLT.
- Bij ‘uitwerken fietsconcept Baron Van Ertbornestraat – Kapellestraat – Reetsesteenweg wordt de provincie als partner toegevoegd, aangezien dit onderdeel uitmaakt van het BFF.
- Realisatie fietsvoorzieningen N177: Er wordt al een deel op KT gerealiseerd.
- De Helststraat heeft adequate fietsvoorzieningen. Deze maatregel wordt geschrapt.
- Realisatie fietsenstallingen: De provincie geeft hiervoor geen subsidies en wordt geschrapt als partner.
- Opstarten schoolpool staat er tweemaal in. Dit wordt aangepast.
- Mobiliteitseducatie scholen: provincie wordt als partner toegevoegd.
- ° Hoofdstuk 11 en 12
 - Bij de bijlagen verspringt de nummering, alsof er elementen ontbreken; de inhoud van hoofdstuk 11 en 12 loopt wat door elkaar (sommige verslagen bij hoofdstuk 11, andere bij 12). Dit wordt aangepast.
- De GBC bereikt consensus omtrent het beleidsplan.
- Afspraken
 - ° Het mobiliteitsplan wordt op 27 maart op de gemeenteraad besproken ivv voorlopige vaststelling.
 - Sweco levert aangepaste nota aan op 10 maart
 - ° Er wordt gemikt op de RMC van april.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

Bijlagen³

- Opmerkingen Frank Leys (MOW)
- Aangepaste tekst 6.1.

*

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

Nota aan De heer/Mevrouw Voornaam Achternaam

Beleid

Lange Kievitstraat 111-113 bus 42
 2018 ANTWERPEN
 T 03 224 68 45
departement-mow.vlaanderen.be

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Frank/leys@mow.vlaanderen.be			

Betreft: Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Aartselaar - Beleidsplan
 Opmerkingen afdeling Beleid

Algemeen:

- Bij de bijlagen verspringt de nummering, alsof er elementen ontbreken; de inhoud van hoofdstuk 11 en 12 loopt wat door elkaar (sommige verslagen bij hoofdstuk 11, andere bij 12). Maak dit wat overzichtelijker.
- De operationele doelstellingen zijn enkel gebaseerd op de te verbreden en verdiepen onderwerpen; zijn er geen doelstellingen mee te nemen uit vorige plannen?
- De adviesnota trage wegen is niet volledig opgenomen – best aangeven dat het om een uittreksel gaat.

Specifieke opmerkingen:

- Pag. 8: 2^o paragraaf: "mobiliteitsconvenant": bestaat al geruime tijd niet meer;
- Pag. 19: onderaan: A12 is primaire weg type I (niet II);
- Pag. 21: derde laatste paragraaf over het keerpunt van de bussen: is er al een oplossing?
- Pag. 27: de titel van het hoofdstuk "operationele doelstellingen" best ook laten terugkomen in de tabel.
- Pag. 32 en verder: bij de beschrijving van het GRS zou een kaartje als illustratie veel kunnen verduidelijken.
- Pag. 34: onder "doortrekking N171"; derde lijn waar A12 staat, moet E19 staan meen ik.
- Pag. 36: onder "Het Laar en omgeving": eerste paragraaf: "Dit dossier werd in voorbereiding." Zin niet volledig af?
- Pag. 57 onder "Vervoerplanning" bij bedrijven, 2^e paragraaf. Hier wordt aangegeven dat de gemeente een fiscale tegemoetkoming zou geven voor de opmaak van bedrijfsvervoerplannen. Is dit nodig?

- Qua vervoerplannen is er – meen ik – ondersteuning vanuit de provincie – ook naar scholen toe is er een specifiek programma van de provincie (label 10/10).
- Pag. 62 bovenaan: de conformiteit van het gemeentelijk mobiliteitsplan is voor "eeuwig" – tot het vervangen wordt door een nieuw plan. Daartoe moet minstens elke legislatuur een sneltoets uitgevoerd worden.
- Actieprogramma:
 - o Een indicatie van de kostprijs zou opgenomen moeten worden;
 - o Doortrekking N171 staat op KT – is dat niet MLT?
 - o Afstemming categorisering Oever met Kontich: klaar?
 - o Oversteekbaarheid A12: staat op KT – is dat niet MLT?
 - o Realisatie fietsvoorzieningen N177: staat op MLT – wordt al geen deel op KT gerealiseerd?
 - o Realisatie fietsenstallingen: provincie als partner?
 - o Opstarten schoolpool staat er tweemaal in
 - o Mobiliteitseducatie scholen: provincie als partner?
- Kaart snelheidsplan: opletten voor overgang 70-30 (op enkele plaatsen) – daarvoor is een stukje 50 nodig.

Frank Leys
Antwerpen 20/2/2017

12.4 Uittreksel voorlopige vaststelling door gemeenteraad

*Gemeentebestuur AARTSELAAR*

(Datum afdruk: 05/04/2017)

**UITTREKSEL
van de gemeenteraadszitting
van 27 maart 2017**

Aanwezig: Jan Van der Heyden, raadslid-voorzitter, Sophie De Wit, burgemeester, Eddy Vermoesen, Mark Vanhecke, Bart Lambrecht, René Lauwers, Willy Hameau, schepenen, Glenn Anné, Anne Van Ruyssevelt, Anouk Beels, Walter De Bie, Paula De Leeuw, Nadine Francus, Jan Guns, Blondje Joosten, Annick Luyten, Rita Ceulemans, Jos Mertens, Mia Moortgat, Rudy Siebens, Marijke Vandebroeck, Rudy Van Onckelen, Kris Wils, gemeenteraadsleden, Hilde Heyman, OCMW-voorzitter, Luc Van Limbergen, secretaris

Gemeentelijk mobiliteitsplan. Voorlopige vaststelling.**De gemeenteraad,****RECHTSGROND:**

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij het decreet van 10 februari 2012 (het mobiliteitsdecreet).

