

Beleidsplan

Gemeentelijk mobiliteitsplan

december 2020



TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



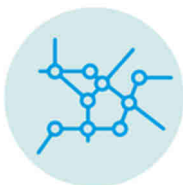
GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met alle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

Documentbeschrijving

Titel	Beleidsplan
Ondertitel	Gemeentelijk mobiliteitsplan
Aantal pagina's	77
Pulicatie nummer	1911
Datum	december 2020
Auteurs	Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Gemeente Zoersel
Contactpersoon	Evelyne Michiels

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Uitgangspunten voor een mobiliteitsplan	1
1.2	Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan	1
1.3	Ambtelijke en bestuurlijke afstemming	2
1.4	Participatie	2
I.	Informatief deel	4
2	Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen	5
2.1	Knelpunten, kansen en bedreigingen	5
2.2	Resultaten van de synthesenota	5
2.2.1	Doorstromingsproblemen N12	5
2.2.2	Sluipverkeer	6
2.2.3	Vrachtverkeer	7
2.2.4	Mobiliteitsgevolgen PPS Halle	8
2.2.5	Verschillende fase omleidingswegen Zoersel, Malle	8
2.2.6	Multimodaliteit	10
2.2.7	Mobiliteitsbeleid in relatie tot duurzaam beleid	10
2.2.8	Autodelen	10
2.2.9	Fietsroutenetwerk	11
3	Scenario duurzame mobiliteit	12
4	Relatie met andere beleidsplannen	13
4.1	Bovenlokaal niveau	13
4.1.1	Regionaal mobiliteitsplan en openbaar vervoerplan (Routeplan 2030)	13
4.1.2	Bovenlokaal vrachtroutenetwerk	15
4.1.3	Mobiliteitsstudie Noorderkempen	16
4.2	Lokaal niveau	17
4.2.1	Beleidsnota 2019-2024	17
4.2.2	Verkeersveilige gemeente	17
4.2.3	Klimaatplan 2030	19
II.	Richtinggevend deel	20
5	Operationele doelstellingen	21
6	Beleidsscenario	22
6.1	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en invloed op bereikbaarheid	22
A1.	Ruimtelijk beleid	22
A2.	Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid	24
A3.	Wegencategorisering	27
A4.	Lokaal vrachtroutenetwerk	29
6.2	Werkdomein B: Netwerken per modus	30
B1.	Afbakening Verblijfsgebieden en Voetgangersvoorzieningen	30

B2.	Fietsroutenetwerk.....	33
B3.	Openbaar vervoernetwerk.....	37
6.3	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	41
C1.	Vervoersmanagement.....	41
C2.	Sensibilisering, marketing en informatie.....	41
C3.	Handhaving.....	42
C4.	Monitoring en evaluatie.....	42
6.4	Andere ondersteunende maatregelen.....	43
7	Actieplan	1
	Bijlage 1: Projectfiche doortocht Halle	2
	Bijlage 2: Projectfiche wijkcirculatieplannen.....	7
	Bijlage 3: Verslag participatie beleidsfase	11
	Bijlage 4: Verslag Projectstuurgroep	16
	Bijlage 4: kaartenbundel.....	21

Overzicht figuren

Figuur 1: Sluiproutes (bron: Synthesenota).....	6
Figuur 2: Sluiproutes - prioriteiten (bron: Synthesenota).....	7
Figuur 3: Lokaal vrachtrouten netwerk (bron: Synthesenota).....	8
Figuur 4: Modale filter Zoersel centrum (bron: Synthesenota).....	9
Figuur 5: Score halte-uitrusting 20 belangrijkste haltes (bron: Synthesenota).....	10
Figuur 6: Audit lokaal fietsrouten netwerk (Bron: Synthesenota).....	11
Figuur 7: Een hiërarchisch gelaagd netwerk (Bron: ontwerp Routeplan 2030, versie april 2020).....	13
Figuur 8: Fiets- en mobiliteitsknopen (Bron: ontwerp Routeplan 2030, versie april 2020).....	14
Figuur 9: Fiets- en mobiliteitsknopen (Bron: ontwerp Routeplan 2030, versie april 2020).....	14
Figuur 10: Regionaal vrachtrouten netwerk.....	15
Figuur 11: gewenste ruimtelijke structuur groene long met woonkern Halle (Bron: GRS).....	22
Figuur 12: gewenste ruimtelijke structuur oostelijke open ruimte (Bron: GRS).....	23
Figuur 13: gewenste ruimtelijke structuur van N14 en Zoersel (Bron: GRS).....	24
Figuur 14: Opdeling plangebied en geplande ontsluitingsstructuur (Bron: MOBER Masterplan Van Pelt Zoersel, januari 2019).....	26

Overzicht kaarten

Kaart 1: Scenario duurzame mobiliteit.....	12
Kaart 2: Wegencategorisering.....	28
Kaart 3: Lokaal vrachtrouten netwerk.....	30
Kaart 4: Afbakening verblijfsgebieden.....	31
Kaart 5: Verblijfsgebieden: prioriteiten.....	33
Kaart 6: Fietsrouten netwerk.....	34
Kaart 7: BFF prioriteiten.....	35
Kaart 8: Lokaal fietsrouten netwerk - prioriteiten.....	36
Kaart 9: Openbaar vervoer - prioriteiten halte-uitrusting.....	40

1 Inleiding

1.1 Uitgangspunten voor een mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan als basis voor het mobiliteitsbeleid

Het 'Mobiliteitsplan' vormt de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enerzijds geeft het de krachtlijnen voor toekomstig beleid weer, anderzijds worden concrete acties opgenomen voor de komende jaren. Het is belangrijk dat een mobiliteitsplan robuust genoeg is om gedurende een lange tijd als beleidsmatige onderbouw voor het mobiliteitsbeleid te kunnen fungeren.

Het mobiliteitsplan vormt een kader voor samenwerking met andere actoren, bijvoorbeeld diensten binnen de gemeente of externe partijen zoals het Vlaams Gewest en De Lijn. Veel acties die in het mobiliteitsplan staan, hebben direct te maken met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid, sport, ouderenzorg of onderwijs. Samenwerken aan mobiliteit staat daarom centraal.

Pijlers van een mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is een doorvertaling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De Vlaamse doelstellingen zijn uitgewerkt naar lokaal niveau en het gemeentelijke mobiliteitsplan richt zich naar de uitgangspunten die op Vlaams en provinciaal niveau zijn bepaald.

Een belangrijk uitgangspunt van een mobiliteitsplan is het STOP-principe. Hierbij wordt uitgegaan van een hiërarchie van vervoerswijzen: Stappen eerst, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en als laatste Privévervoer. Met privévervoer wordt hier privaat gemotoriseerd vervoer bedoeld. Deze gedachte komt doorheen het mobiliteitsplan steeds terug.

Het Vlaamse openbaar vervoerbeleid legt momenteel de nadruk op Basisbereikbaarheid. Uitgangspunt bij Basisbereikbaarheid is de combinatie van openbaar vervoer met andere vormen van mobiliteit zoals de fiets. Ook lokale vervoersinitiatieven spelen een belangrijke rol.

Participatie is een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid. Op verschillende momenten tijdens het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren en evalueren van het mobiliteitsbeleid worden burgers betrokken. Gemeenten kunnen dit zelf op maat bepalen.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan in een veranderend bovenlokaal mobiliteitsbeleid

Het decreet Basisbereikbaarheid brengt het mobiliteitsbeleid in beweging. Enerzijds verschuift het Vlaams mobiliteitsbeleid meer richting naar Vervoerregio's. Anderzijds brengt dit een grondige hertekening van het openbaar vervoernetwerk met zich mee. Tijdens de opmaak van dit gemeentelijk mobiliteitsplan is er nog geen goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan en nog geen goedgekeurd openbaar vervoernetwerk. Er werd getracht om rekening te houden met de laatste stand van zaken.

1.2 Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan

De opmaak van een mobiliteitsplan gebeurt in verschillende stappen waarbij verschillende actoren betrokken zijn. Tijdens de verschillende stappen wordt



teruggekeken naar het beleid van de afgelopen jaren en wordt een toekomstvisie voor de gemeente bepaald. Concreet zijn de volgende stappen gevolgd:

Fase 1: Oriëntatie

De oriëntatiefase vormt een eerste stap richting een nieuw mobiliteitsbeleid en omvat een overzicht van bestaande plannen en studies, de visie van diverse actoren en een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek. Op basis hiervan is bepaald welke informatie nog nodig is om een gedegen mobiliteitsplan op te kunnen stellen. De resultaten van deze fase zijn vastgelegd in de 'Oriëntatienota'.

Fase 2: Planopbouw

Tijdens de planopbouw worden de krijtlijnen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid bepaald. Hiertoe wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd en geanalyseerd. Bovendien wordt een trendscenario opgesteld en een aantal duurzame scenario's voor toekomstig mobiliteitsbeleid. Op basis van de evaluatie wordt een scenario gekozen dat wordt uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Ook worden de Vlaamse doelstellingen vertaald naar lokale doelstellingen. De resultaten van deze fase worden weergegeven in de 'Synthesenota'.

Fase 3: Beleidsplan

Tijdens de laatste fase wordt het uiteindelijke mobiliteitsplan opgesteld. Het gekozen scenario wordt verder uitgewerkt volgens de werkdomeinen die door de Vlaamse overheid zijn bepaald. Het mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente haar mobiliteitsbeleid wil vormgeven. Daarnaast worden acties gedefinieerd die worden gerangschikt naar werkdomein, prioriteit en initiatiefnemer. Per document wordt door de Vlaamse overheid strak omschreven hoe het document opgebouwd moet zijn en welke inhoud het bevat.

1.3 Ambtelijke en bestuurlijke afstemming

Doorheen het planproces is er op verschillende momenten ambtelijke en bestuurlijke afstemming geweest.

Ter voorbereiding van dit beleidsplan werd een visienota besproken in het college. Hierin werden de grote lijnen van het beleidsplan vastgelegd.

De Projectstuurgroep (PSG) volgt de opmaak van het mobiliteitsplan op. Zij kwam bijeen op:

- 21 juni 2019
- 19 december 2019
- 18 november 2020.

1.4 Participatie

Bij de opmaak van het mobiliteitsplan werden 3 participatierondes gehouden.

Oriëntatiefase

In de oriëntatiefase werd er in elke deelgemeente een participatieavond gehouden (op 24 april 2019, 29 april 2019 en 2 mei 2019) Tijdens deze avonden bogen zich telkens een 40-tal bewoners over de mobiliteitskansen en -problemen in de gemeente. In totaal hebben dus een 120-tal inwoners hun inbreng gehad.



Als eerste werd er aan hen gevraagd hoe zij de toekomst zien voor Zoersel op het vlak van mobiliteit binnen 10-20 jaar. Zij konden hun visie op verschillende post-its schrijven. Daarna werden de visies besproken en gecategoriseerd in een aantal thema's: voetganger, fietsers, openbaar vervoer, auto, zwaar vervoer, publieke ruimte, milieu, veiligheid.

Vervolgens werd aan hen gevraagd om enkele goede voorbeelden in de gemeente op kaart te situeren. Deze voorbeelden werden daarna ook opnieuw besproken.

Tot slot werd aan hen gevraagd om de problemen op kaart te situeren. De problemen werden in volgende thema's gecategoriseerd en besproken.

- bereikbaarheid,
- hoeveelheid/aard van het verkeer,
- snelheid,
- onveiligheidsgevoel,
- kwaliteit van de weg/fietspad,
- oversteekbaarheid.

Planopbouw

Tijdens het participatiemoment (op 5 november 2019) van deze fase werden de scenario's toegelicht aan de bevolking en werd hen gevraagd hoe zij de scenario's nog beter zouden maken. Hun suggesties werden per scenario toegevoegd.

Beleidsplan

Tijdens het laatste participatiemoment (op 21 oktober 2020) werd het concept-mobiliteitsplan toegelicht, nadat eerst nog de resultaten van de onderzoeken uit de vorige fase werden overlopen.

Het verslag van dit laatste participatiemoment is opgenomen als bijlage bij deze nota.



I. Informatief deel



2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

2.1 Knelpunten, kansen en bedreigingen

Knelpunten

- beperkte maatvoering, kwaliteit en toegankelijkheid van de infrastructuur (voetpaden, fietspaden en rijbaan)
- fietsroutes door doortochten (Halle, Sint-Antonius én Zoersel)
- doorstromingsproblemen van het openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer op de N12
- doorstromingsproblemen op de N14 in centrum Zoersel. (Dit is een lokaal gegeven dat zich kan opbouwen tot de E34. Op de N12 is dit structureel en over de volledige lengte)
- bereikbaarheid openbaar vervoer tussen Halle en Antwerpen (nu enkel mogelijk met een overstap met lange wachttijd)
- hoge bezettingsgraad van de snelbus richting Antwerpen
- beperkte toegankelijkheid van de halte-infrastructuur voor het openbaar vervoer (en algemeen toegankelijkheid)
- hoeveelheid vrachtverkeer door de dorpskernen
- hoeveelheid (grensoverschrijdend) (sluip)verkeer door dorpskernen en wijken;
- de algemene oversteekbaarheid op kruispunten met verkeerswegen voor alle modi
- Rodendijk: verkeersveiligheid

Kansen

- vervoersregio Antwerpen
- snelbus richting Antwerpen
- trage wegen
- geplande omleidingsweg Zoersel
- P&R Zoersel
- regionaal overleg Noorderkempen.

Bedreigingen

- uitbreiding bedrijventerrein Malle.

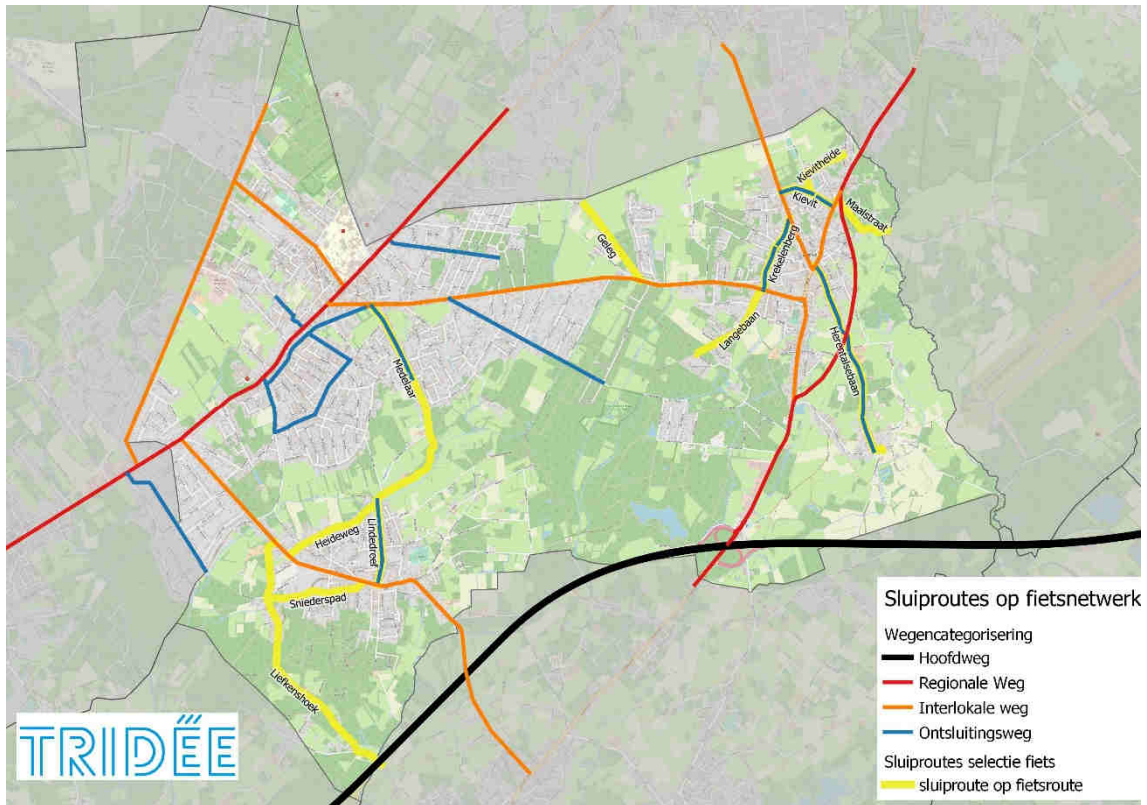
2.2 Resultaten van de synthesesnota

In dit hoofdstuk worden de conclusies van de onderzoeken tijdens synthesesfase samengevat.

2.2.1 Doorstromingsproblemen N12

Tijdens de terreinobservaties werd vastgesteld dat er problemen op het vlak van doorstroming op de N12 tijdens de ochtend- en avondspits zijn (gedeelte tussen de Andreas Vesaliuslaan en Kwikaard). Maar dit probleem stelt zich vooral in de rijrichting Malle en is bovendien beperkt in plaats: tussen het kruispunt met de Andreas Vesaliuslaan en de Bethaniënleiei.

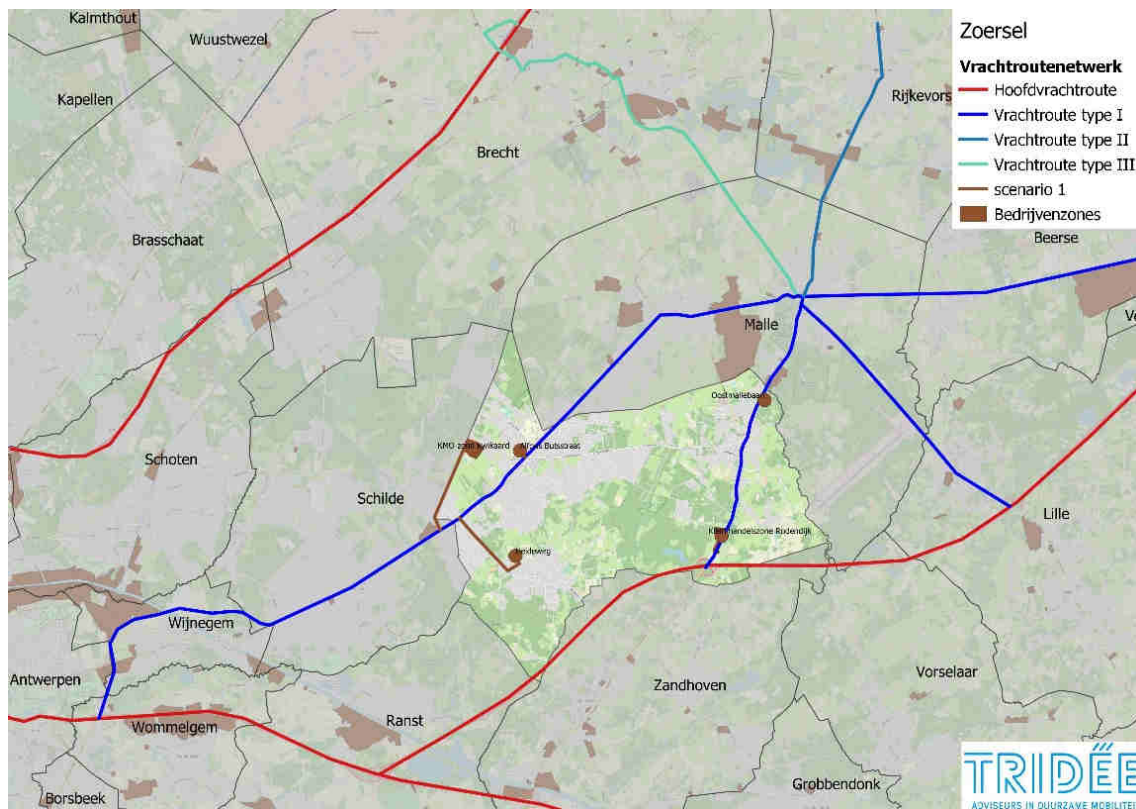




Figuur 2: Sluiproutes - prioriteiten (bron: Synthesenota)

2.2.3 Vrachtverkeer

Het onderzoek naar het vrachtverkeer leidde tot 2 scenario's voor de uitbouw van een lokaal vrachtroutenetwerk. Door een beslissing van de burgemeester blijft er nog slechts één scenario over, namelijk de kamstructuur. Dit houdt in dat het lokaal vrachtverkeer via de kortste en meest geschikte wegen naar de vrachtroutes type I wordt geleid (zijnde N12 en N14).