Het besluit van 25 januari 2013 de Vlaamse regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

De bepalingen van het gemeentedecreet.

Het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar, conform verklaard op 24 februari 2000.

De herziening van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar via de procedure verbreden en verdiepen, conform verklaard op 20 januari 2011.

AANLEIDING:

Het gunstig advies van 8 december 2014 van de GBC met betrekking tot de sneltoets houdende het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de gemeente Aartselaar te verbreden en te verdiepen.

Het gunstig advies van 28 januari 2015 van de kwaliteitsadviseur met betrekking tot de sneltoets.

Het besluit van 19 oktober 2015 van de gemeenteraad houdende de goedkeuring van de lastvoorwaarden, de raming en de gunningswijze voor het aanstellen van een studiebureau voor de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan via de procedure verbreden en verdiepen.

Het besluit van 19 oktober 2015 van de gemeenteraad houdende de goedkeuring van het participatietraject van het gemeentelijk mobiliteitsplan Aartselaar.

Het besluit van 4 januari 2016 van het college van burgemeester en schepenen houdende het aanstellen van de Sweco Belgium nv voor de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan via de procedure verbreden en verdiepen.

Het besluit van 22 februari 2016 van het college van burgemeester en schepenen houdende de aanduiding van de leden van de klankbordgroep voor de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het gunstig advies van 3 mei 2016 van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) met betrekking tot de verkenningnota.

Het gunstig advies van 20 juni 2016 van de kwaliteitsadviseur (regionale mobiliteitscommissie RMC) met betrekking tot de verkenningnota.

Het gunstig advies van 6 september 2016 van de GBC met betrekking tot de uitwerkingsnota.

Het gunstig advies van 21 oktober 2016 van de kwaliteitsadviseur met betrekking tot de uitwerkingsnota.

BESLUIT:

Stemming: Met 14 stemmen voor (Jan Van der Heyden, Sophie De Wit, Eddy Vermoesen, Mark Vanhecke, Bart Lambrecht, René Lauwers, Willy Hameau, Anne Van Ruyssevelt, Anouk Beels, Walter De Bie, Paula De Leeuw, Blondje Joosten, Rita Ceulemans, Jos Mertens), 9 onthoudingen (Glenn Anné, Nadine Francus, Jan Guns, Annick Luyten, Mia Moortgat, Rudy Siebens, Marijke Vandebroeck, Rudy Van Onckelen, Kris Wils)

Artikel 1

Het ontwerp gemeentelijk mobiliteitsplan, opgesteld door Sweco Belgium nv, voorlopig vast te stellen.

Artikel 2

Het document voor goedkeuring over te maken aan de Regionale Mobiliteitscommissie.

Gedaan te Aartselaar in bovenvermelde vergadering.

NAMENS DE GEMEENTERAAD

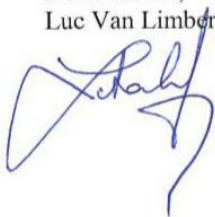
Op bevel:
De secretaris,
Luc Van Limbergen

De raadslid-voorzitter,
Jan Van der Heyden

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Op bevel:
De secretaris,
Luc Van Limbergen

De raadslid-voorzitter,
Jan Van der Heyden



12.5 Verslag RMC Beleidsplan

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

/ proces-verbaal

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van
bespreking in de vergadering van 20/04/2017 te AntwerpenAgendapunt: Aartselaar: mobiliteitsplan (beleidsplan 3^e generatie)

RMC-voorzitter: Nikka Curinckx

GBC-voorzitter: Bart Lambrecht (bart.lambrecht@aartselaar.be; peter.vanmechelen@aartselaar.be)

Kwaliteitsadviseur: mevr. Hannelore Deblaere

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 27/05/2013	ok

Mobiliteitsplan (2 ^e generatie)	Sneltoets (3 ^e generatie)	Fase
PAC: 28/03/2011 BS: 21/04/2011	RMC: 22/01/2015 Spoor: 2	RMC: 20/04/2017 Fase: mobiliteitsplan (3 ^e generatie)

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 20/02/2017. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt steeds ter bespreking aan de RMC voorgelegd. Het dossier werd geagendeerd op de RMC-vergadering van 20/04/2017. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 16/05/2017 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Peter Van Mechelen	Initiatiefnemer: Aartselaar	A
Bart Lambrecht	Schepen gemeente Aartselaar	V
Frank Leys	Departement MOW – afdeling Beleid	A
Tim Cordemans	VVM De Lijn	A
Lieven Desmidt	Agentschap Wegen en Verkeer	A

PV_20170420_Aartselaar_beleidsplan_gunstig_beleidsplan

	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Staf Aerts	Provincie: Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Stijn Van Pee	Studiebureau : Sweco	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen

e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

Aangezien aan de quorumvereiste werd voldaan, vond een rechtsgeldige beraadslaging plaats. De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies volgt op een consensus in de GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

////////////////////////////////////
Pagina 2 van 2

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Aartselaar, Mobiliteitsplan – Beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 20/04/2017 te Antwerpen.

1. Algemene omschrijving van het beleidsplan

Het beleidsplan wordt snel na de uitwerkingsnota voorgelegd aan de RMC. De sneltoets dateert van 2015. Het planproces werd op een vlot tempo doorlopen.

De GBC vond plaats op 20 februari 2017. MOW en AWV waren aanwezig via volmacht, RWO, LNE waren niet aanwezig.

De eindbeslissing van de GBC was in consensus.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- ◆ Pg 8 : In hoofdstuk 1.1 komt de datum van de sneltoets niet aan bod. Terwijl net dit document een decretale status heeft.