Figuur 3: Lokaal vrachtroutenwerk (bron: Synthesenota)

2.2.4 Mobiliteitsgevolgen PPS Halle

Voor het PPS van Halle werd reeds een mobiliteits- en parkeerstudie uitgevoerd. Tijdens de synthesefase werd deze studie bij wijze van second opinion herlezen. De conclusies werden bevestigd: de impact van deze ruimtelijke projecten is beperkt.

De problematiek van de doortocht is erg complex. Er is inderdaad veel verkeer en wellicht veel doorgaand verkeer maar dit kan niet afgeleid worden naar andere routes zonder andere kernen te belasten. Wel is het aangewezen om het doorgaand vrachtverkeer er uit te halen. De intensiteiten maken dat fietspaden in principe zijn aangewezen. Maar er is gewoon geen ruimte om én conforme fietspaden én conforme voetpaden aan te leggen. Daarom wordt geadviseerd om over te gaan tot een grondige herinrichting van het smalste deel van de straat volgens het shared-space principe. Bij deze nota zijn aanbevelingen geformuleerd in een projectfiche over de herinrichting van de doortocht van Halle.

2.2.5 Verschillende fase omleidingswegen Zoersel, Malle

Zowel in Zoersel als in Malle plant het Agentschap Wegen en Verkeer de aanleg van omleidingswegen rond de dorpskernen. Volgens de huidige plannen gebeurt dit in 3 fasen (omleidingsweg Zoersel, omleidingsweg Malle fase 1 en omleidingsweg Malle fase 2). De gemeente wil weten wat de verkeerssituatie zal zijn na de realisatie van de omleidingsweg Zoersel en de omleidingsweg Malle fase 1 om zo na te gaan of er tussentijdse maatregelen nodig zijn maar ook wat de gemeente kan doen in afwachting van de realisatie van deze omleidingswegen.

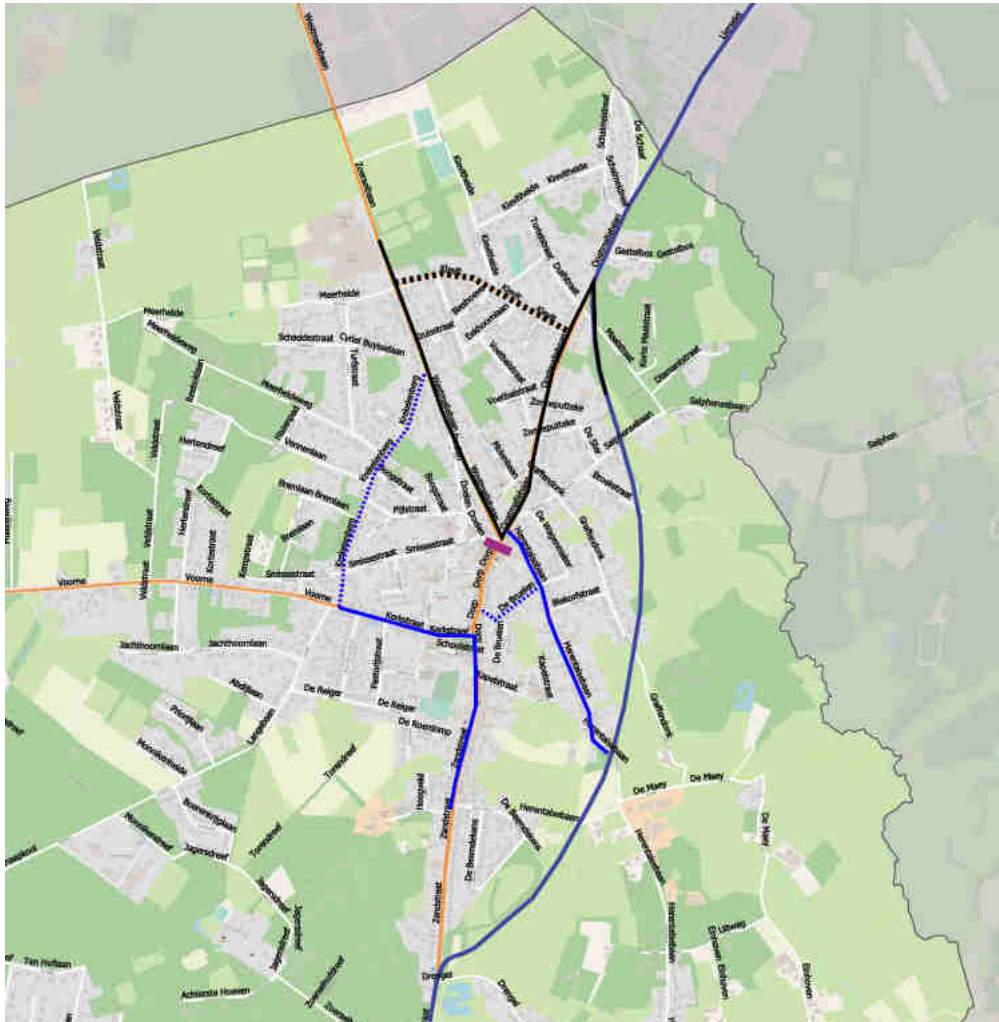
Er werden enkele verbetervoorstellen geformuleerd op het voorliggend ontwerp.

Opportunititeit bij fase 1

Bij de herinrichting van de doortocht wordt in het ontwerp reeds een voorkeursrichting toegepast komende van E34 en Malle door een aangepaste inrichting van de kruispunten. Er is potentieel om deze voorkeursrichting fysiek af te dwingen door een filter toe te passen voor gemotoriseerd verkeer en zwaar vervoer met behoud van doorgang voor fietsers en openbaar vervoer (bus).

Het doorgaand gemotoriseerd verkeer en zwaar vervoer moet gebruik maken van de omleidingsweg. Bestemmingsverkeer kan tot aan de knip rijden en gebruik maken van randparkings. Deze randparkings kunnen geïntegreerd worden in het ontwerp van het Dorpsplein. De bereikbaarheid met de auto voor de bewoners van Zoersel moet wel gegarandeerd blijven.

Deze filter zorgt er ook voor dat er in afwachting van de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein de omleidingsweg verplicht moet gebruikt worden en geen sluisverkeer meer mogelijk is door de dorpskern van Zoersel. Bussen en fietsers moeten nog wel door kunnen rijden.



Figuur 4: Modale filter Zoersel centrum (bron: Synthesenota)

Aandachtspunten bij fase 2

De omleidingsweg rond Malle wordt voorzien in fase 2. Het voorlopige traject van deze ringweg tussen de Lierselei (N14) en De Schaaf ligt al enkele decennia vast en was al ingetekend op het Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) Voorkensheide. Het traject zal voornamelijk het tracé van het BPA volgen. Definitieve ontwerpen zijn nog niet

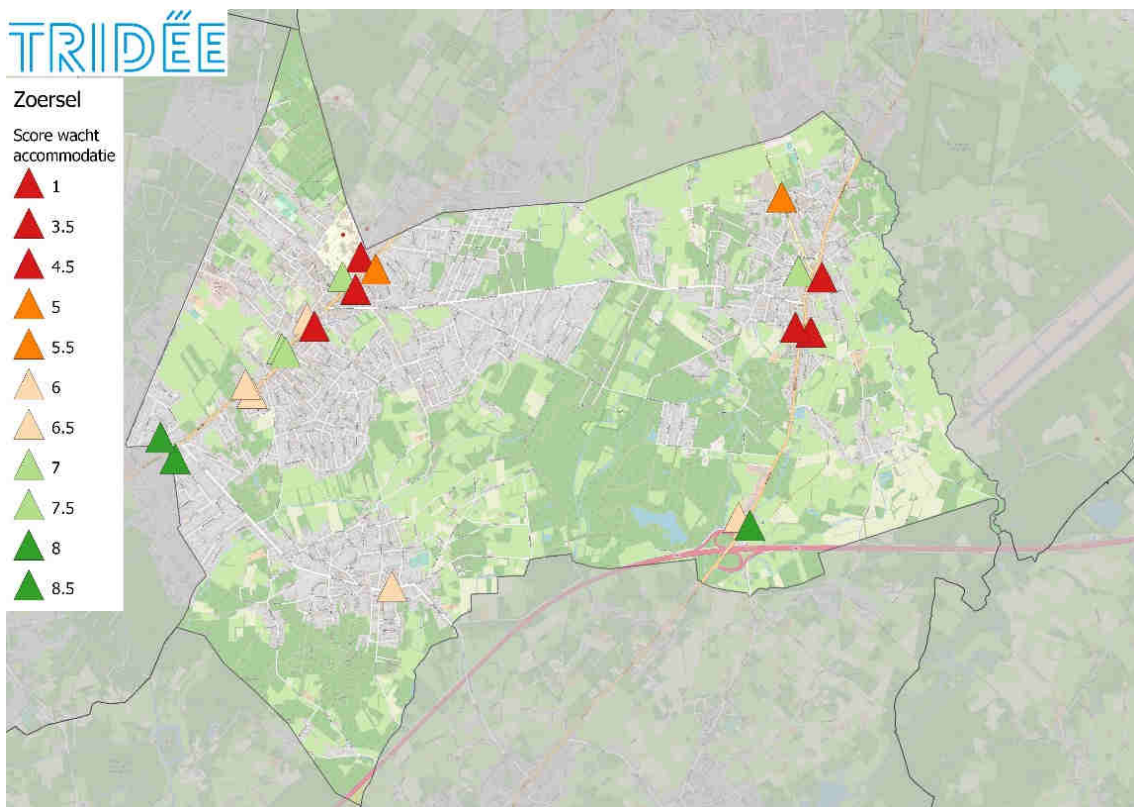


klaar. In maart 2018 werden voorlopige concepten voorgelegd aan de inwoners van Malle.

De belangrijkste aandachtspunten op het eerste ontwerp van het kruispunt N14 / ontsluiting bedrijventerrein is de oversteekbaarheid voor fietsers en de maatvoering van de fietsinfrastructuur

2.2.6 Multimodaliteit

Er werd een audit uitgevoerd van de 20 bushaltes met de meeste opstappers. Er werd gekeken naar de toegankelijkheid, aanwezigheid en kwaliteit van fietsenstallingen en wachtaccommodatie. Aan iedere halte werd een score gegeven. Slecht scorende haltes zullen hoger op de prioriteitenlijst komen.



Figuur 5: Score halte-uitrusting 20 belangrijkste haltes (bron: Synthesenota)

2.2.7 Mobiliteitsbeleid in relatie tot duurzaam beleid.

In de synthesesfase werd een uitgebreide verkenning uitgevoerd van ondersteunende maatregelen die enerzijds tot doel hebben het autogebruik te verminderen en verduurzamen en anderzijds ondersteunende maatregelen om duurzame modi te stimuleren. Uit deze verkenning halen we de maatregelen die het beste aansluiten bij de gemeente. Deze worden opgenomen in de actietabel.

2.2.8 Autodelen

Voor wat autodelen betreft heeft de gemeente Zoersel als huidige doelstelling om tegen 2025 minstens 1 autodelwagen te hebben per deelgemeente. Het heeft hierbij een duidelijke ambitie voor ogen.

Om de vraag te vergroten kan de gemeente actie communiceren over autodelen via infoavonden, brochures, testdagen enz. Als stimulerende maatregelen kan ook de

parkeernorm voor projectontwikkelaars verlaagd worden als deelauto's worden neergezet: het verlagen van de parkeernorm bespaart veel kosten voor projectontwikkelaars en maakt het makkelijker voor aanbieders om een deelauto neer te zetten. Om het gebruik van deelwagens te stimuleren, plant de gemeente op korte termijn om een deelwagen in te zetten voor dienstverplaatsingen. Buiten de diensturen kunnen bewoners hiervan gebruik maken. De standplaats is het gemeentehuis in Sint-Antonius.

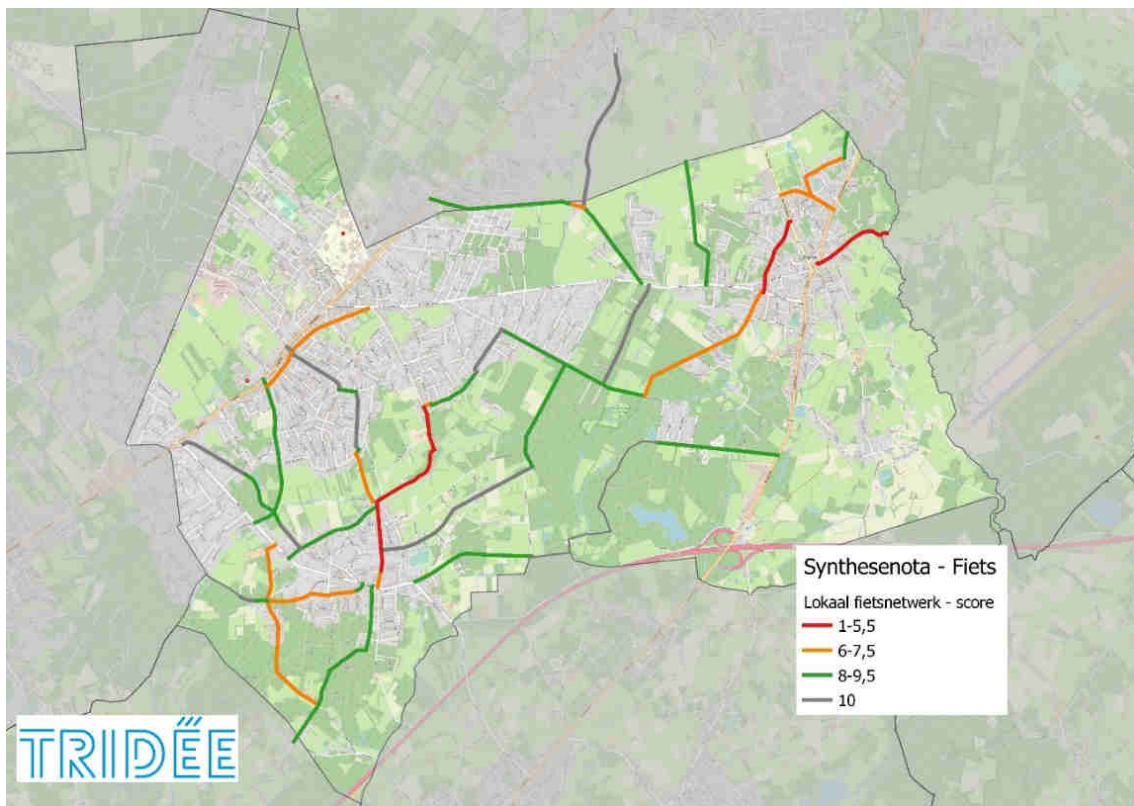
2.2.9 Fietsrouten netwerk

De gemeente wil graag weten of de fietspaden en fietsroutes voldoende in orde zijn, rekening houdende met de opkomst van de elektrische fiets. En zo niet waar welke maatregelen nodig zijn.

Er werd geen bijkomende audit uitgevoerd van het bovenlokaal fietsnetwerk (BFF). De Fietsbarometer, uitgevoerd op het BFF door de provincie levert voldoende informatie op en omvat ook al een prioriteitenlijst.

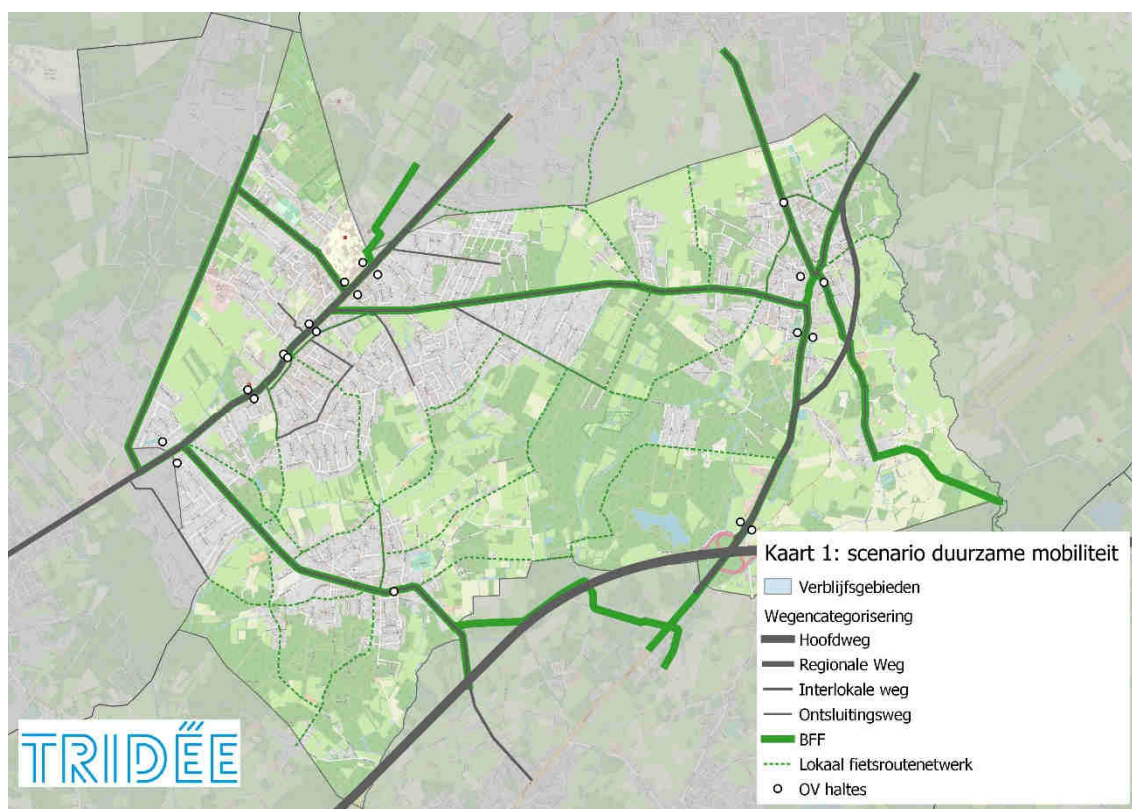
Voor de lokale functionele fietsroutes werd er een terreinbezoek uitgevoerd waarbij we de breedte, de tussenbreedte en de algemene staat inventariseren. Ieder segment van deze route werd beoordeeld op deze informatie zodat duidelijk wordt waar de grootste problemen zijn.

Voor zowel het bovenlokaal als het lokaal functioneel netwerk wordt de koppeling gemaakt met de aangekaarte problemen tijdens de participatieavonden (Oriëntatiefase) alsook met de resultaten van de Route2school analyse.



Figuur 6: Audit lokaal fietsroutenetwerk (Bron: Synthesenota)

3 Scenario duurzame mobiliteit



Kaart 1: Scenario duurzame mobiliteit

Het scenario Duurzame Mobiliteit bestaat uit volgende kernprincipes:

- Een grofmazige ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerd verkeer bestaande uit een boomstructuur;
- Binnen de mazen van deze grote wegen worden de verblijfsgebieden ingericht als MIXwijken/Leefwijken;
- Een fijnmazig fietsroutenetwerk die zowel verplaatsingen op lange afstand als korte verplaatsingen faciliteert;
- Een openbaar vervoernetwerk dat overstap van fiets op bus en bus op bus kwalitatief ondersteunt.

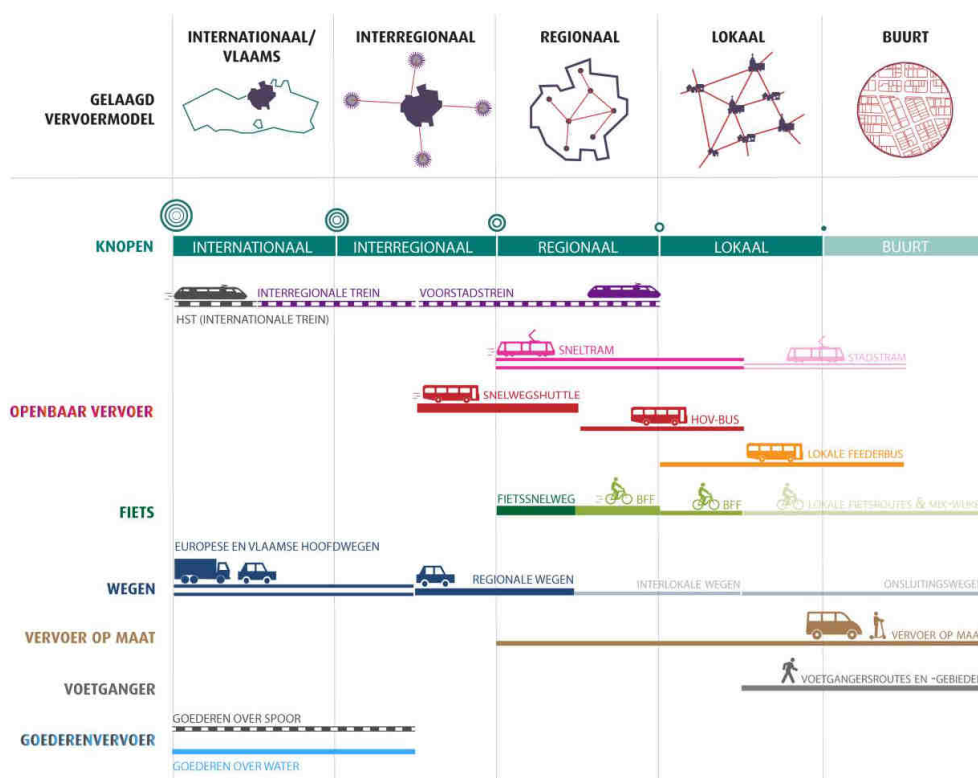
4 Relatie met andere beleidsplannen

4.1 Bovenlokaal niveau

4.1.1 Regionaal mobiliteitsplan en openbaar vervoerplan (Routeplan 2030)

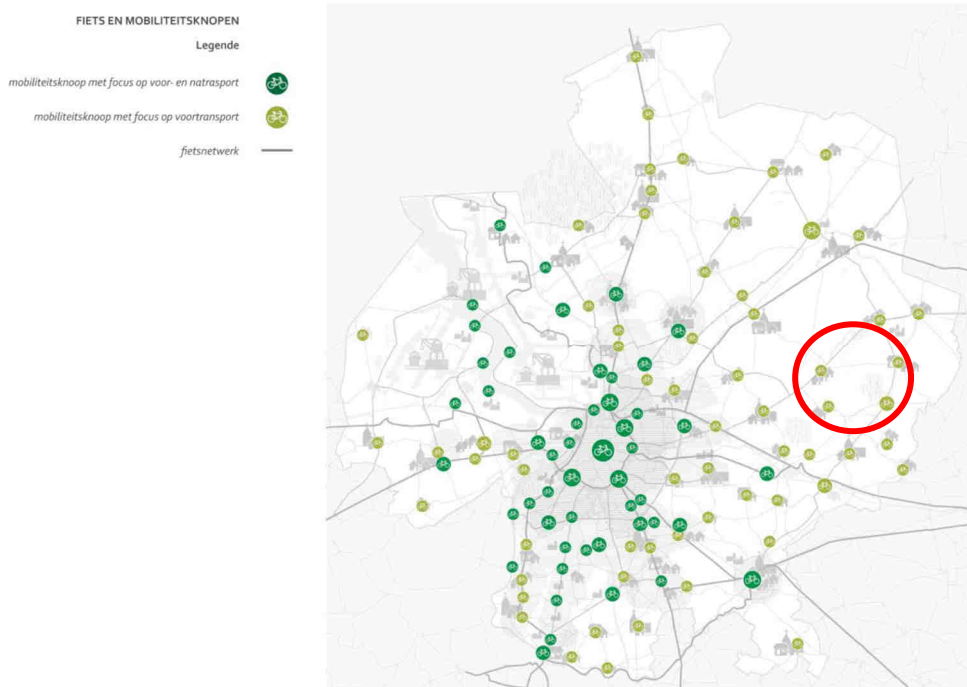
In Vervoerregio Antwerpen is men volop bezig met het opstellen van een plan waarin de gezamenlijke mobiliteitsvisie voor alle vervoersmiddelen op lange termijn wordt vastgelegd.

Op het moment van de opmaak van dit plan is er een ontwerp van Routeplan 2030 dat nog moet worden bekrachtigd door de Vervoersregioraad (versie april 2020).



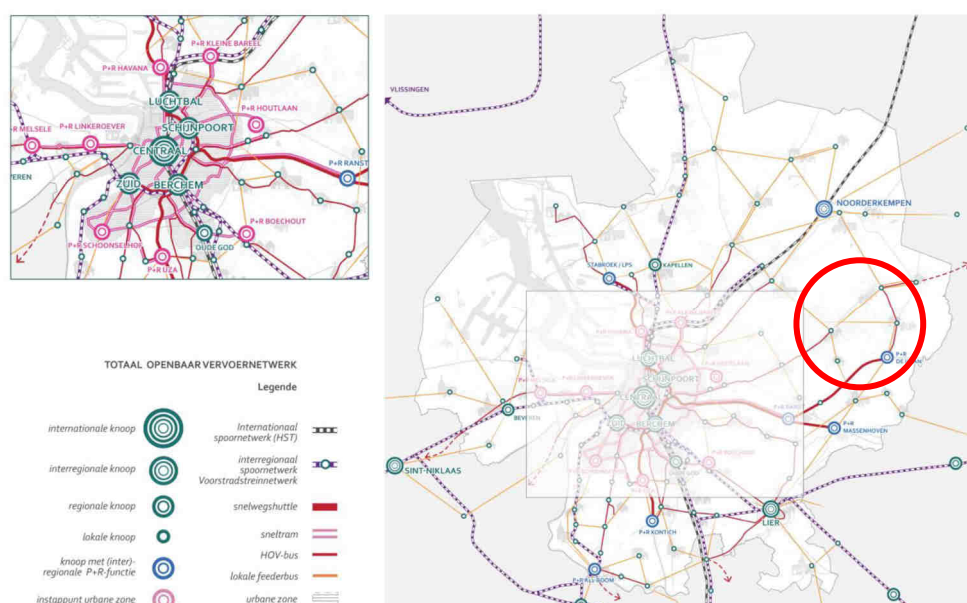
Figuur 7: Een hiërarchisch gelaagd netwerk (Bron: ontwerp Routeplan 2030, versie april 2020)

Het Routeplan 2030 beschrijft een helder hiërarchisch vervoernetwerk, dat richting geeft aan het regionale mobiliteitsbeleid.



Figuur 8: Fiets- en mobiliteitsknopen (Bron: ontwerp Routeplan 2030, versie april 2020)

Het Routeplan benadrukt het belang van fietsenstallingen aan halten. Voor de gemeente Zoersel moeten deze dienen voor de fiets als voortransport.



Figuur 9: Fiets- en mobiliteitsknopen (Bron: ontwerp Routeplan 2030, versie april 2020)

Voor Zoersel bestaat het kernnet uit:

- een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) -bus die N12 volgt;
- een snelwegshuttle om de 15 minuten via E34: Turnhout-Antwerpen.

Voor het aanvullend net worden volgende verbinding als lokale feederbus voorgesteld:

- tussen Sint-Job - Sint-Antonius – Halle - Broechem (betere aansluiting in Zandhoven op snelbussen naar Antwerpen);
- Tot slot is er het functioneel net. Dat zijn lijnen die meestal enkel in de spits rijden, al zijn daar ook uitzonderingen op. Het merendeel van die lijnen rijdt in functie van de scholen. Functionele lijnen maken altijd deel uit van het aanvullend net.

4.1.2 Bovenlokaal vrachtroutenetwerk

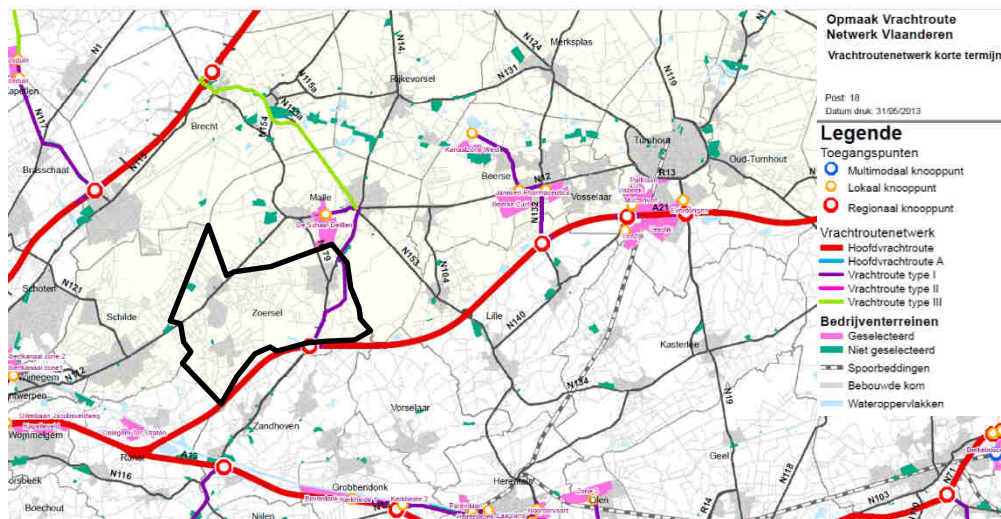
MOW (departement Mobiliteit en Openbare Werken) tekende in 2013 een vrachtroutenetwerk uit voor heel Vlaanderen onder meer in samenwerking met de gemeenten. Bij deze studie ligt de focus op regionale bedrijventerreinen met een grootte van minstens 50 ha of clusters van bedrijventerreinen die deze grootte evenaren.

Voor de gemeente Zoersel is de bewegwijzeringszone 43 van toepassing, specifiek bedrijventerrein De Schaaf-Delften in Malle.

Gezien de centrale ligging van het bedrijventerrein tussen de E19 en de E34 dient het bedrijventerrein vanaf beide snelwegen bewegwijzerd te worden. Naar de E34 wordt het bedrijventerrein ontsloten via de nog aan te leggen omleidingsweg rond Zoersel, de N14 en de N12. Wanneer de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein is gerealiseerd zal de ontsluiting gebeuren via deze weg en niet via de N14 en de N12.

Gezien de grote omrijfactor voor het verkeer komende van de E19 werd in de studie Noorderkempen voorgesteld het bedrijventerrein een bijkomende ontsluiting te geven. Deze tweede ontsluiting is gericht op de E19. Op korte termijn verloopt deze ontsluitingsroute via de Pappbosstraat (Brecht), de N133, de N115, de N153 en de N12. Op lange termijn zal de route gebruik maken van de rondweg om Brecht en de rondweg om Oostmalle zoals weergegeven in de studie Noorderkempen.

Door de selectie van de route komende van de E19 creëert men in feite een maasdoorsnijding. Een mogelijke remediëring hiervoor bestaat in het plaatsen van elektronische vrachtwagensluizen. Vrachtwagens die niet in Malle moeten zijn worden zo ontmoedigd om de maas te doorsnijden.



Figuur 10: Regionaal vrachtroutenetwerk

Op het grondgebied van Zoersel wordt er in deze studie 1 vrachtroute type 1 geselecteerd namelijk de N14 en de nog te realiseren omleidingsweg.

4.1.3 Mobiliteitsstudie Noorderkempen

De mobiliteitsstudie omvat een gebiedsgerichte visie (mobiliteit en ruimtelijke ordening) voor de Noorderkempen rekening houdend met personenvervoer, vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor, multi-modaal transport, openbaar vervoer. Naast deze netwerkvisies werden ook andere aspecten onderzocht zoals verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, milieu en natuureffecten die het projectgebied beïnvloeden.

Op het vlak van de verkeersleefbaarheid doen zich problemen voor in de meeste doortochten en is het wenselijk om te werken met omleidingswegen om dit verkeer op te vangen. Na evaluatie van de verschillende scenario's is gekozen om de N14 verder uit te bouwen als een interne ontsluitingsweg met lokale omleidingswegen rond Zoersel, Malle en Rijkevorsel.

Er wordt gestreefd om de verschillende openruimte-en groengebieden in de Noorderkempen te vrijwaren en af te bakenen als samenhangende verblijfsgebieden. Binnen deze groene kamers, omsloten door wegen van een hogere wegencategorie, situeren zich hoofdzakelijk de landelijke wegen. Het is van belang dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt in de hiërarchie van deze wegen. Het moet duidelijk zijn dat men bij het verlaten van de 'hoofdweg' een ander gebied binnenrijdt, waar ook andere gedragsregels gelden op het vlak van snelheid. Binnen de deelgebieden gaat voorrang naar landbouwverkeer, fietsers, voetgangers en lokaal bestemmingsverkeer. Verkeer dat hier geen bestemming heeft wordt geweerd. Om die reden wordt voorgesteld om de verschillende toegangen tot het gebied te accentueren met poorten.

Aanvullend op het bestaande fietsnetwerk wordt gezocht naar routes die ook kunnen instaan voor snelle directe verbinding en die een recreatieve meerwaarde hebben, maar waarbij het accent toch ligt op het functionele karakter. Deze snelle, autoluwe verbindende routes worden ook gekoppeld aan het concept van de afbakening van de groene kamers, door de weginfrastructuren die doorheen deze groene kamers en effectieve groengebieden (heide, landbouw, bosgebied) loopt trachten te ontsnipperen door herprofilering van de weg (tweesporenpad) of het 'knippen' van de weg (tractorsluis). Het netwerk van 'groene fietsroutes' kan zowel functioneel als recreatief gebruikt worden.

- De N153 vormt een lokale autoverbinding tussen Wechelderzande en Malle. Vrachtverkeer wordt op de N153 tussen Wechelderzande en Oostmalle geweerd (werken met vrachtwagensluis, een trajectcontrole is hier niet van toepassing omdat we het vrachtverkeer helemaal willen weren). Indien de N153 enkel voor lokaal autoverkeer wordt gebruikt, kan ook het profiel van de weg worden aangepast, waardoor ruimte ontstaat voor de aanleg van fietspaden/dubbelrichtingsfietspad.
- Doorgaand verkeer rijdt via E34 – N14 en het lokaal/regionaal verkeer rijdt via N104 – N12.
- Veilige autoluwe fietsroute langs Salphen naar KTA te Malle
- Veilige autoluwe fietsroute langs Einhovensebaan naar VTI in Zandhoven en Kardinaal Van Roey Instituut
- Toegangspoorten voor het landbouwverkeer selecteren (Het is de bedoeling om het verkeer te beperken in de autoluwe landschapskamers maar om de landbouwfunctie te waarborgen moet worden bekeken waar bijv. tractorsluizen nodig zijn.)
- Ontsluiting Zoerselbos i.f.v. bereikbaarheid met de auto, veilig fietsen in gemengd verkeer, ruiters, wandelaars, landbouwverkeer (In principe wordt

het autoverkeer over de bruggen van de snelweg zo veel mogelijk geweerd maar er zijn nog recreatieve functies waar ook auto's moeten komen, zoals het Boshuisje.)

Heel wat alternatieve en recreatieve fietsroutes (knooppuntennetwerk) kruisen de E34. Via een aantal vaste bruggen voor het gemotoriseerd verkeer wordt deze barrière overwonnen. Doordat deze bruggen ook opengesteld zijn voor het overige verkeer stellen zich vaak problemen i.v.m. (subjectieve) veiligheid en belevingswaarde. De vraag stelt zich of alle bruggen die onderdeel vormen van de alternatieve fietsroutes over de E34 toegankelijk moeten blijven voor het gemotoriseerd verkeer. Vaak gaan deze routes doorheen groengebieden en kan een 'knip' gezien worden als ontsnipperingsmaatregel. Het autovrij maken van deze routes kan ook de belevingswaarde vergroten. Detailonderzoek gewenst om verder te bekijken in hoeverre er sluipverkeer is en waar dan effectief maatregelen genomen moeten worden.