2. Toetsing van het beleidsplan

a) Dossiersamenstelling/vorm

Het beleidsplan wordt volledig gestructureerd zoals de richtlijnen aangeven. Enkel wat betreft de inhoud van hoofdstuk 11 is er verwarring. De verslagen van GBC en RMC worden ook opgenomen in het hoofdstuk dat de participatie beschrijft. In essentie gaat het hier om een weergave van manier en resultaat van de verleende participatie. De GBC en RMC zijn inherent onderdeel van de te doorlopen procedure.

b) Proces/regelgeving

Het participatietraject wordt toegelicht in het beleidsplan. Een kopie van de gemeenteraadsbeslissing m.b.t. die participatie is opgenomen in hoofdstuk 11 van het beleidsplan. Een verslag van de participatie is terug te vinden in hoofdstuk 11 van het beleidsplan. Een gemeenteraadsbesluit van de voorlopige aanvaarding van het beleidsplan werd toegevoegd aan het dossier. Het participatiemoment werd via een klankbordgroep georganiseerd, de klankbordgroep bevatte een ruime vertegenwoordiging van belangengroepen.

c) Inhoud

Informatief deel

Het informatief deel wordt opgebouwd conform de geldende richtlijnen. Het beleidsscenario wordt grondig en goed beschreven.

Richtinggevend deel : uitwerking werkdomeinen + doelstellingen

Het richtinggevend deel wordt opgebouwd conform de geldende richtlijnen.

De uitwerking in werkdomeinen is goed opgebouwd en leesbaar. Telkens wordt ook goed de link gemaakt met het intergemeentelijk mobiliteitsplan.

De uitwerking van werkdomein C gebeurt heel grondig. Het is niet duidelijk of dit allemaal nieuwe maatregelen zijn voor de gemeente of het gaat om een weergave van bestaande initiatieven. Op de RMC geeft men aan dat het om een combinatie van beide gaat.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- ◆ Pg 35 : In 6.2.2.1 wordt verwezen naar '3 hoofdstukken / onderdelen' in de verbinding tussen E19 en de bedrijven zone Krekelenberg. Het is uit deze uitleg onduidelijk wat het eerste onderdeel is.
- ◆ Kaarten 2a en 2b : voor een duidelijke link tussen tekst en kaarten is het zinvol om ook de N-nummers op de kaarten te zetten.
- ◆ Pg 44, 6.3.1.5 : de adviesnota rond 'trage wegen' is niet opgenomen in de bijlagen, titel 12.3 verwijst er wel naar.
- ◆ Pg 44, 6.3.1.5 : hebben trage wegen in dit actieplan enkel een functie voor voetgangers ? Moet ook niet aangegeven worden welke modi men verwacht op de trage wege of de doelstelling van de trage wegen ? Of anders gezegd : welke rol spelen trage wegen in het multimodaal, duurzaam

mobilityplan ?

- ♦ Kaart 6 : de legende is onvolledig en dient ook voor de lijnen aangevuld te worden.
- ♦ Pg 51 : Werden de inrichtingseisen voor lokale wegen nu afgestemd op de principes vastgelegd in het intergemeentelijk mobilityplan ? hoe is de relatie tussen beide ? Op de RMC wordt aangegeven dat er toch voor meer specifieke inrichtingseisen werd gekozen voor dit lokaal mobilityplan.

Richtinggevend deel : actieplan en evaluatie

Het actieprogramma (in bijlage) wordt op zich volledig uitgewerkt. Het actieprogramma vanuit de invalshoek 'werkdomeinen ABC' wordt opgenomen in bijlage van het beleidsplan, de actietabellen vanuit de 4 andere invalshoeken zijn ter beschikking in een digitaal bestand. Deze werkwijze wordt op een goede manier toegelicht op pg 64.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- ♦ Pg 65 - 66 : realisatie fietsvoorzieningen langs N177 is 2 x opgenomen in de actietabel, best één keer schrappen en toewijzen aan het meest relevante sub-werkdomein. Of er kan voor elke zijde van de A12 een andere actie opgenomen worden, maar dan moet verschil tussen beide zijn ? Op de RMC wordt aangegeven dat het om een lay-out-fout gaat.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Op de RMC geeft AWV aan dat ook het PCV-dossier i.v.m. kruispunt Kontichsesteenweg met de Kleidaallaan opgenomen kan / moet worden in de actietabel.

Ook moet gespecificeerd worden dat voor de A12 AWV de studie opstart op korte termijn.

Op de RMC geeft De Lijn aan dat de weergave van de discussie over de keerlus niet helemaal correct is. De gemeente vult hierbij aan dat na de GBC in kader van voorliggend beleidsplan nog alternatieven zijn uitgewerkt die besproken zullen worden met De Lijn. Gezien voorliggend beleidsplan een weergave is van visievorming tot de GBC van februari 2017, is het logisch dat meer detail niet verder in dit document wordt opgenomen. Sowieso is het verdere ontwerp van de keerlus geen onderwerp op niveau van het beleidsplan, maar hoort dit bij de concrete projectuitvoering. Op dat niveau is een goede communicatie tussen de

//////////////////////////////////////
Pagina 3 van 4

gemeente en De Lijn zeker nog aangewezen.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Het beleidsplan voldoet aan alle eisen terzake. De nota bevat alle noodzakelijke onderdelen. Een participatietraject werd doorlopen.

Het nieuwe beleidsplan volgens spoor 2 van de gemeente Aartselaar wordt conform alle vormvereisten opgebouwd en gunstig verklaard. Er wordt wel gevraagd om de aanpassingen (zie detailopmerkingen) zoals afgesproken op de RMC nog door te voeren in het beleidsplan vooraleer het wordt voorgelegd aan de gemeenteraad wordt definitieve goedkeuring.

Het beleidsplan van de gemeente Aartselaar dient steeds samen met dit kwaliteitsadvies gelezen worden. De richtlijnen van het mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)) betreffende agendering op de gemeenteraad en publicatie in het staatsblad dienen gevolgd te worden.

De definitieve versie van het beleidsplan, na goedkeuring door de gemeenteraad, moet worden overgemaakt aan de leden van de GBC.

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

Dit advies dient bij het beleidsplan te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

3 mei 2017

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur, Hannelore Deblaere

////////////////////////////////////
Pagina 4 van 4

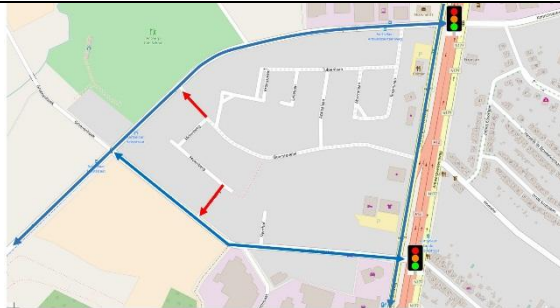
12.6 Denkpistes circulatie wijk Buerstede

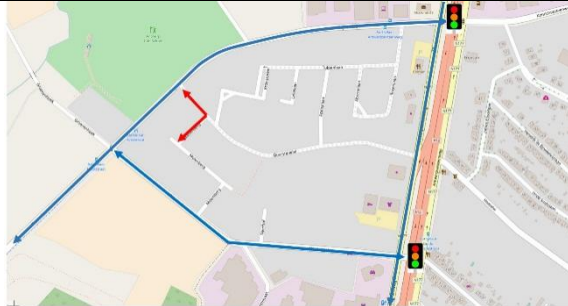
De wijk Buerstede kent in de huidige toestand een probleem qua sluipverkeer. Oorzaak van het sluipverkeer is de structurele file in de Cleydaellaan en Helststraat (beide verkeerslichtengeregeld) om de A12 op te rijden, waardoor het verkeer via wijk Buerstede rijdt op zoek naar een (snellere) oplossing. Dit probleem doet zich vooral voor tijdens de ochtendspits, wanneer het

verkeer vooral richting A12 gericht is. Vooral de straten Buerstedelei, Molenberg, Zonnebloemlaan, Tulpenlaan en een gedeelte van de Rozenlaan hebben te kampen met het sluipverkeer. Aangezien het gaat om een woonwijk is dit doorgaand verkeer ongewenst. Vandaar dat circulatiemaatregelen onderzocht worden. Uitgangspunt hierbij is dat de Helststraat in beide richtingen open moet blijven. Zolang het kruispunt A12 x Cleydaellaan niet aangepast is, is de Helststraat noodzakelijk als lokale weg type II om de ontsluiting van het gebied ten westen van de A12 op een aanvaardbaar niveau te brengen. Omwille van kostprijs en (on)betrouwbaarheid wordt niet gekozen voor verdwijnpalen, toegangspoorten, ...).

Instellen van enkelrichting zal sowieso gepaard gaan met omrijbewegingen voor bepaalde verplaatsingen van bewoners en bezoekers. Dit resulteert ook in verschuivingen van het lokaal verkeer, waardoor bepaalde straten meer lokaal bestemmingsverkeer te verwerken krijgen.

In wat volgt worden verschillende opties weergegeven en besproken. Bij het instellen van enkelrichting wordt dit steeds over een volledig wegsegment voorzien en niet over korte afstand (bv. 10m). Enkelrichting over een te korte afstand zorgt ervoor dat autobestuurders makkelijk tot een overtreding overgaan.

Circulatieschets	Bespreking
	In deze optie wordt enkelrichting voorzien in de Buerstede van de Molenberg tot de Cleydaellaan en in de Molenberg vanaf de bocht van 90° tot de Helststraat. Dit is een efficiënte maatregel tegen sluipverkeer. Dit sluipverkeer neemt voornamelijk de Buerstede (vanaf de Cleydaellaan) en de Molenberg (vanaf de Helststraat) om de files in de Cleydaellaan en de Helststraat te mijden. Dit zou niet meer mogelijk zijn. Er zijn echter ook wel enkele nadelen aan verboden. Zo daalt het aantal inritten tot de wijk van 4 naar 2, waardoor de bereikbaarheid (beperkt) afneemt. Bewoners en bezoekers zullen hun route moeten aanpassen, waardoor in bepaalde straten in de wijk meer lokaal verkeer zal circuleren. Zo moet alle verkeer naar de Molenberg via de Buerstedelei rijden. Komende van Antwerpen zal men mogelijk ook via de Rozenlaan – Tulpenlaan – Zonnebloemlaan rijden. Komende van Hemiksem is dit sowieso de route om de Molenberg te bereiken. Verkeer naar de wijk zal voornamelijk via kruispunt Cleydaellaan rijden en niet meer via kruispunt Helststraat. Dit laatste wordt in de huidige toestand als veiligere optie gepercipieerd. Er zijn ook straten in wijk Buerstede die niet worden getroffen door het sluipverkeer (stuk Rozenlaan, Ahornelaan, Azalealaan, Lelielaan), maar die wel in hun inritmogelijkheden in de wijk worden beperkt. Zij ondervinden dus uitsluitend nadelen van deze maatregelen