Er werd ook een vrachtroutenetwerk vastgelegd waarbij de hoofdvrachtroute de E19 en E34 zijn en de parallelweg E34 als primaire weg. De N14 tussen E34 en Malle en ook de N12 zijn vrachtroute I.

Om te vermijden dat een vrachtwagen vanuit de Kluis doorheen de doortocht van Rijkevorsel en Oostmalle richting E34 rijdt kunnen best camera's geplaatst worden op N14 net ten noorden van Oostmalle. In afwachting van de omleidingsweg rond Rijkevorsel dient een vrachtwagen vanuit de Kluis gebruik te maken van de N144; E19 en het traject N153, halve omleiding Oostmalle, omleiding Zoersel om naar de E34 te rijden. Om het economisch knooppunt Oostmalle beter te ontsluiten wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd die in het zuiden aantakt op de omleidingsweg rond Zoersel. Tevens wordt voorgesteld om deze ontsluitingsweg door te trekken tot aan de N12 en later tot aan de N14 ten noorden van Oostmalle, zodat vrachtverkeer een betere ontsluiting krijgt richting bedrijventerrein de Kluis en het hoofdwegennet. Deze ontsluitingsweg doet ook dienst als omleidingsweg.

De visie omtrent openbaar vervoer is een sneltram tussen Malle – Antwerpen (mobiliteitsvisie 2020 De Lijn) met tracévarianten op de N12 of naast de E313-E34. Aanvullend ook nog een wensnet snelbussen: Turnhout – Vosselaar – Beerse - Malle – Zoersel – Antwerpen.

4.2 Lokaal niveau

4.2.1 Beleidsnota 2019-2024

Het verhogen van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers staat centraal in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, waar zij geen aandachtspunt maar het uitgangspunt zijn. Deze visie wordt uitgewerkt in een mobiliteitsplan met structurele ingrepen, gebaseerd op het STOP-principe.

4.2.2 Verkeersveilige gemeente

Met het project Verkeersveilige Gemeente wil de provincie Antwerpen het aantal verkeersslachtoffers zo snel mogelijk terugbrengen naar nul. De deelnemende gemeenten genieten van een intensieve begeleiding in verschillende fasen om te komen tot meer verkeersveiligheid.

De visie bij deze begeleiding steunt op 5 pijlers (de 5 E's). Een goed gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid werkt rond:

- beleid en organisatie (engagement)
- educatie en communicatie (education)
- infrastructuur (engineering)
- handhaving (enforcement)
- monitoring en evaluatie (evaluation).

Voor elk van deze 5 pijlers leggen gemeenten de prioriteiten vast op korte en lange termijn met regelmatige evaluatie. Hierbij werken ze nauw samen met de lokale politie en alle maatschappelijke actoren.

Voor de gemeente Zoersel werden volgende prioriteiten gesteld:

A. Beleid en organisatie

- Opstellen en communiceren mobiliteitsplan
- Mobiliteitsplan volgens STOP-principe
- Integratie van verkeersveiligheid in andere domeinen
- Verantwoordelijke voor dagelijkse werking verkeersveiligheid
- Investeren in kennis en vorming
- Financiële middelen voorzien in meerjarenprogramma
- Afstemming met buurgemeenten
- Afstemming met provincie, gewest of federale overheid
- Intern overleg rond verkeersveiligheid
- Overleg met belangactoren
- Participatie en betrokkenheid inwoners
- Slachtofferopvang

B. Educatie en Communicatie

- Organisatie van campagnes over verkeersveiligheidVerkeerseducatie op school
- Verkeerseducatie voor andere doelgroepen (bv. senioren)
- Voorbeeldfunctie van de gemeente

C. Infrastructuur

- Wegencategorisering
- Verkeersluwe wijken met lage snelheden
- Zelfverklarende wegen
- Veilige fiets- en voetgangersinfrastructuur
- Fijnmazig netwerk van veilige fiets- en wandelroutes
- Verkeersveilige (school)omgevingen en routes voor kinderen
- Verkeersveilige omgevingen en routes voor ouderen
- Verkeersveilige lichtenregelingen
- Fiets- en voetgangersveilige kruispunten en oversteken
- Aanpak van verkeersonveilige situaties
- Onderhoud en gladheidsbestrijding

D. Handhaving

- Handhavingsstrategie
- Afstemming verkeersveiligheidsbeleid tussen politie en gemeente
- Inzet van GAS-wetgeving
- Inzet van gemachtigde opzichters
- Toepassing van geautomatiseerde technieken

E. Monitoring en Evaluatie:

- Toepassen proefopstellingen en evaluatie van infrastructuurmaatregelen
- Toepassen van goede praktijken
- Data aantal en type ongevallen, aard letsel,...
- Data intensiteiten, snelheden, type weggebruiker,...
- Verzamelen en opvolgen klachten en suggesties.



De concrete acties die in het kader van dit project worden opgesteld, zijn niet opgenomen in voorliggend beleidsplan. Uiteraard is er een uitgesproken verband tussen beide dossiers maar we beschouwen deze als parallelle beleidsprocessen met elk hun eigen insteek en logica.

4.2.3 Klimaatplan 2030

In het Klimaatplan worden vanuit het oogpunt mobiliteit volgende strategieën vastgelegd om de Klimaatdoelstellingen te realiseren:

- Inzetten op de zachte weggebruiker met autoluwe wijken, aangepaste fietsinfrastructuur met plaats voor de voetgangers, oversteekplaatsen, fietsstraten en de inschakeling van trage wegen. Daarnaast ook stringente stedenbouwkundige voorschriften met parkeernormen die rekening houden met autodelen.
- Stimuleren van deelmobiliteit door eigen wagenpark te delen met de inwoners.
- Maak buurgemeenten/steden en mobiliteitshotspots makkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer
- Gaan voor gezonde lucht door autoluwe zones en laadinfrastructuur.
- Kiezen voor MAAS (mobility-as-a-service).

II. Richtinggevend deel

5 Operationele doelstellingen

Stappen

- Tegen 2030 is het aandeel van de inwoners dat zich wekelijks te voet verplaatst voor korte afstanden gestegen van 39% (in 2018) tot 50% (bron: Gemeentemonitor Zoersel). Tegen 2025 zou dit 45% moeten zijn.
- Tegen 2030 is de oversteekbaarheid voor voetgangers op wegen met een zekere verkeersfunctie (verbindings- tot ontsluitingswegen) beveiligd (zebrapad, middeneiland of verkeerslichten).

Trappen

- Tegen 2030 is het aandeel van de inwoners dat zich wekelijks met de fiets verplaatst voor korte afstanden gestegen van 44% (in 2017) tot 60% (bron: Gemeentemonitor Zoersel). Tegen 2025 zou dit 52% moeten zijn.
- Tegen 2030 is het aandeel van de inwoners dat zich voor woon-school of woon-werkverkeer verplaatst gestegen van 11% (in 2018) tot 25% (bron: Gemeentemonitor Zoersel). Tegen 2025 zou dit 18% moeten zijn.
- Tegen 2030 heeft is de gemiddelde score van de fietspaden (BFF) op gemeentewegen gestegen van 6,2 (2017) tot 7,5 en op gewestwegen van 6,1 (2017) tot 7,5 (bron: Fietsbarometer). Tegen 2025 zou dit voor beiden 6,8% moeten zijn.
- Tegen 2030 is het lokaal fietsroutenetwerk veilig en comfortabel.
- Tegen 2025 zullen er aan de 15 belangrijkste opstaphaltes permanente, kwalitatieve en veilige fietsenstallingen aanwezig zijn.

Openbaar vervoer

- Tegen 2025 zullen de 15 belangrijkste opstaphaltes toegankelijk zijn voor personen met een handicap en voorzien zijn van een abri (schuilhuisje)
- Tegen 2022 is op zijn minst een vlotte verbinding met overstap (weinig wachttijd) tussen Halle en Antwerpen.
- De gemeente zal tegen 2025 de buurtbus toegankelijker maken, alsook naar uitbreiding van het aanbod. Inwoners met een mobiliteitsnood kunnen vlot gebruik maken van de buurtbus.

Gemotoriseerd verkeer

- Het doorgaand verkeer in de woonwijken, is tegen 2025 verminderd.
- Tegen 2026 is in alle verblijfsgebieden een wijkcirculatieplan opgesteld.
- Tegen 2030 zijn verblijfsgebieden in de gemeente uitgerust met ruimtelijke poorten zodat de overgang van snelheden helder is.
- Tegen 2023 is er een handhavingsstrategie om de snelheidslimieten te respecteren
- Tegen 2025 is er 1 autodeelwagen aanwezig per deelgemeente na gunstige evaluatie van de invoering in de deelgemeente Sint-Antonius.
- Tegen 2021 is er in elke deelgemeente minstens één oplaadpunt voor elektrische voertuigen

6 Beleidsscenario

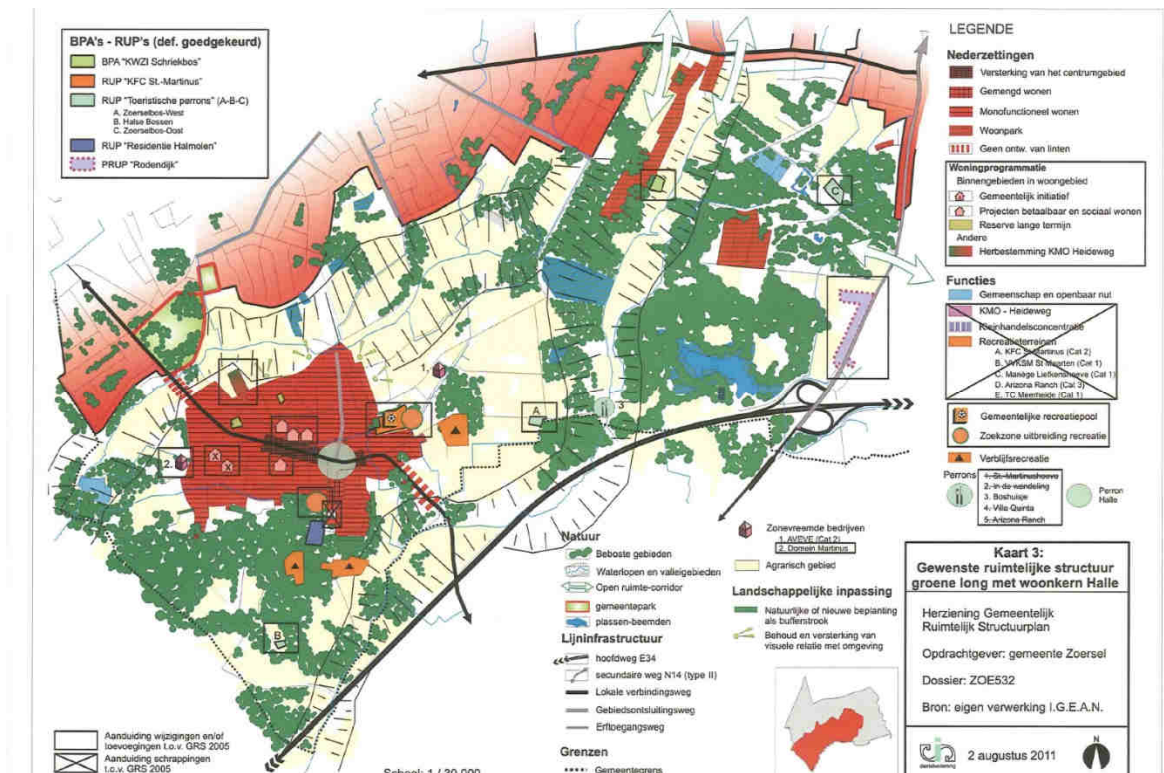
6.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en invloed op bereikbaarheid

A1. Ruimtelijk beleid

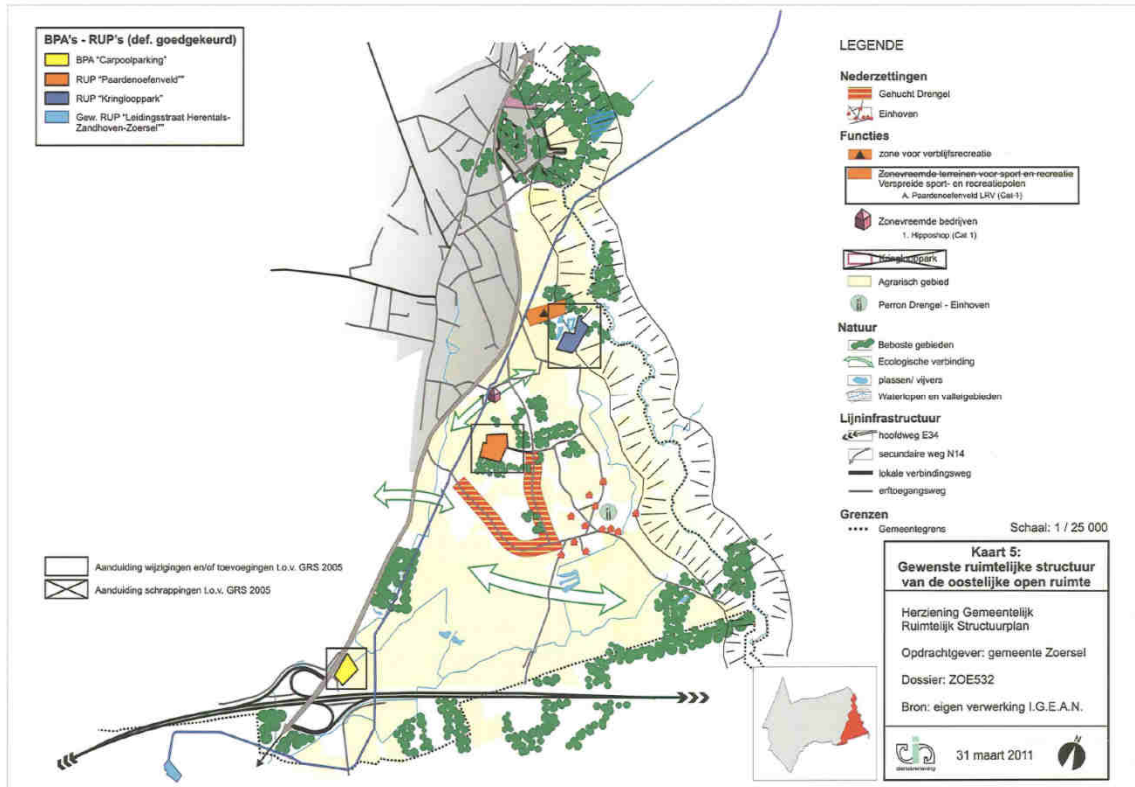
In Beleidsnota 2019-2024 van de gemeente wordt de ambitie geformuleerd om een beleidsplan Ruimte op te maken. Dit is de opvolger van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Maar dit heeft een zekere looptijd nodig. In afwachting gaat de gemeente via een gemeenteraadsbesluit 'Beleidsmatig gewenste doelstellingen' opstellen.

Speerpunten zijn verdichting van de dorpskernen op maat van een gemeente (en dus geen woontoren), onderzoek en uitvoering van nieuwe woonvormen (bijvoorbeeld site Watermolen in Halle) en een groen-blauwe dooradering van de kernen met voldoende ontmoetingsruimten en trage wegen verbindingen voor de bevolking.

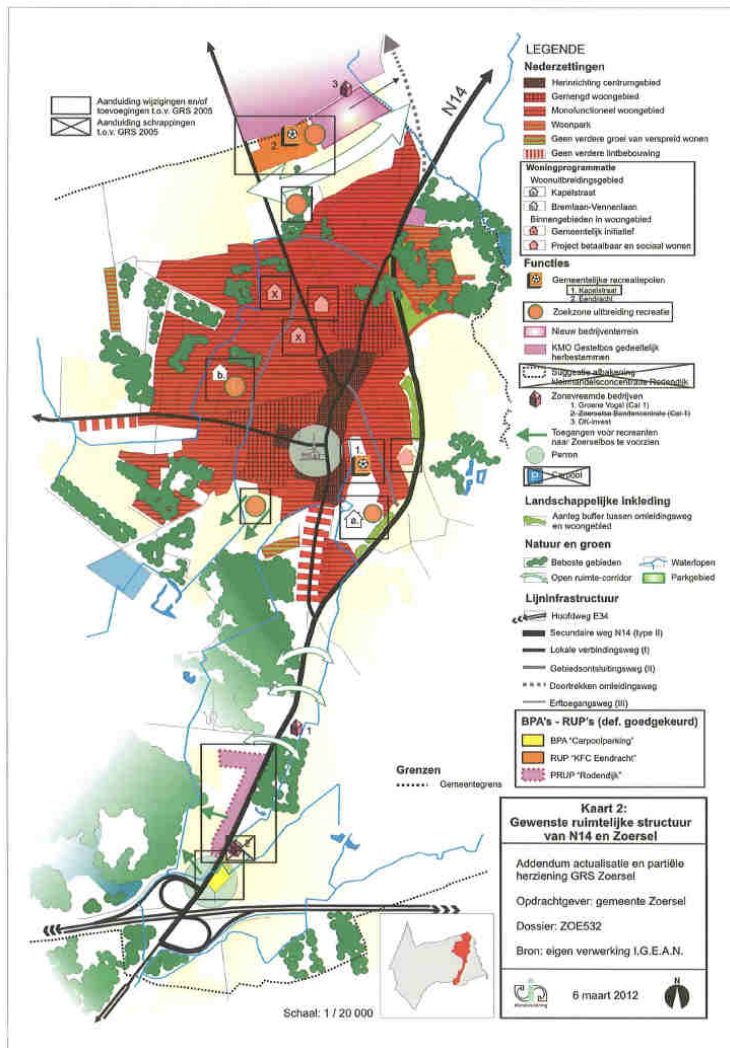
Vooralsnog blijft het herziene Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van kracht.



Figuur 11: gewenste ruimtelijke structuur groene long met woonkern Halle (Bron: GRS)



Figuur 12: gewenste ruimtelijke structuur oostelijke open ruimte (Bron: GRS)



Figuur 13: gewenste ruimtelijke structuur van N14 en Zoersel (Bron: GRS)

A2. Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid

In dit hoofdstuk worden de RUP's en BPA's die een impact hebben op de mobiliteit beknopt beschreven.

Volgende RUP's en BPA's werden wel gescreend maar zijn niet relevant voor het mobiliteitsplan:

- GRUP Leidingsstraat (aardgasnetwerk van Fluxys) Herentals-Zandhoven-Zoersel (2005)
- PRUP Retentiezone Risschotseloop (2009)
- RUP Zonevremde woningen
- RUP KFC St.-Martinus en reservering van twee woongebieden (2006)
- RUP KFC Eendracht (2007)
- RUP TC Den Otter (2017)
- BPA Carpoolparking (2002).