	Een variant op de eerste is dat enkelrichting in de Molenberg ingesteld wordt van de Buerstedelei tot de eerste bocht van 90°. Hierdoor kan een gedeelte van de Molenberg toch nog via de Helststraat inrijden, zodat het omrijden en meer gebruiken van het kruispunt Cleydaellaan en de Rozenlaan – Tulpenlaan – Zonnebloemlaan enigszins beperkt wordt. Op de hoek van de bocht van 90° is er, omwille van het doorlopende stukje, ruimte voor occasionele keerbewegingen.
	Een tweede variant is het instellen van enkelrichting beperken tot het gedeelte Buerstedelei. De nadelen qua inperken van de inritten, omrijbewegingen, ... wordt hierdoor beperkt, maar niet alle sluiproutes wordt onmogelijk gemaakt. Waarschijnlijk zal het sluipverkeer via de Buerstedelei zich verplaatsen naar de Molenberg. De verdere routes in de wijk qua doorgaand verkeer wijzigen niet. Deze optie is dus enkel voor de bewoners in het eerste gedeelte van de Buerstedelei een verbetering, voor de Molenberg waarschijnlijk een verslechtering en voor de overige straten een status quo.
	Deze optie gaat uit van enkelrichting de Buerstedelei van de Molenberg tot de Cleydaellaan en van de Antwerpsesteenweg tot de eerste zijstraat (doodlopend straatje). Het sluipverkeer via de Buerstedelei wordt onmogelijk gemaakt. Maar er zal waarschijnlijk een verschuiving (trechtering) van het sluipverkeer ontstaat naar de route Molenberg – Zonnebloemlaan – Tulpenlaan – Rozenlaan. Met andere woorden het probleem wordt verlegd.
	In deze optie wordt enkelrichting voorzien in de Buerstedelei, maar in dit geval van de Zonnebloemlaan tot de Cleydaellaan. Deze optie werkt verder op het idee achter optie 2, namelijk de Molenberg bereikbaar houden vanaf de Helststraat. Verkeer van en naar de Molenberg hoeft niet verplaatst te worden naar de noordkant en belast de straten zoals de Tulpenlaan, Rozenlaan niet. Nadeel is echter dat het stukje Buerstedelei tussen de Zonnebloemlaan en de Molenberg erg kort is, waardoor het risico ontstaat dat automobilisten komende van

	de Molenberg toch rechtsaf de Buerstedelei zullen inrijden. In dit scenario worden de sluiproutes door de wijk niet onmogelijk gemaakt aan het begin maar aan het einde van de route. Door enkelrichting in te stellen in de Rozenlaan van de Cleydaellaan tot de Tulpenlaan en in de Buerstedelei van de Antwerpsesteenweg tot de eerste zijstraat (doodlopend straatje) worden de courante sluiproutes onmogelijk gemaakt. De ingaande lokale verplaatsingen blijven mogelijk zoals in de bestaande toestand. De uitgaande wijzigen. Men zou enkel via de Buerstedelei naar de Cleydaellaan kunnen en via de Molenberg naar de Helststraat. Tijdens de ochtendspits betekent dit dat de bewoners 'achteraan' de file zullen invoegen, wat natuurlijk niet gewenst is. Straten zoals de Molenberg en het westelijk gedeelte van de Buerstedelei zullen belast worden met extra plaatselijk verkeer.
	Deze optie omvat het tijdelijk afsluiten (bv. door verplaatsbare nadars) van de wijk ter hoogte van de Buerstede (aan de Cleydaellaan) en de Molenberg (aan de Helststraat) tijdens de spitsperiodes wanneer er risico op sluipverkeer is. Dit heeft voor- en nadelen. Het voordeel is dat flexibel omgegaan kan worden met de maatregelen en dat specifiek op de risicomomenten het sluipverkeer onmogelijk gemaakt wordt. Nadeel is dat de afsluitingen iedere keer geplaatst en verwijderd moeten worden. Daarenboven is het ook noodzakelijk om handhaving te voorzien.

De verschillende opties dienen in een vervolgtraject besproken te worden met de belanghebbenden, teneinde een gedragen oplossing te vinden.

12.7 Denkpistes heraanleg kruispunt Pierstraat – 's Herenbaan

Ruwweg zijn er 3 opties om dit kruispunt te herzien. Deze worden hieronder conceptueel geschetst en besproken.

- Rotonde:



- Een rotonde heeft een snelheidsremmende functie, wat een voordeel is. Echter wordt het verschil in categorisering niet in de verf gezet door een rotonde, aangezien in principe elke tak gelijk is.
- Daarenboven heeft een rotonde een grote ruimte-inname. Afhankelijk van ontwerp (op basis van opmeting en grensbepaling) zou de aanleg van een rotonde mogelijks tot onteigeningen kunnen leiden.
- De aansluitingen van de Pierstraat en de Koekoekstraat liggen dicht bij elkaar, waardoor de aansluitingen niet optimaal gepositioneerd kunnen worden.
- Voorrangsgeregeld