PRUP Kleinhandelsconcentratie Rodendijk (2006)

Dit PRUP werd opgemaakt ter uitvoering van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen. In de bindende bepalingen van dit structuurplan werd Rodendijk in Zoersel geselecteerd als kleinhandelsconcentratie dat niet samenhangt met een stedelijk gebied (type IIIb). Volgend ontwikkelingsperspectieven worden aangegeven:

- De kleinhandelsconcentratie komt niet in aanmerking voor ontwikkeling.
- De bestaande toestand kan strikt behouden worden, geherstructureerd ofwel afgebouwd
- Gericht op strikte begrenzing en een betere ruimtelijke organisatie.

Effecten op de mobiliteit

In het PRUP wordt ruimte voorzien voor de aanleg van een ventweg op lange termijn. Op korte termijn wordt in de voorschriften zoveel mogelijk gestreefd naar een bundeling van het aantal inritten. Hierdoor wordt het aantal conflictpunten op de openbare weg beperkt. Een fysieke scheiding tussen de private parkeerplaatsen en de openbare wegen is noodzakelijk om de conflicten te bundelen.

RUP Domein Martinus (2017)

Het Domein Martinus groeide in de loop der jaren uit tot een succesvol hotel en conferentiecentrum, waarvan de huidige infrastructuur stilaan uit zijn voegen barst. In het GRS 2005 werd deze infrastructuur opgenomen als toeristisch perron.

Op deze plek bevindt zich reeds tientallen jaren een hotel/pension, dat de laatste jaren verder is uitgegroeid tot een bloeiend bedrijf, waarvan de activiteiten gaan van hotel tot conferentiecentrum tot feestzaal. Deze overstijgen dan ook de ontwikkelingsperspectieven van de toeristische perrons. Het Domein Martinus werd dan ook opgenomen als een zonevreemd bedrijf, waarvoor het gemeentebestuur een RUP kon opmaken.

Effecten op de mobiliteit

Er werd een Mobiliteitseffectenrapport (MOBER) opgesteld waarin geconcludeerd wordt dat de toekomstige verkeersgeneratie van en naar Domein Martinus geen aanzienlijke negatieve effecten hebben op de capaciteit en doorstroming van de ontsluitingswegen.

RUP herziening BPA kerkhof en omgeving en Masterplan Van Pelt Zoersel

Het gebied dat door het BPA "Kerkhof en omgeving" wordt begrensd is van cruciaal belang in de kern van St.-Antonius. Het speelt een belangrijke rol in de versterking van het centrumgebied enerzijds, maar is ook van belang in de opvang van de woonbehoefte in de gemeente. Het bestaande BPA streefde, als instrument voor een ruimtelijk beleid, naar een zo groot mogelijke rechtszekerheid en legde bestemming en inrichting zo nauwkeurig mogelijk vast in de stedenbouwkundige voorschriften die bij het plan horen.

Deze voorschriften zijn ondertussen reeds verouderd en laten weinig ruimte voor invullingen met hedendaagse architectuur. Een herziening van het bestaande BPA drong zich dus op. Hiervoor werd een RUP opgemaakt.

Het Masterplan Van Pelt Zoersel geeft inhoud aan dit RUP. Om inzicht te krijgen in de te verwachten mobiliteitsimpact, werd een mobiliteitsstudie opgemaakt.





Figuur 14: Opdeling plangebied en geplande ontsluitingsstructuur (Bron: MOBER Masterplan Van Pelt Zoersel, januari 2019)

Het projectgebied bestaat uit twee gebieden zoals weergegeven in Figuur 34. De twee gebieden zijn in het masterplan verder ingedeeld in zones. Deze zones zijn weergegeven in figuur 34. In het westelijke gebied worden er ongeveer 80 wooneenheden voorzien, alsook buurtondersteunende functies. In het oostelijke gebied worden er 127 wooneenheden voorzien en 75 assistentiewoningen (zone 6). Zone 10 is gereserveerd voor openbaar nut en een recreatieve voorziening.

Gevolgen voor de mobiliteit.

De MOBER concludeert:

De realisatie van het plan zal ervoor zorgen dat de doorwaadbaarheid van het gebied en de wijk licht verbetert. Dit zorgt voor een beter functioneren van het voetgangers- en fietssysteem, wat een positief element is aangaande verkeersleefbaarheid. Een beoordeling van de oversteekbaarheid op de omliggende wegen geeft aan dat de oversteekbaarheid nog steeds goed is. Dit geeft aan dat de barrièrewerking in deze woonomgeving niet significant is toegenomen door het bijkomende verkeer ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied.

RUP Reservering binnengebieden in woongebied (2017)

Bij de actualisatie en partiële herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) in 2012 werd een programmatie opgemaakt voor het aansnijden van binnengebieden in het woongebied. Hiervoor werd een inventarisatie en afweging gemaakt van in het woongebied nog aanwezige binnengebieden. Naast de aanduiding van enkele te ontwikkelen binnengebieden, werden ook een aantal binnengebieden aangeduid als 'reserve op lange termijn'. Deze laatste komen op korte termijn niet in aanmerking voor ontwikkeling. Dit RUP legt die aangeduide gebieden juridisch vast.

Gevolgen voor de mobiliteit

De gevolgen zijn nihil: geen bijkomend verkeer door reservatie van binnengebieden op lange termijn.

RUP Gemeenschapsvoorzieningen Achterstraat - 3de herziening (Sint-Antonius)

Het RUP heeft als doel bijkomende ruimte te voorzien voor gemeenschapsvoorzieningen langs de Achterstraat in functie van de inplanting van een gemeentelijk technisch centrum. De zone kan echter nog worden uitgebreid op het bestaande terrein door een deel van de bestaande 'multifunctionele open zone voor parkeren' en het achterste deel van het perceel met bestemming parkgebied om te vormen tot een zone voor gemeenschapsvoorzieningen. Voor dit RUP werd een mobiliteitstoets uitgevoerd.

Gevolgen voor de mobiliteit

Er werd een MOBER opgesteld met volgende conclusies:

De bijkomende parkeervraag ten gevolge van de ontwikkeling van het projectgebied heeft geen significant effect op de parkeerdruk in de omgeving van het projectgebied. De verkeersgeneratie ten gevolge van de ontwikkeling van het projectgebied heeft geen significant effect op de verkeersafwikkeling van de nieuwe in- en uitrit van het projectgebied, noch op de rotonde met de Zoerselsteenweg, noch op het kruispunt Achterstraat x Begijnenstraat. De impact op fietsers en voetgangers is beperkt. Er is geen impact op de overstekbaarheid van de wegen rondom het projectgebied te verwachten. Verder wordt, om de bereikbaarheid van de cluster aan gemeenschapsvoorzieningen te verbeteren, voorgesteld om de trage verbinding ten zuiden en zuidoosten van de zone uit te breiden tot aan Medelaar.

Site Watermolen/Sniederspad

Woonproject waarvan het masterplan binnenkort opgestart wordt. Het betreft een groot aantal woongelegenheden.

Gevolgen voor de mobiliteit

Het exacte programma is nog niet vastgelegd dus de effecten kunnen nog niet worden ingeschat. Het is wel de ambitie om in dit project extra doorsteekjes voor fietsers en voetgangers te realiseren.

A3. Wegencategorisering

Wegencategorisering is in wezen het toekennen van functies aan verkeersruimtes. Deze functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Vanuit de doelstelling een slim, robuust, veilig, toegankelijk en milieuvriendelijk netwerk voor alle verkeer te realiseren wordt in Vlaanderen een nieuwe categorisering der wegen ingevoerd. Het ontwerp van decreet van 6 maart 2020 legt het kader vast.

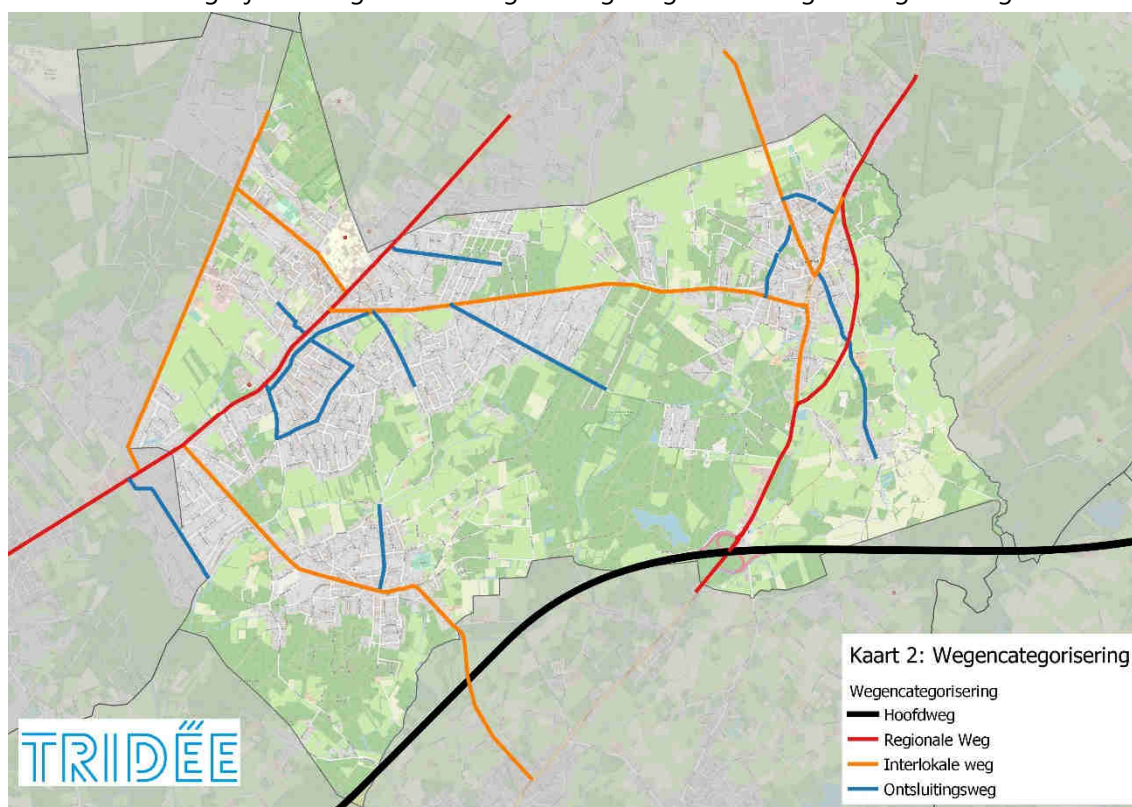
Het hoofdwegennet is het hoogste wegennet en bestaat uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het dragende netwerk ondersteunt het hoofdwegennet. Het dragende netwerk bestaat uit Regionale Wegen en Interlokale Wegen. Beide lagen vormen de verbindingswegen.

De verbindingswegen dienen in het kader van de verbindingfunctie en ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid, in de mate van het mogelijke, gevrijwaard te worden van bijkomende rechtstreekse erftoegangen en aantakkingen van zijwegen.

De derde laag, namelijk het lokaal wegennet kent geen verbindingfunctie meer. Lokale wegen kunnen bestaan uit ontsluitingswegen: dit betekent dat ze een gebied ontsluiten. Dat gebied kan groot of klein zijn, van stadsdeel tot buurt of wijk. Lokale wegen kunnen ook enkel een erftoegangsfunctie hebben, dit betekent dat ze enkel dienen om toegang te geven tot de percelen langs de weg.

	Netwerkniveaus	Wegcategorieën	Afkorting
Verbindingsfunctie	Hoofdwegenet	Europese hoofdwegen	EHW
		Vlaamse hoofdwegen	VHW
	Dragend netwerk	Regionale wegen	RW
		Interlokale wegen	IW
Geen verbindingsfunctie	Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW
		Erftoegangswegen	EW

De gemeente Zoersel gaat voor een boomstructuur waarbij doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt geweerd. Volgende figuur geeft de wegcategorisering weer.



Kaart 2: Wegcategorisering

De rondweg rond Zoersel biedt de opportuniteit om Dorp te downgraden tot een Erftoegangsweg. Deze wegcategorisering gaat uit van een filter te hoogte van het Dorpsplein. Deze filter zorgt er voor dat het doorgaand verkeer gebruik moet maken van de rondweg en voorkomt dat -in afwachting van een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein- de omleidingsweg verplicht moet worden gebruikt. Bussen en fietsers moeten nog wel door kunnen rijden. Een gedeelte van Oostmallebaan wordt hierdoor een Interlokale Weg, doorgaand vrachtverkeer wordt hier niet op toegelaten. De bereikbaarheid met de auto voor de bewoners van Zoersel moet wel gegarandeerd blijven.

Beleid

Om de wegcategorisering in de praktijk te brengen worden 2 strategieën gelijktijdig gevolgd.

- De eerste strategie is de doorstroming op Regionale en Interlokale wegen te verbeteren.

- De tweede strategie is het verminderen van doorgaand verkeer op Ontsluitingswegen en Erftoegangswegen (zie: B1. Afbakening Verblijfsgebieden en Voetgangersvoorzieningen)

Prioriteiten

De dragende maatregelen hebben enerzijds betrekking op het verbeteren van de doorstroming door:

- de aanleg van de rondweg rond Zoersel (N14);
- de aanpassing van het kruispunt N12 Andreas Vesaliuslaan (verlengen afslagstrook);
- het beperken linkafslagbewegingen op plaatsen zonder afslagstrook (zoals Karel Uytroevenlaan).

A4. Lokaal vrachtroutenetwerk

Beleid

Om de overlast van het lokaal vrachtverkeer te beperken moet het vrachtverkeer zo kort als mogelijk worden afgeleid naar het hoger wegennet via wegen die ervoor geschikt zijn. We maken hiervoor gebruik van het huidige beleidskader betreffende het bovenlokaal vrachtroutenetwerk.

Het lokaal vrachtroutenetwerk moet opgebouwd worden rekening houdend met volgende factoren: verkeersveiligheid, omrijfactor, weginfrastructuur, fiets- netwerk en infrastructuur.

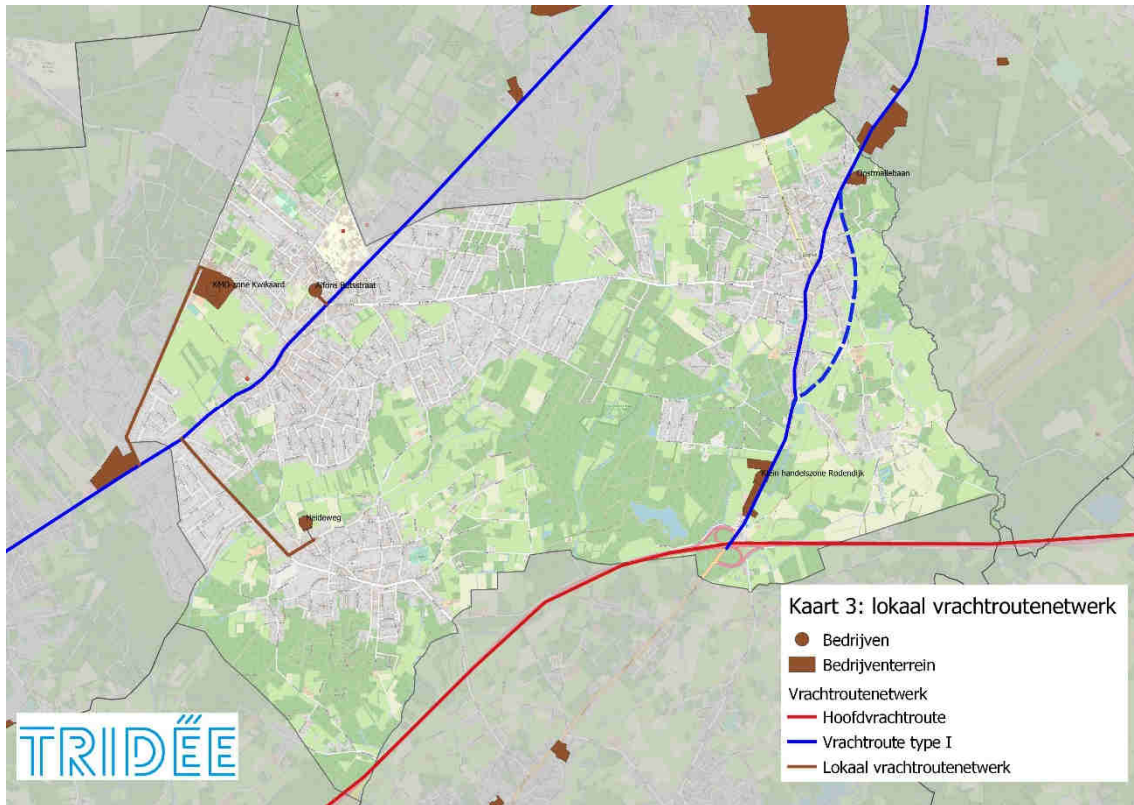
De bedrijven(terreinen) worden zo kort als mogelijk aangesloten op het regionaal vrachtroutenetwerk en moeten vandaaruit naar het hoofdwegennet worden geleid ongeacht de reisafstand. Enkel de wegen opgenomen in het vrachtroutenetwerk mogen gebruikt worden.

KMO-zone Kwikaard, Alfons Butsstraat en Heideweg (Halle) worden het snelst via de Raymond Delbekestraat aangesloten op het regionaal vrachtroutenetwerk. Via de N12 wordt het vrachtverkeer verder ontsloten richting het hoofdwegennet.

De kleinhandelszones Rodendijk en Oostmallebaan situeren zich al vlak aan het regionaal vrachtroutenetwerk.

Het lokaal vrachtroutenetwerk ziet er dan als volgt uit:





Kaart 3: Lokaal vrachtrouten netwerk

Maatregelen in functie van lokaal vrachtrouten netwerk zijn:

- Aanleg van de oostelijke omleidingsweg rond Zoersel;
- Verlengen van de omleidingsweg ter ontsluiting van bedrijventerrein te Malle;
- Invoeren van tonnagebeperkingen (zonaal in de verblijfsgebieden) en in het centrum van Halle
- Aanpassen bewegwijzering

Prioriteiten

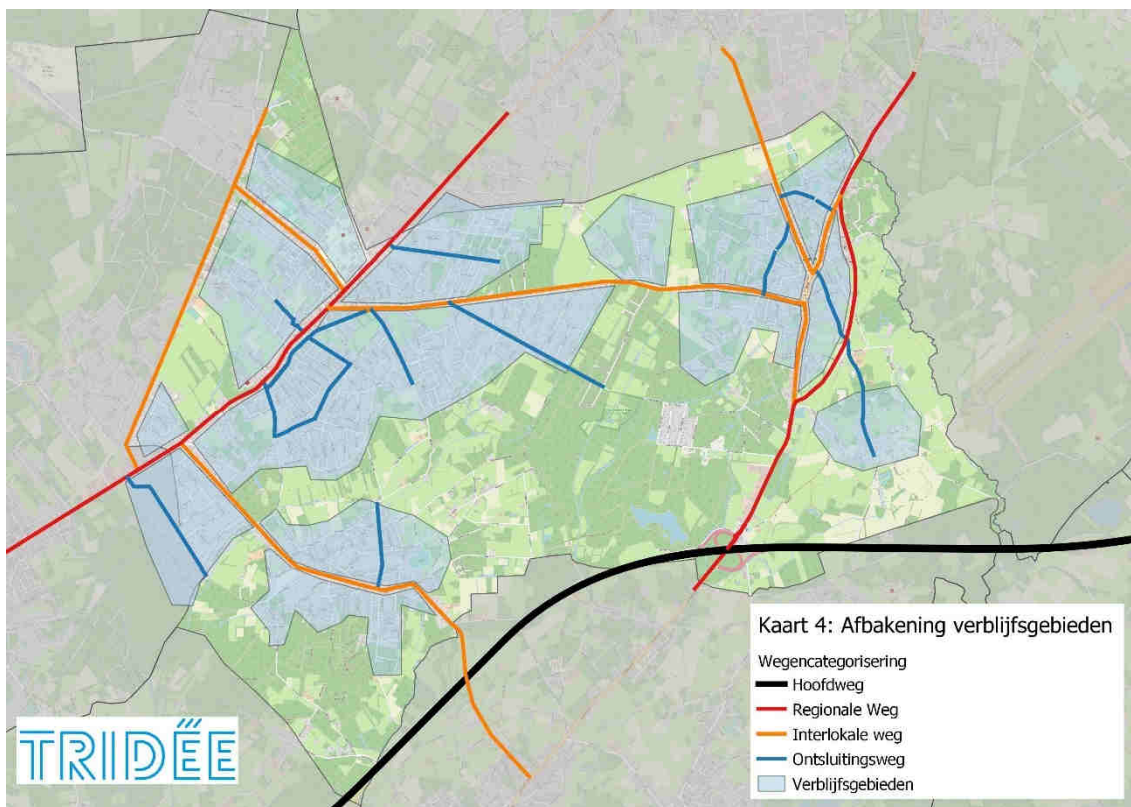
- De invoering van een verbod op doorgaand vrachtverkeer op de interlokale wegen (ic. de doortocht in Halle)

6.2 Werkdomein B: Netwerken per modus

B1. Afbakening Verblijfsgebieden en Voetgangervoorzieningen

De wegcategorisering is in feite een keuze van een aantal straten waar men een verkeersfunctie aan toekent (Regionale wegen, Interlokale wegen en Ontsluitingswegen). De overige straten (Erftoegangswegen) behoren tot het verblijfsgebied: een aaneengesloten gebied waar het doen van verplaatsingen bij het gebruik van de weg ongeschikt is aan andere functies, zoals spelen door kinderen, elkaar ontmoeten enz.

De afbakening van de zogenaamde 'verblijfsgebieden' is gericht op bebouwde gebieden met een zekere dichtheid aan bewoning en een verscheidenheid aan functies.

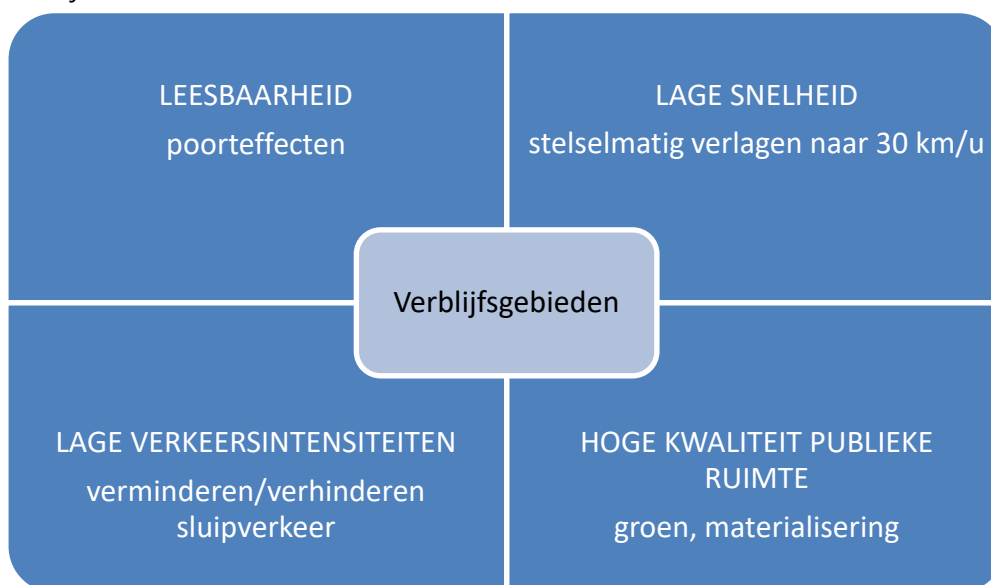


Kaart 4: Afbakening verblijfsgebieden

Beleid

Het goed functioneren van de wegen met een verkeersfunctie voorkomt problemen in de verblijfsgebieden. Dit is dus het eerste spoor dat moet worden gevolgd: namelijk maatregelen die de functie van de verkeerswegen ondersteunen, zoals voorrangregeling doorstroming en snelheidsbeleid.

Parallel dienen de verblijfsgebieden vormgegeven te worden. Deze moeten worden ingericht volgens de principes van Mixwijken/ Leefbuurten. Volgende aspecten zijn hierbij cruciaal



1. leesbaarheid – onderscheidbaarheid verkeersfunctie: een weggebruiker moet het onderscheid tussen verkeersgebied en verblijfsgebied ervaren. De overgangen van verkeersgebied naar verblijfsgebied dienen helder te zijn. Behalve de wettelijke verkeersborden (bebouwde kom of snelheidsbegrenzings), is het aangewezen om deze overgangen ook ruimtelijk te accentueren (poort-effect). Dit kan door een wegversmalling, visuele versmalling met groenelementen ondersteund;
2. lage snelheid: in verblijfsgebieden hoort een lage snelheid: op termijn max toegelaten snelheid 30 km/u en dit om volgende redenen:
 - verkeersveiligheid: de kans op een ongeval en de ernst van de ongevallen zijn aanzienlijk kleiner
 - verblijfskwaliteit: lage snelheden zorgen voor beperktere geluidsoverlast en emissies
 - onderscheidbaarheid met verkeersfunctie: een lagere toegelaten snelheid maakt het onderscheid met wegen met een verkeersfunctie duidelijker
3. lage verkeersintensiteiten: lage verkeersintensiteiten zorgen voor een veiligere en meer leefbare wijken.
4. hoge kwaliteit publieke ruimte: de inrichting van de publieke ruimte in verblijfsgebieden dient uit te gaan van de voetganger en fietser. Kwalitatieve materialen, groenelementen en oog voor detail zijn ingrediënten van een goed vormgegeven verblijfsgebied.

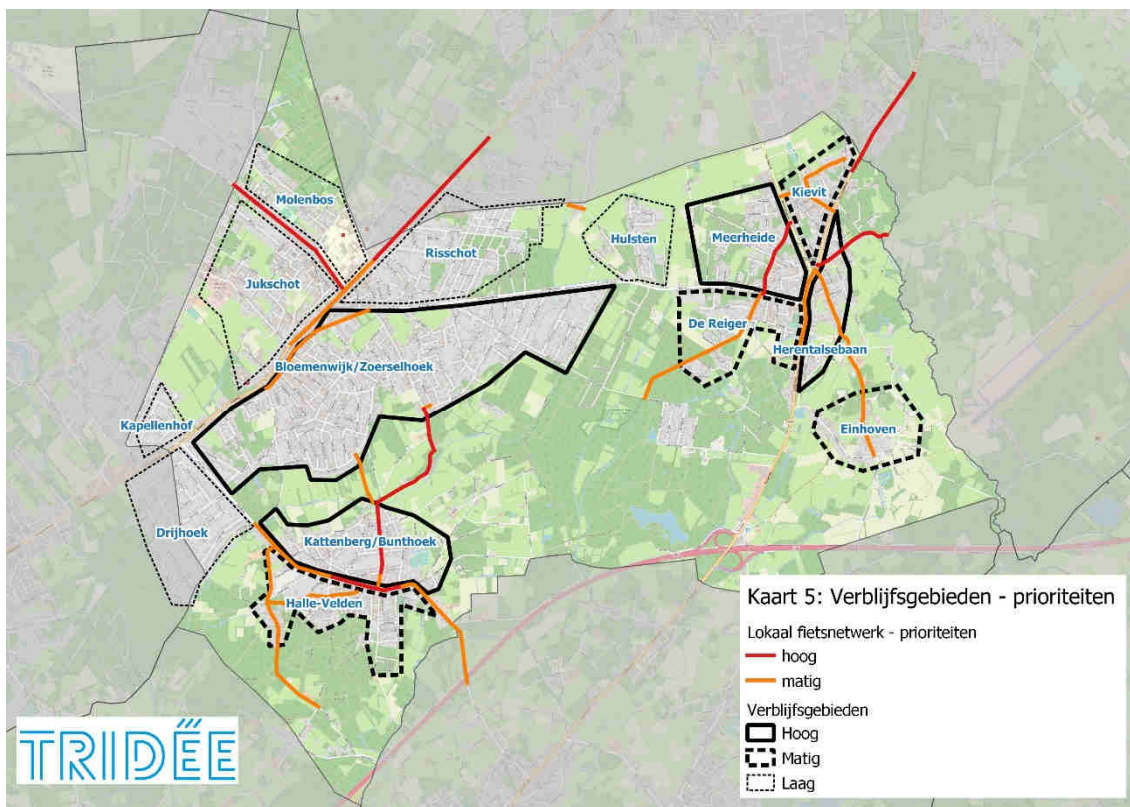
Voor straten en wegen met zeer weinig verkeer wordt geadviseerd voor een maximum snelheid van 30 km/u en gemengd verkeer. Ook voetgangers mogen gebruik maken van de rijbaan en aparte voetpaden zijn niet noodzakelijk. De kwaliteit van de voetgangersroute wordt verhoogd doordat er minder drempels en obstakels zijn. Nieuwe woonstraten worden volgens dit principe uitgevoerd. In bestaande woonwijken kan dit principe bij herinrichting worden toegepast. Er wordt overgegaan tot de invoering van zone 30 zodra een wijk hiertoe is uitgerust.

Het meest aangewezen planinstrument om dit uit te werken is een wijkcirculatieplan per verblijfsgebied. Hierin kunnen de maatregelen worden opgenomen in functie van verkeerscirculatie, snelheidsremmende maatregelen maar ook mogelijke schoolstraten, fietsstraten, enz. Dit gebeurt op een participatieve aanpak met de wijkbewoners (en gebruikers). De nadruk moet liggen op snel realiseerbare maatregelen. Bij deze nota is projectfiche gevoegd dat meer informatie zodat de gemeente er mee aan de slag kan.

Prioriteiten

De prioriteiten voor de opmaak en implementatie van wijkcirculatieplannen volgt in eerste instantie deze van het fietsroutenetwerk. Wijken waardoor een fietsroute loopt met een hoge prioriteit (zie ook verder) krijgen ook een hoge prioriteit bij dit thema. Wijken met een fietsroute met een matige prioriteit krijgen dus een matige prioriteit. Als er stelselmatig meer tellingen beschikbaar zijn, zal de gemeente deze gebruiken om deze prioriteiten te evalueren.





Kaart 5: Verblijfsgebieden: prioriteiten

Prioriteit	Naam verblijfsgebied
Hoog	Kattenberg/Bunthoek
	Bloemenwijk/Zoerselhoek
	Meerheide
	Herentalsebaan
Matig	Kievit
	Halle-Velden
	Eindhoven
	De Reiger

Trage Wegen

De gemeente is gestart met de opmaak van een trage wegenplan. Ze heeft de ambitie om te investeren in deze trage wegen voor zowel functioneel als recreatief gebruik en ze weet wat er nodig is

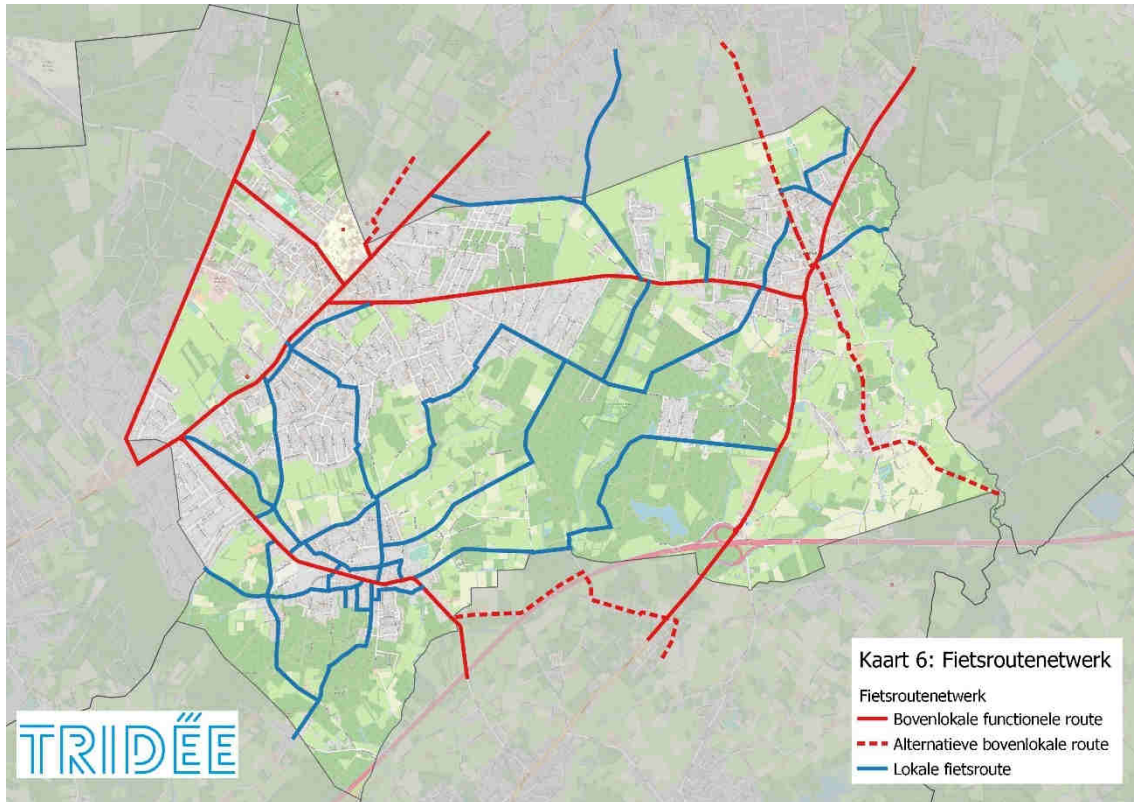
B2. Fietsrouten netwerk

Het functioneel fietsnetwerk in de gemeente Zoersel bestaat uit het bovenlokaal fietsrouten netwerk, aangevuld met een lokaal fietsrouten netwerk. In het mobiliteitsplan wordt dus de focus gelegd op de routes die dagelijks gebruikt worden. Daarnaast is er het recreatief fietsrouten netwerk met een eigen logica.

Een lokale fietsroute wordt geselecteerd indien het minstens één van volgende functies kan vervullen:

1. een maasverkleining van het bovenlokaal fietsrouten netwerk (kortere verplaatsingsafstanden)
2. een rustig alternatief voor een functionele route (die vaak langs een drukke weg ligt)
3. de ontsluiting van een bezoekersintensieve functie (school, recreatie, bib, zorginstelling, sport enz.).

Volgende figuur geeft het gewenste fietsnetwerk weer.



Kaart 6: Fietsrouten netwerk

Dit netwerk bestaat enerzijds uit afzonderlijke fietsinfrastructuur en anderzijds uit gemengd verkeer.

Beleid

Waar fietsinfrastructuur nodig is, moet uiteindelijk worden gestreefd om de normen uit het Vademecum fietsvoorzieningen toe te passen. Fietspaden worden bij voorkeur aan beide zijden van de rijbaan aangelegd. Er kan voor een tweerichtingsfietspad worden gekozen indien er geen functies aan de andere zijde van de weg liggen. Op de kruispunten zijn extra richtingspijlen en fiets-symbolen nodig om duidelijk te maken aan naderend autoverkeer dat er ook fietsers uit tegengestelde richting verwacht kunnen worden.