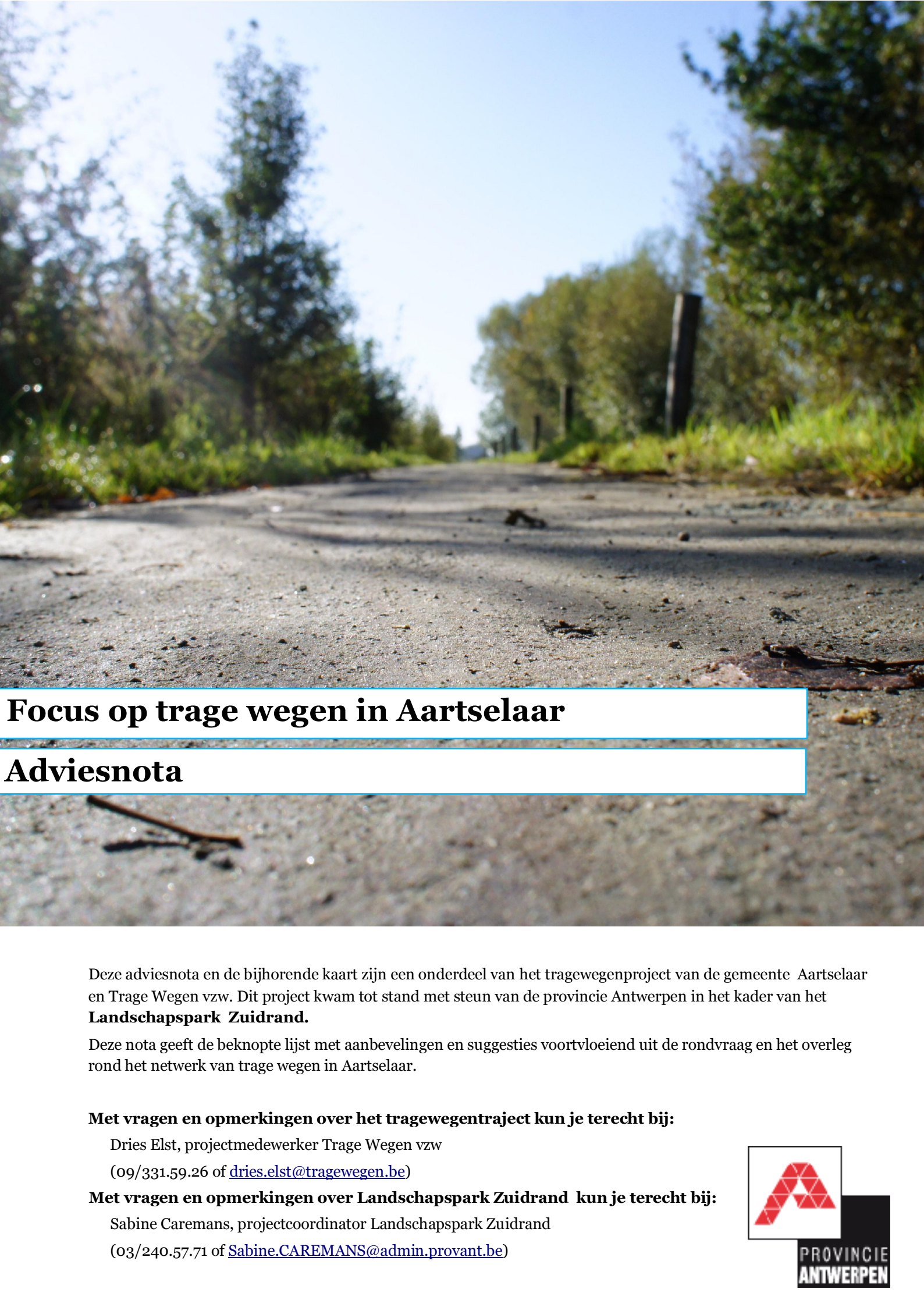
- In deze optie wordt een voorrangsroutte voorzien in de as Matenstraat – s' Herenbaan, wat perfect aansluit bij de gewenste wegcategorisering uit het intergemeentelijke mobiliteitsplan. De Pierstraat en de Koekoekstraat zijn immers ondergeschikt aan de hoofdas.
- In deze hoofdas kan een linksvoorsorteerstrook voorzien worden ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid.
- De Koekoekstraat kan ondergeschikt op de Pierstraat aangesloten worden (enkel uit). Deze Pierstraat sluit dan weer ondergeschikt aan op de hoofdas. Deze configuratie vermijdt dat 2 ondergeschikte wegen te dicht bij elkaar aansluiten op de hoofdas.
- Verkeerslichtengeregeld:



- ° Afhankelijk van de (toekomstige) intensiteiten, waar momenteel geen concreet zicht op is, kan het wenselijk zijn de afwikkelingscapaciteit van het kruispunt te verhogen door het plaatsen van verkeerslichten.

Conclusie: Een rotonde zou niet passen in de wegcategorisering en daarom geen te verkiezen optie voor dit kruispunt. Een voorrangsgeregeld kruispunt is dit wel, met de mogelijkheid om dit van verkeerslichten te voorzien.

12.8 Uittreksel nota trage wegen



Focus op trage wegen in Aartselaar

Adviesnota

Deze adviesnota en de bijhorende kaart zijn een onderdeel van het tragewegenproject van de gemeente Aartselaar en Trage Wegen vzw. Dit project kwam tot stand met steun van de provincie Antwerpen in het kader van het **Landschapspark Zuidrand**.

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.

Met vragen en opmerkingen over het tragewegentraject kun je terecht bij:

Dries Elst, projectmedewerker Trage Wegen vzw

(09/331.59.26 of dries.elst@tragewegen.be)

Met vragen en opmerkingen over Landschapspark Zuidrand kun je terecht bij:

Sabine Caremans, projectcoördinator Landschapspark Zuidrand

(03/240.57.71 of Sabine.CAREMANS@admin.provant.be)



Wat is de adviesnota?

Uit de rondvraag en het overleg kwamen een aantal adviezen naar voor **vanuit het publiek naar het bestuur. 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. De adviezen zijn vertaald naar codes om ze op die manier makkelijk te kunnen categoriseren, structureren en filteren. Een legende met verduidelijking van de codes vindt u in bijlage. Daarnaast vindt u een overzicht van alle wegen die thuis horen onder een bepaalde categorie. Op die manier hebt u een duidelijk overzicht van de te nemen maatregelen per weg en kan de gemeente gemakkelijk aan de slag met de geformuleerde adviezen.

De codering zorgt voor een duidelijk overzicht, maar ook voor een verlies aan informatie. Het is belangrijk dat de adviesnota en de wenselijkheidskaart steeds geraadpleegd worden samen met het document ‘Samenvatting en verslag publieksinspraak’.



1. Legende

1.1 Codes Advies

0	Niet als trage weg beschouwen
10	Geen ingrepen
11	Bestaande weg laten zoals hij is
12	Verdwenen weg laten zoals hij is
20	Aanleggen – verleggen
21	Creatie nieuwe verbinding, verlenging
22	Verlegging tracé
23	Erkennen nieuwe buurtweg
30	Tracé grondig herstellen
31	Terug openmaken: grondig snoeien en maaien
32	Terug openmaken: optreden tegen inname (bv. tuin, akker...)
33	Misleidend privaatkarakter wegnemen (bv. hek, bordje privaat...)
40	Gebruikersregulering
41	Opleggen gebruikersbeperking voor gemotoriseerd verkeer
42	Opleggen gebruikersbeperking voor traag verkeer
43	Opsplitsen wegdek voor verschillende gebruikers
44	Situatie aanpassen aan feitelijk gebruik (bv: fietsverbod opheffen)
45	Toezicht houden op storend gebruik (bv: wielervedeltonen, quads,...)
50	Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding
51	Heraanleg bedding (bv. verharderen, ontharden, infrezen, knuppelpad...)
52	Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)
53	Kleine herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen...)
54	Toegang verbeteren (bv. breedte optimaliseren, borduren verlagen...)
55	Aanpassen voor rolstoelgebruikers