Voor herinrichting van de wegvakken gelden minimaal de uitgangspunten van het Vademecum Fietsvoorzieningen en het advies van het Fietsberaad over duurzame breedte voor fietsinfrastructuur :

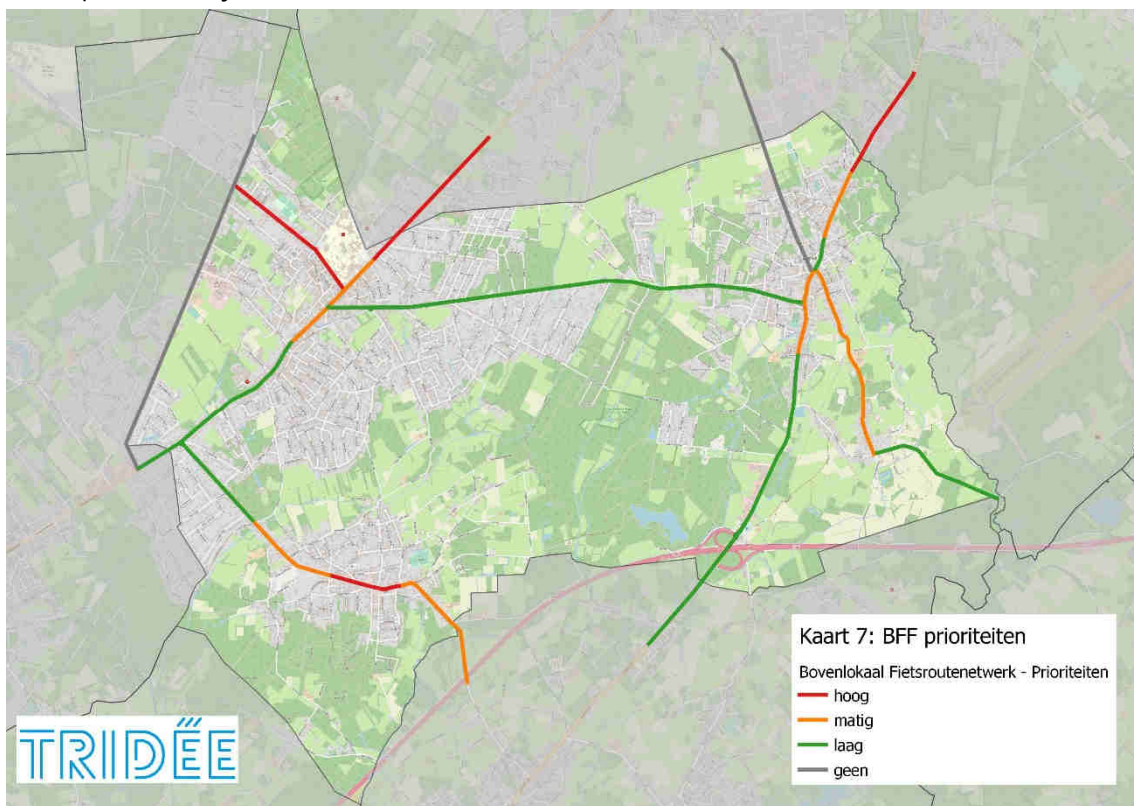
- breedte:
 - éénrichtingsfietspad minimaal 175 cm, liever 200 cm
 - tweerichtingsfietspad minimaal 250 cm
 - fietssuggestiestrook tussen 170 en 200 cm, overgebleven middenstrook varieert van 2,20 m tot maximaal 2,60 m

- oppervlak:
 - liefst asfalt
 - elementenverharding goed aansluitend en goed gevoegd

Waar gemengd verkeer is zijn verkeersintensiteiten en de gereden snelheid van het gemotoriseerd verkeer cruciaal. De intensiteiten kunnen worden verlaagd door het doorgaand verkeer uit te halen. Snelheid kan worden verlaagd door snelheidsremmende maatregelen.

Prioriteiten

De evaluatie van de huidige toestand van het Bovenlokaal Fietsroutenetwerk gebeurde in het kader van de Fietsbarometer. Voor het lokaal fietsroutenetwerk werd tijdens de synthesefase een evaluatie gemaakt. Op basis hiervan stellen we een prioriteitenlijst voor.

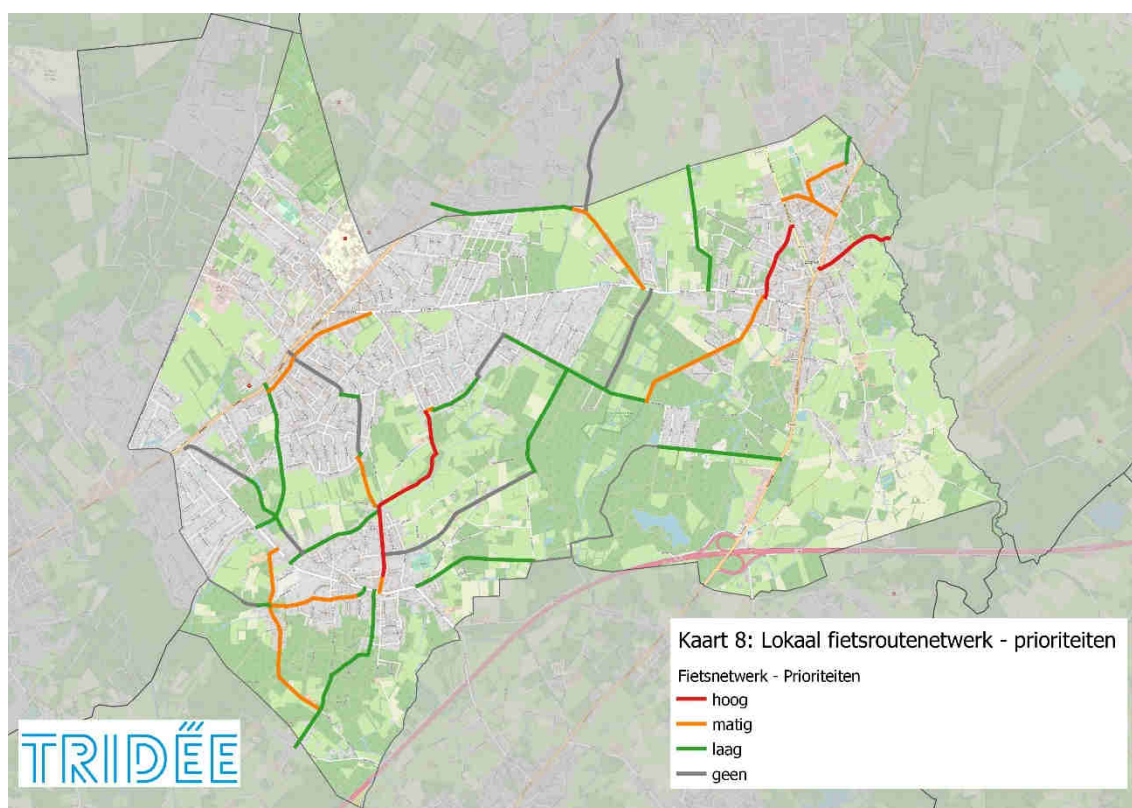


Kaart 7: BFF prioriteiten

Voor wat het bovenlokaal functioneel netwerk betreft zijn dit de maatregelen met een hoge of matige prioriteit.

Prioriteit	Straat	Maatregel
Hoog	N12 Handelslei: Van Withoevelaan tot de grens met Malle	Aanleg fietspaden
	N14 Van Schalmeidreef tot de grens met Malle	Aanleg fietspaden (studie reeds opgestart door AWW)
	Bethaniënlei	Omvorming naar enkelrichtingsfietspaden

Prioriteit	Straat	Maatregel
	Driesheide en Halle Dorp	Volledige herinrichting
Matig	N12 Handelslei van Kwikaard tot Withoevelaan	Verbreding fietspaden
	Driesheide	Verbreding fietspad / aanleg enkelrichtingsfietspaden
	Berkenlaan	Verbreding fietspad / aanleg enkelrichtingsfietspaden
	Dorp en Zandstraat	Verbreding fietspaden / gekoppeld aan aanleg omleidingsweg
	Herentalsebaan-Eindhoven-Kluisbaan	Doorgaand verkeer weren
	N14 van Zonneputteke tot Schalmeidreef	Verbreding fietspad



Kaart 8: Lokaal fietsrouten netwerk - prioriteiten

De maatregelen met een hoge of matige prioriteit op het lokaal fietsrouten netwerk worden weergegeven in volgende tabel.

Prioriteit	Straat	Maatregel
Hoog	Medelaar	Doorgaand verkeer weren

Prioriteit	Straat	Maatregel
	Lindedreef	Fietspad verbreden of gemengd verkeer als doorgaand verkeer geweerd is
	Krekelenberg	Doorgaand verkeer weren
	Salphensebaan	Doorgaand verkeer weren
Matig	Langebaan	Doorgaand verkeer weren
	Kikkerpadje	Verbeteren wegdek
	Achterstraat	Verbeteren wegdek, verbreden fietssuggestiestroken of fietsstraat
	Liefkenshoek	Doorgaand verkeer weren
	Sniederspad	Doorgaand verkeer weren
	Geleg	Doorgaand verkeer weren

B3. Openbaar vervoernetwerk

Vanaf januari 2022 treedt het decreet Basisbereikbaarheid in werking, en zal het openbaar vervoernetwerk hertekend worden. Het voorliggende openbaar vervoerplan is nog niet definitief goedgekeurd in de vervoerregioraad Antwerpen (VRR) – alle informatie over concrete lijnvoering in dit document, is dus onder voorbehoud van goedkeuring in de VRR.

Het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid heeft een vraaggerichte insteek. Hoe groter de vervoersstroom, hoe meer exploitatiemiddelen ingezet worden om deze vervoersstroom kwaliteitsvol te kunnen faciliteren.

Hierdoor worden de beschikbare exploitatiemiddelen minder gelijkmatig verspreid over de gebieden, maar gericht ingezet waar de vervoerstromen het grootst zijn.

Belangrijkste verschillen ten opzichte van het oude decreet Basismobiliteit zijn:

- Vraaggericht netwerk
- Gelaagd netwerk (trein – kernnet – aanvullend net – vervoer op maat)
- Bestuurd door Vervoerregioraad / team MOW

Het openbaar vervoernetwerk bestaat uit 4 lagen die niet onderling concurreren, maar elkaar aanvullen door goede onderlinge verknoping. Dat betekent dat er op sommige plaatsen meer overgestapt zal moeten worden. Voor een overstap van lijn op lijn is een afstemming van de dienstregeling van het aanvullend net op het kernnet essentieel. Kwaliteitsvolle overstappen moeten daarnaast gestimuleerd worden door een kwaliteitsimpuls te geven aan de halteuitrusting (schuilhuisjes, toegankelijkheid en fietsenstalling).

kernet

Het kernnet faciliteert de vervoerstromen met hoog vervoerspotentieel, die nog niet opgevangen zijn door het treinnet.

In meer landelijke gebieden zijn dit de buslijnen die kernen met hoog vervoerspotentieel met elkaar verbinden over vaak grotere afstanden. Deze regionale kernnetlijnen vervangen als het ware de ontbrekende treinverbindingen in het gebied.

Voor Zoersel bestaat het kernnet uit

- Een lijn Oostmalle – Antwerpen via de N12 (rijdt tijdens de daluren om de 15' tussen Antwerpen en AZ Sint-Jozef, elk half uur rijdt deze lijn door naar Oostmalle. Tijdens de spitsuren rijdt deze lijn aan een hogere frequentie.)
- Een snellijn Turnhout – Oostmalle – Zoersel – Antwerpen via de E34 (rijdt tijdens de daluren elke 15'. Tijdens de spitsuren rijdt deze lijn aan een hogere frequentie.)

Aanvullend net (AN)

Het aanvullend net komt hiërarchisch onder het kernnet. AN-lijnen vangen dus de vervoersvragen op die niet door trein of kernnet bediend worden. Het potentieel van deze lijnen is standaard lager dan dat van kernnetlijnen.

Voor Zoersel bestaat het aanvullend net uit:

- Een lijn Sint-Job – Oostmalle – Zandhoven – Broechem
 - Overstap mogelijk in Zandhoven op de sneldienst naar Antwerpen
 - Overstap mogelijk in Broechem naar Lier of naar Ranst en Wommelgem
 - Overstap mogelijk in Sint-Job naar Brecht Station
 - Overstap mogelijk op de N12 op de kernnetlijn Oostmalle – Antwerpen

Hierbij is het belangrijk te vermelden dat slechts één aansluiting verzekerd kan worden, de andere aansluitingen zijn slechts toevallig mogelijk. Dat impliceert dat één aansluiting moet gekozen worden als prioritair.

Aanvullend worden ook functionele lijnen voorzien. Dit zijn lijnen die slechts enkele keren per dag rijden, veelal in functie van woon-schoolverplaatsingen. Voor Zoersel zijn volgende functionele lijnen voorzien:

- Wijnegem Schijnbeemdenlaan – Schilde – St. Antonius – Scholen Malle
- Zandhoven – Zoersel – Oostmalle – Westmalle Scholen
- Wijnegem – Schilde – St. Antonius – Malle Scholen
- St. Job – St. Antonius – Halle – Zandhoven VTI
- Halle Eikenlaan – St. Antonius – Westmalle – Oostmalle – Zoersel – Zandhoven VTI
- Wijnegem Schijnbeemdenlaan – Schilde – Halle – Zandhoven VTI
- Turnhout – Oostmalle – Westmalle – St. Antonius – Halle – Zandhoven
- Zandhoven Dorp – Halle – St. Antonius – Westmalle – Oostmalle – Vlimmeren – Beerse – Vosselaar – Turnhout
- St. Job – St. Antonius – Malle Scholen
- 's Gravenwezel – Schilde – St. Antonius – Westmalle – Oostmalle Busstation
- Oelegem – Schilde – St. Antonius – Westmalle – Oostmalle
- Zandhoven – Zoersel – Oostmalle – Rijkevorsel – Hoogstraten Scholen



Vervoer op maat

Het Vervoer-op-Maat (VoM) is de onderste laag van het vervoersnetwerk en complementair aan de hogere hiërarchische netten.

Doelen van het VoM zijn veelzijdig:

1. Opvangen van vervoerstromen die niet bediend zijn door trein, kernnet of aanvullend net.
2. Aanbieden van 'last-Mile' oplossingen voor attractiepolen die zich buiten wandelafstand van de OV-haltes bevinden.
3. Aanbieden van doelgroepenvervoer (mindervaliden, senioren, ..)

Zo veelzijdig als de doelen zijn, zo veelzijdig zijn ook de fysieke vormen van het VoM.

- Taxi
- Belbus
- VAN-pooling
- Deelfietsen (bijv. BlueBike, VELO, bedrijfsfietsen, ...)
- Deelwagens (Cambio, Partago, Dégage, ...)
- Rolstoelvervoer (Rolmobiel, ...)
- Lokale ontsluiting (Bornembus, Buurtbus Brasschaat, ..)
- ...

Het Vervoer op Maat wordt verder uitgewerkt in de schoot van de vervoerregio.

De gemeente Zoersel is vragende partij om het voorliggende OV-netwerk aan te passen of uit te breiden met volgende verbindingen:

- Rechtstreekse verbinding Halle – Antwerpen
- Rechtstreekse verbinding Sint-Antonius – Zoersel; deze kan wellicht opgevangen worden door het VoM
- Rechtstreekse verbinding Zoersel – Brecht Station

Beleid

Het gelaagde netwerk maakt overstappen noodzakelijk: van fiets op bus, bus op bus. Haltes vormen met andere woorden cruciale schakels. Deze willen we een kwaliteitsimpuls geven op het vlak van halte-uitrusting (schuilhuisjes, toegankelijkheid en fietsenstalling).

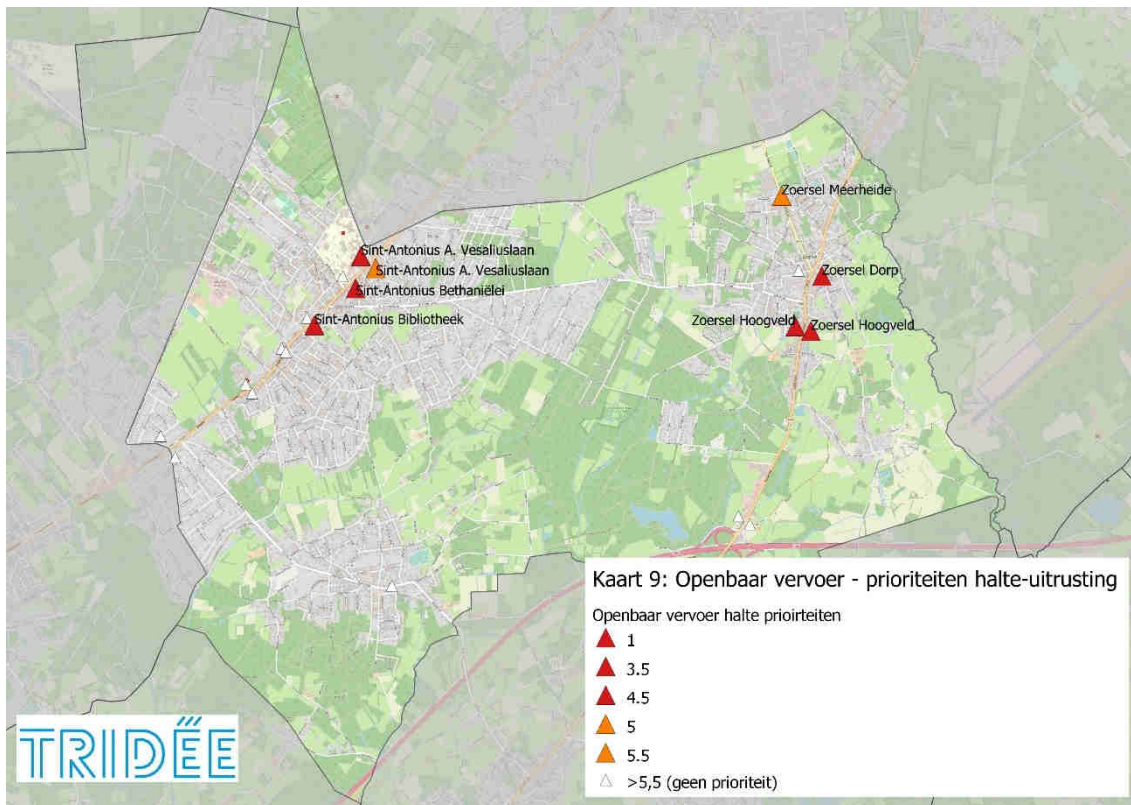
Dragende maatregelen:

- stelselmatig uitrusten van haltes;
- doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer;
- wandel- en fietsroutes naar de haltes veiliger en comfortabeler maken (zie ook Fietsroutenetwerk).

Prioriteiten

Tijdens de synthesefase werd de huidige halte-uitrusting onder de loep genomen en werd een totaalscore gegeven. Op basis hiervan stellen we een prioriteitenlijst op.





Kaart 9: Openbaar vervoer - prioriteiten halte-uitrusting

De haltes die als eerste moeten verbeterd worden zijn diegene die een score hebben minder of gelijk aan 5,5/10.

Haltenaam	Maatregel
Zoersel Hoogveld	aanleg toegankelijke halte met schuilhuis en fietsenstalling
Sint-Antonius Bethaniëlei	aanleg toegankelijke halte met schuilhuis en fietsenstalling
Zoersel Dorp	aanleg toegankelijke halte met schuilhuis (medegebruik fietsenstallingen bibliotheek)
Sint-Antonius Bibliotheek	aanleg toegankelijke halte, fietspad afbuigen achter de halte
Sint-Antonius Andreas Vesaliuslaan	aanleg toegankelijke halte, fietspad afbuigen achter de halte
Sint-Antonius Joostens	aanleg toegankelijke halte
Zoersel Meerheide	aanleg toegankelijke halte, overdekte fietsenstalling

6.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

C1. Vervoersmanagement

De gemeente zet in op vervoersmanagementmaatregelen die bijdragen aan een duurzamere mobiliteit binnen de gemeente.

- Opstellen bedrijfsvervoerplan gemeente:
 - aanbod (elektrische) leasefietsen
 - realisatie afgesloten fietsenstalling voor personeel
 - aanbieden (opfris)cursus ecodriving voor gemeentepersoneel
 - terugbetaling gebruik openbaar vervoer en fiets
 - stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer voor verre verplaatsingen (vergaderingen, congres, studiedag,...)
- Stimuleren opmaak schoolvervoersplannen
 - opstellen fietsbereikbaarheidskaart
 - uitwerken permanente verkeerseducatieve route (VERO).