60	Randmaatregelen
61	Verfraaiingen (bv. zitbankjes, vuilnisbakken, infobord...)
62	Toegangsbeperking (bv. voetgangers- fiets of tractorsluis, veerooster...)
63	Veiligheid verbeteren (bv. spiegel, zebrapad, snelheidsremmer...)
64	Herkenning vergroten (bv. (straat)naambordjes...)
65	Ecologische ingrepen (bv. aanplantingen, verruiging berm...)
66	Zwerfpuil verwijderen
70	Afschaffen
71	Buurtweg definitief afschaffen

1.2 Codes Draagvlak

1	Unaniem belangrijk gevonden
2	Belangrijk voor bepaalde groep
3	Controverse: geen compromis mogelijk
4	Onderzoek nodig, kan belangrijk zijn

2. Detailoverzicht

Cluster	Beschrijving	Wegdeel	Omschrijving	Advies (1)	Advies (2)	Draagvlak voor advies
1	<i>Twee wegjes tussen de Pierstraat en de Koekoekstraat. Wegje 1b ligt langs de nieuwe verkaveling.</i>	1a	Verbinding Pierstraat verleggen van parking naar 1b. Herkenbaarheid vergroten.	20	64	2
		1b	inrichten voor fietsers en voetgangers.	30	64	1
		W1	Verbinding aanleggen tussen 1a en 1b.			
2	<i>Wegcluster langs de Boomsesteenweg, ten noorden van de Pierstraat.</i>	2a	Toegankelijkheid rolstoelgebruikers verbeteren.	55		2
		2b	Toegankelijkheid rolstoelgebruikers verbeteren.	55		1
		2c	Toegankelijkheid rolstoelgebruikers verbeteren.	55		2
3	<i>Wegje 3a verbindt de Pierstraat met de Berkenlaan, 3b is een klein doorsteekje van de Halfstraat naar de Cederlaan en 3c is een doorsteek van de Halfstraat naar de Pierstraat.</i>	3a	Volledige breedte van de weg vrijmaken.	54		1
		3b	Geen ingrepen.	11		
		3c	Statuut nagaan, geen ingrepen.	12		
4	<i>Wegen door de Reukens.</i>	4a	Prikkeldraad verplaatsen.	50		1
		4b	Prikkeldraad verplaatsen.	51		2
		4c	Prikkeldraad verplaatsen.	50	63	1
		4d	Gevaarlijke oversteek beveiligen.	63		1
		W3	Verbinding Oeyvaersbos – Monument.			
		W4	Verbinding van de Langelaarsesteenweg naar de Halfstraat via Oeyvaersbos.			
		W5	Ontsluiting van woongebied richting Reukens.			

Cluster	Beschrijving	Wegdeel	Omschrijving	Advies (1)	Advies (2)	Draagvlak voor advies
5	<i>Weg 5a verbindt de Pierstraat met Oever, weg 5b is een verbinding tussen de Pierstraat en de Kleistraat.</i>	5a	Openstelling prioritair wegens functioneel en recreatief belang.	30	51	1
		5b	Toegankelijkheid verduidelijken, naam geven.	64		2
6	<i>6a is een verbinding tussen de Kapellestraat en de Hendrik Consciencelaan. Wegje 6b is het autovrije gedeelte van de Adriaan Sanderslei. Weg 6c loopt van de Kleistraat naar de Adriaan Sanderslei. 6d loopt van de Kleistraat naar de Pierstraat in Kontich en 6e verbindt de Karel Van de Woestijnelaan met de Adriaan Sanderslei. 6d en 6f liggen grotendeels in Kontich.</i>	W6	Verbinding Consciencelaan – Hof-Ter-Brieze – Kapellestraat voor voetgangers en fietsers.			
		6b	Geen ingrepen.	11		
		6c	Traject terug volledig vrijmaken en inrichten voor fietsers.	30	51	1
		6d	Bochten beveiligen, verlichting voorzien.	63		1
		6e	Geen ingrepen.	11		
		6f	Opnemen in onderhoudsplan, naam geven.	64	52	2
7	<i>Cluster van trage wegjes in centrum Aartselaar.</i>	7a	Verlichting plaatsen.	60		2
		7b	Geen ingrepen.	11		
		7c	Geen ingrepen.	11		
		7d	Geen ingrepen.	11		
		7e	Geen ingrepen.	11		
8	<i>8a loopt langs kasteel Solhof, 8b en 8c lopen langs kasteel Groeningenhof op de grens met Kontich.</i>	8a	Weg een naam en naambordje geven	64		1
		8b	Doorgang 1m72 vrijmaken thv bareel, naam geven	54	64	1
		8c	Doorgang 1m72 vrijmaken thv bareel, naam geven.	54	64	1
9	<i>Cluster van vier doorsteekjes in de wijk tussen de Kontichsesteenweg, de Borrekenslaan en de Ertbornstraat.</i>	9a	Bord weghalen, naam geven.	33	64	2
		9b	Geen ingrepen	11		

Cluster	Beschrijving	Wegdeel	Omschrijving	Advies (1)	Advies (2)	Draagvlak voor advies
		9c	Losse kiezel verstevigen.	50		2
		9d	Geen ingrepen	11		
		9e	Geen ingrepen	11		
10	<i>Mastboomstraat. Loopt van de Ysselaarlaan over de Edegemse beek richting Atomiumlaan.</i>		Beter onderhoud laatste stuk van de weg. Slechts officieuze doorgang mogelijk over de grens.	52		1
11	<i>Vier wegjes in de wijk tussen de Cleydaellaan en de Helststraat.</i>	11a	Geen ingrepen.	11		
		11b	Geen ingrepen.	11		
		11c	Geen ingrepen.	11		
		11d	Geen ingrepen.	11		
12	<i>Doorsteek van de Vluchtenburgstraat naar de Helststraat (coverfoto).</i>	12	Wegbedding verbeteren, zeker ter hoogte van de Vluchtenburgstraat. Naam geven.	50	64	1
		W7	Verbinding 12 met cluster 13.			
13	<i>Wegje 13a is een doorsteek van de Zinkvalstraat naar de Cleydaellaan/Kerkeneinde. 13b is een verkeersvrij stuk van de Zinkvalstraat dat uitkomt op de Cleydaellaan en 13c zijn de wegjes in het bos.</i>	13a	Nieuw brugje.	50	60	1
		13b	Geen ingrepen.	11		
		13c	Geen ingrepen.	11		
14	<i>14a is een doorsteek in het verlengde van de Schelselei die de Industrieweg en de Vluchtenburgstraat verbindt. Weg 14b is de Hulstlei, die de Zinkvalstraat verbindt met de Steenwinkelstraat.</i>	14a	Parkeren op de buurtweg verhinderen.	45		1
		14b	weg op volledige breedte openstellen. Er kan ook een alternatieve locatie gezocht worden waar een bredere bedding voorzien kan worden. Zie bv wenslijn W9. Degelijke bedding voorzien.	54	64	1
15	<i>15a en 15b zijn twee doorsteken van de Leugstraat naar de</i>	15a	Naambordje geven en opnemen in onderhoudsplan	52	64	1

Cluster	Beschrijving	Wegdeel	Omschrijving	Advies (1)	Advies (2)	Draagvlak voor advies
	<i>steenweg, 15c is een doorsteek van de Frederik Sheidlaan naar de Leugstraat.</i>	15b	Weinig belangrijk, geen ingrepen.	12		
		15c	Fietsstrook doortrekken tot aan de Leugstraat (W8)	21	63	1

3. Unaniem, belangrijk

Hieronder vindt u een overzicht van unanieme adviezen of suggesties die door het merendeel van de bevroagden als zeer belangrijk of belangrijk aangegeven werden. Bij het opstellen van prioriteiten kan u zich baseren op deze tabel.

Wegdeel	Omschrijving	Advies (1)	Advies (2)	Draagvlak
1a	Verbinding Pierstraat verleggen van parking naar 1b. Herkenbaarheid vergroten.	20	64	2
1b	inrichten voor fietsers en voetgangers.	30	64	1
2a	Toegankelijkheid rolstoelgebruikers verbeteren.	55		2
2b	Toegankelijkheid rolstoelgebruikers verbeteren.	55		1
2c	Toegankelijkheid rolstoelgebruikers verbeteren.	55		2
3a	Volledige breedte van de weg vrijmaken.	54		1
4a	Prikkeldraad verplaatsen.	50		1
4b	Prikkeldraad verplaatsen.	51		2
4c	Prikkeldraad verplaatsen.	50	63	1
4d	Gevaarlijke oversteek beveiligen.	63		1
5a	Openstelling prioritair wegens functioneel en recreatief belang.	30	51	1
5b	Toegankelijkheid verduidelijken, naam geven.	64		2
6b	Opnemen in onderhoudsplan.	52		2
6c	Traject terug volledig vrijmaken en inrichten voor fietsers.	30	51	1
6d	Bochten beveiligen, verlichting voorzien.	63		1
6f	Opnemen in onderhoudsplan, naam geven.	64	52	2
7a	Verlichting plaatsen.	60		2
8a	Weg een naam en naambordje geven	64		1
8b	Doorgang 1m72 vrijmaken thv bareel, naam geven	54	64	1
8c	Doorgang 1m72 vrijmaken thv bareel, naam geven.	54	64	1
9a	Bord weghalen, naam geven.	33	64	2
9c	Losse kiezel verstevigen.	50		2
10	Beter onderhoud laatste stuk van de weg.	52		1
12	Wegbedding verbeteren, zeker ter hoogte van de Vluchtenburgstraat. Naam geven.	50	64	1
13a	Nieuw brugje.	50	60	1
14a	Parkeren op de buurtweg verhinderen.	45		1

14b	weg op volledige breedte openstellen. Er kan ook een alternatieve locatie gezocht worden waar een bredere bedding voorzien kan worden. Zie bv wenslijn W9. Degelijke bedding voorzien.	54	64	1
15a	Naambordje geven en opnemen in onderhoudsplan	52	64	1
15c	fietsstrook doortrekken tot aan de Leugstraat (W8)	21	63	1

4. Te onderzoeken

Hieronder vindt u een overzicht van de wegdelen waarvoor meer informatie nodig is om tot een goede beslissing te komen. In de kolommen Advies (1) en Advies (2) vindt u de potentiële maatregelen die getroffen kunnen worden.

Wegdeel	Omschrijving	Advies (1)	Advies (2)	Draagvlak
3c	Statuut nagaan.	12		

5. Quick-wins

Tijdens het traject kwamen enkele knelpunten naar voor die waarschijnlijk snel en met weinig tijdsinvestering en middelen opgelost kunnen worden. Om de dynamiek rond trage wegen niet te laten stilvallen, wordt aangeraden om deze knelpunten zo snel mogelijk aan te pakken. Elke realisatie kan vervolgens in de kijker gezet worden in de gemeentekrant.

Wegdeel	Omschrijving ingreep
1b	Het traject kan op korte termijn voor wandelaars vrijgemaakt worden door de wegbedding een paar keer kort te maaien.
5a	Wegbedding vrijmaaien op grondgebied van Aartselaar.
6c	Kan op korte termijn vrijgemaaid worden en afgepaald worden zodat de weg terug bruikbaar is voor voetgangers.
9a	Bord wegnemen of aangelanden aanschrijven om bord te verwijderen.
14a	Weg afpalen zodat er geen wagens/vrachtwagens op kunnen parkeren.

6. Topprioriteiten

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

Het is belangrijk voor het tragewegennet van Aartselaar dat deze assen bij toekomstige werken/projecten mee in de planning genomen worden en zo sterk mogelijk uitgebouwd worden.