C2. Sensibilisering, marketing en informatie

Het informeren van inwoners over de resultaten van snelheidsmetingen kan het bewustzijn vergroten over de problematiek. Het regelmatig herhalen verhoogt de kans dat het ook opgepikt wordt.

- periodieke rapportage van snelheidsmetingen (zowel anonieme metingen als bemande controles);
- Deze resultaten koppelen aan sensibiliseringacties zoals bijvoorbeeld de gevolgen van het te snel rijden.

Communicatie

Communicatie over de realisatie van een infrastructuurproject (bv. heraanleg van een fietspad, schuilhuisjes, realisatie van een poort) verbetert het beeld dat mensen hebben van de modus en vooral dat de gemeente de gebruikers ernstig nemen.

Communicatie naar aanleiding van 1 infrastructuurproject kan op verschillende momenten :

- aankondiging van een beslissing over een werk,
- aankondiging van de start van de werken,
- update van de werken,
- feestelijke opening,
- communicatie over de nameting.

Campagnes en acties

Campagnes en acties worden ingezet om doelgroepen aan te zetten tot een ander gedrag. Onderstaand een aantal voorbeelden van campagnes:

- Campagnes om mensen aan te zetten bewuster om te gaan met mobiliteit (week van de mobiliteit, autovrije zondag, etc.),
- deelname aan Bike2work,
- Het goede voorbeeld geven (gemeentebestuur, bedrijfsleiders, leerkrachten, ...),
- Mobiliteitscampagnes gericht op doelgroepen, bijvoorbeeld ouderen (minder mobiele centrale, handicar, winkelen voor ouderen) of kinderen / jongeren:
 - beloningssysteem voor kinderen die te voet of met de fiets naar school komen (naar analogie met Bonheiden)
- Fietsbibliotheek



C3. Handhaving

De gemeente werkt samen met de politie een handhavingsstrategie uit voor snelheid in het Zonaal Veiligheidsplan Uitgangspunt daarbij is dat handhaving efficiënt wordt ingezet en gekoppeld wordt aan monitoring van de problematiek.

Handhavingsstrategie snelheid

- Regionale Wegen: trajectcontrole (zoals nu op Sint-Antonijsbaan)
- Interlokale Wegen: trajectcontrole (bv. na heraanleg van doortocht Halle) en structurele controles met een prioriteit op de gedeelten waar max. 50 mag worden gereden en op onveilige locaties.
- Erftoegangswegen: controles in verschillende stappen:
 1. met anonieme snelheidsmeter (radar)meter gedurende minstens een week
 2. indien blijkt dat hier te snel wordt gereden: snelheidsmeter met smiley (meter met snelheidsinformatie) plaatsen, gedurende 2 weken
 3. 2 x 1 uur bemande controle door politie op die tijdstippen
 4. Mobiele trajectcontrole indien probleem aanhoudt of gerichte controles door politie

Handhavingsstrategie tonnagebeperking

Momenteel voert de politiezone reeds maandelijks een actie rond vrachtverkeer en daarnaast bij acties rond verkeer wordt ook gecontroleerd op vrachtwagens (o.a. rij-rusttijden, papieren en negeren tonnagebeperking).

Bij de heraanleg van de doortocht door Halle kan aan de trajectcontrole een module gekoppeld worden om overtredingen op de tonnagebeperking automatisch te handhaven.

Overige handhaving

Handhaving van gordeldracht, telefoneren achter het stuur en alcoholgebruik zijn opgenomen in het veiligheidsplan van de politiezone.

C4. Monitoring en evaluatie

De monitoring staat in functie van evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsplan.

Monitoring gebeurt op 2 manieren:

- monitoring van de acties: op basis van de actietabel wordt bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke niet. Voor de acties die niet zijn uitgevoerd wordt nagegaan wat de reden hiervan is (budget, personele capaciteit, moeilijke processen enz.)
- monitoring van de doelstellingen: in dit beleidsplan staan een aantal meetbare doelstellingen geformuleerd. Deze zijn vooral bedoeld om de effecten van de verschillende acties te monitoren. Voor de doelstellingen die niet werden behaald wordt gezocht naar de reden (acties niet uitgevoerd, effecten overschat enz.).

Op basis van de monitoring gebeurt een evaluatie. Wat loopt er goed en wat loopt er minder goed? Een vooral waarom loopt het goed/minder goed. Heeft het te maken met middelen (budgettair en/of personele)? Werden de processen onderschat (complex, tijdrovend, lange procedures)?

Het doel van de evaluatie is om te kunnen bijsturen. Waar moet een tandje worden bijgestoken? Waar moeten we onze strategie herzien? Zijn onze doelstellingen misschien te ambitieus?



De evaluatie gebeurt driejaarlijks door de gemeente. Ook de projectstuurgroep kan hierin een rol spelen.

Het mobiliteitsplan beschouwen we als een 'levend' werkinstrument om ons mobiliteitsbeleid vorm te geven.

6.4 Andere ondersteunende maatregelen

Lichtplan

De gemeente Zoersel wil de openbare verlichting tegen 2030 volledig omschakelen naar energiezuinige led-verlichting. De belangrijke fietsverbindingen komen mee aan bod in de eerste fase. Zodra uitgevoerd blijft de verlichting op deze fietsverbindingen gedimd branden op vrijdag- en zaterdagnacht.



7 Actieplan

KT: 0-3 jaar / MLT:-4-6 jaar / LT: >6 jaar

NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	A.1 Ruimtelijke planning						
1	Kernverdichting en vrijwaren van de open ruimte	continue	geen afzonderlijk budget	Ruimtelijke Planning		Hoog	
2	Groen-blauwe dooradering kernen	continue	geen afzonderlijk budget	Ruimtelijke Planning		Hoog	
3	Opmaken van beleidsplan ruimte	KT	60.000	Ruimtelijke Planning		Hoog	
	A.2 Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid						
4	Mobiliteitstoets grote projecten en openbare werken	continue	geen afzonderlijk budget	Ruimtelijke planning		Hoog	verplichting bij grote projecten
	A.3 Categorisering wegen						
	Zie B.4						
	B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen						
5	Opstellen wijkcirculatieplannen	2 per jaar	5,000 per jaar	Dienst Mobiliteit		Hoog	
6	Uitvoeren wijkcirculatieplannen	continue	via budget Technische Dienst	Dienst Mobiliteit		Hoog	uitvoeren van een modale filter, snelhedisremmers, poorteffect

NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
7	Inrichting zone 30 bij heraanleg erftoegangswegen	continue	bij heraanleg straten	Dienst Mobiliteit		Hoog	
8	Realisatie en onderhoud Trage Wegen	continue	15.000 per jaar	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	B.2 Fietsroutenetwerk						
	Bovenlokaal fietsroutenetwerk						
9	N12 Handelslei van Malle - Zoersel	MLT	7.000.000 (extern budget)	AWV	AWV, provincie	Hoog	aanleg fietspaden (studie reeds opgestart, onteigeningen lopende (raming enkel werken)
10	N14 Lierselei: van Schalmeidreef tot de grens met Malle	KT	2.000.000 (extern budget)	AWV	AWV, provincie	Hoog	aanleg fietspaden (studie reeds opgestart door AWV, raming enkel werken)
11	Bethaniënlei: tussen E. Vermeulenstraat en Raymond Delbekestraat	KT	55.000				verbetering dubbelrichtingsfietspad op korte termijn
12	Bethaniënlei: tussen N12 en Raymond Delbekestraat	MLT	1.500.000 (budget nog te voorzien)	Dienst Mobiliteit	provincie	Hoog	volledige herinrichting op lange termijn (enkelrichtingsfietspaden)
13	N12 Handelslei van Kwikaard tot Withoevelaan	LT		AWV	AWV, provincie	Matig	verbreding fietspaden
14	Eikenlaan - Driesheide	LT	3.200.000 (budget nog te voorzien)	Dienst Mobiliteit	provincie	Matig	verbreding fietspad / aanleg enkelrichtingsfietspaden
15	Berkenlaan	MLT	500.000 (budget nog te voorzien)	Dienst Mobiliteit	provincie	Matig	verbreding fietspad / aanleg enkelrichtingsfietspaden
16	Eikenlaan (De Ploeg en Halle-Dorp)	KT	100.000	Dienst Mobiliteit		Hoog	verbetering fietspad
17	Dorp en Zandstraat	MLT		AWV	AWV, provincie	Matig	verbreding fietspaden / gekoppeld aan aanleg omleidingsweg
18	Lindedreef	KT	65.000	Dienst Mobiliteit	provincie	Hoog	herstelling fiets- en voetpad



NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
19	N14 Oostmallebaan tussen Zonneputteke en Schalmiedreef	MLT		Dienst Mobiliteit	AWV	Matig	verbreding fietspad
	Lokaal fietsroutenetwerk						
20	Doorgaand verkeer wren (in wijkcirculatieplannen):						
	Medelaar	KT		Dienst Mobiliteit		Hoog	in wijkcirculatieplan
	Krekelenberg	KT		Dienst Mobiliteit		Hoog	in wijkcirculatieplan
	Salphensebaan	KT		Dienst Mobiliteit		Hoog	in wijkcirculatieplan
	Langebaan	KT		Dienst Mobiliteit		Matig	in wijkcirculatieplan
	Liefkenshoek	KT		Dienst Mobiliteit	Gemeente Zandhoven	Matig	in wijkcirculatieplan
	Geleg			Dienst Mobiliteit		Maitig	in wijkcirculatieplan
	Fietspad verbreden of gemengd verkeer:						
21	Lindedreef	MLT		Dienst Mobiliteit		Hoog	uitsluitel in wijkcirculatieplan
	Verbeteren wegdek:						
22	Kikkerpadje	MLT		Dienst Mobiliteit		Matig	
23	Algemeen verbetering realisatie fietsnetwerk	continue	2021: 8.000 2022 + 2023: 5.000	Dienst Mobiliteit			kleine maatregelen
	B.3 Openbaar vervoernetwerk						
24	Actieve participatie in de Vervoersregioraad	continue	geen afzonderlijk budget	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregioraad	Hoog	
25	Realiseren schuilmuisjes en fietsenstallingen	continue	2021: 39.500 2022: 25.000 vanaf 2023: 10.000	Dienst Mobiliteit			
	B.4 (Her)inrichting van wegen						
26	Aanleg omleidingsweg Zoersel	MLT		AWV	AWV, provincie	Hoog	
27	Dorp en Zandstraat	LT		AWV	AWV, provincie	Hoog	pas mogelijk na realisatie omleidingsweg



NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
28	Herinrichting doortocht Halle	LT	1.400.000 (budget nog te voorzien)	Dienst Mobiliteit	provincie	Hoog	
	N12 doorstromingsmaatregelen:	KT					
29	aanpassing van het kruispunt N12 Andreas Vesaliuslaan (verlengen afslagstrook);	KT	150.000 (extern budget)	Dienst Mobiliteit	AWV	Hoog	PCV dossier
30	het beperken linkafslagbewegingen op plaatsen zonder afslagstrook (zoals Karel Uytroevenlaan)	KT	geen afzonderlijk budget	Dienst Mobiliteit	AWV	Hoog	
	C.1 Vervoersmanagement						
	Opstellen bedrijfsvervoerplan						
31	aankoop dienstfietsen voor dienstverplaatsingen	KT	10.000	Dienst Mobiliteit		Hoog	
32	aanbieden (opfris)cursus ecodriving voor gemeentepersoneel	MLT	2.000 (budget nog te voorzien)	Personeelsdienst		Laag	
33	terugbetaling gebruik openbaar vervoer en fiets (koppelen aan wettelijk maximum)	KT	geen afzonderlijk budget	Personeelsdienst		Hoog	
34	stimuleren van carpoolen naar vergaderingen (dienstnota)	KT	geen afzonderlijk budget	Personeelsdienst		Laag	
35	stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer voor verre verplaatsingen	KT	geen afzonderlijk budget	Personeelsdienst		Hoog	
	stimuleren opmaak schoolvervoerplannen:					Hoog	
36	Route2School	continue	2.200 per jaar	Dienst Mobiliteit	Jeugddienst, Dienst onderwijs, scholen	Hoog	
37	uitwerken Verkeerseducatieve route	KT	2.000	Dienst Mobiliteit	Jeugddienst, Dienst onderwijs, scholen	Hoog	

NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
38	Fietsbib	continue	3.375 per jaar	Dienst Mobiliteit			
39	Deelwagens	continue	30.000 opstartjaar nadien dalend	Dienst Mobiliteit			dalende bijdrage gemeente
40	Deelfietsen (instap)	eenmalig	5.000	Vervoerregio	Dienst Mobiliteit		
41	Buurtbus	continue	2021: 41.764 vanaf 2022: 20.000	Dienst Mobiliteit	Malle		
	C.2 Tarifiering						
	niet van toepassing						
	C.3 Sensibilisering, marketing en informatie						
	Informereren						
42	Communicatie infrastructuurwerken	continue	geen afzonderlijk budget	Communicatiedienst	Technische Dienst	Hoog	
43	Communicatie snelheidsmetingen	continue	geen afzonderlijk budget	Communicatiedienst	Politie, Technische Dienst	Hoog	
	Campagnes en acties						
44	Actieve deelname week van de mobiliteit	continue	geen afzonderlijk budget	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Hoog	
45	Promotie Bike2work	MLT	geen afzonderlijk budget	Communicatiedienst	Technische Dienst	Matig	
46	Mobiliteitscampagnes op doelgroepen	MLT	geen afzonderlijk budget	Communicatiedienst	Technische Dienst	Laag	
47	Fietsregistratie + beloningssysteem	KT	50.000 installatie + 5000 per jaar	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Hoog	



NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	C.4 Handhaving						
48	implementatie handhavingsstrategie snelheid	continue	geen afzonderlijk budget	Politie	Technische Dienst	Hoog	
49	implementatie handhavingsstrategie tonnagebeperkingen	KT	geen afzonderlijk budget	Politie	Technische Dienst	Hoog	
50	aankoop 2 radartoestellen	KT	6.000	Dienst Mobiliteit	Technische Dienst	Hoog	

Bijlage 1: Projectfiche doortocht Halle

Probleemstelling

De doortocht van Halle is gecategoriseerd als een interlokale weg, heeft een totale verkeersintensiteit van ± 8.000 vtg (beide rijrichtingen/werkdag gemiddelde) met een aandeel van 11% zwaar vervoer en een v85 van 68 km/u (net buiten de kern).

Wanneer we het 'beoordelingskader verkeersdrukke/snelheid' toepassen stellen we vast dat alle waarschuwniveaus (verkeersintensiteit, zwaar vervoer en snelheid) overschreden zijn.

Verkeersintensiteit

Een interlokale weg heeft als hoofdfunctie verbinden op interlokaal niveau. Zij verbindt kernen onderling, met een centrum, met een (klein)stedelijk gebied of met het hogere wegennet. Hier wordt wel doorgaand verkeer aanvaard die als bestemming de volgende kern hebben. Er moet een onderscheid gemaakt worden in ongewenst doorgaand verkeer: verkeer waarvan de bestemming veel verder ligt en daarvoor een hoger gecategoriseerde weg moet volgen.

Er zijn verschillende factoren die deze hoge verkeersintensiteit kunnen verklaren. Er is een vermoeden dat er sluipverkeer en ongewenst doorgaand verkeer aanwezig is op de doortocht Halle afkomstig van Sint-Antonius en Sint-Job-in-'t-Goor richting E313/E34.

Zwaar vervoer

Er is een vermoeden dat er op de doortocht ook sluipverkeer en ongewenst doorgaand vrachtverkeer aanwezig is. Een deel van het vrachtverkeer is afkomstig van het bedrijventerrein gelegen in de Heideweg: Schrijnwerkerij Stuyts en andere leveringen voor de lokale handelszaken. Maar waarschijnlijk is een deel ook afkomstig van de KMO-zone Kwikaard gelegen in Sint-Antonius en kleine zelfstandigen die binnendoor een snellere route zoeken om congestie op de hoofdwegen te vermijden.

Snelheid

Er moet rekening gehouden worden met de locatie van de snelheidsmeting. De meting gebeurde op de overgang van de bebouwde kom, automobilisten hebben op dat punt hun snelheid nog niet volledig aangepast. Het wegbeeld stemt op de plek van de meting niet volledig overeen met het wensbeeld. Komende van Sint-Antonius is de snelheidsovergang duidelijk afgebakend. Komende van Zandhoven is er geen poorteffect aanwezig. In het centrum zorgt de weginrichting al voor snelheidsremming.

Fietsers en voetgangers

Het uitgewerkt parallel lopend fietsnetwerk voor het doorgaand fietsverkeer met fietsstraten biedt een veilig alternatief voor de fietser. Om het plaatselijk fietsverkeer op de doortocht de nodige veiligheid te bieden zijn er een aantal opties mogelijk maar geen daarvan is perfect. Dit komt omdat er onvoldoende openbare ruimte beschikbaar is om voor elke verkeersdeelnemer een aparte zone af te bakken.

De beperkte openbare ruimte in Halle-dorp tussen De Bergen en Vogelzang (traject van ± 750 m) zorgt dat de voetgangers en fietsers in verdrinking komen. Momenteel

zijn daar geen fietsvoorzieningen aanwezig en is de maatvoering van de voetgangersvoorzieningen niet conform het vademecum.

Naar een oplossing

Verkeersintensiteit

Dit sluipverkeer en ongewenst doorgaand verkeer kan niet omgeleid worden naar een hogere wegcategorie. We stellen vast dat er binnen de maas van de gewestwegen (N12 en N14) geen alternatieve routes beschikbaar zijn om het doorgaand gemotoriseerd verkeer om te leiden. Indien men het verkeer hier zou weren, is de kans groot dat andere kernen zoals Schilde en Zoersel zwaarder belast worden en zelfs ook woonwijken. Zware inspanningen om dit te vermijden zijn onvermijdelijk. Behalve het sluipverkeer zijn er ook functies aanwezig die een verhoogde verkeersintensiteit veroorzaken: lokale handelaars, school, gemeenschapsfuncties, ... En dan zijn er ook nog de verplaatsen gegenereerd door de inwoners van Halle.

Uit deze analyse blijkt dat het verkeer niet omgeleid kan worden. Er kan besloten worden dat de huidige wegencategorisering nog steeds overeenstemt met de visie van deze doortocht.

Zwaar vervoer

Een deel van het zwaar vervoer moet op een hoger gecategoriseerde weg zitten. Met aanpassing van de verkeersregeling (bv. tonnagebeperking) kan dit verkeer omgeleid worden naar de juiste route.

Snelheid

Invoeren van een snelheidsverlaging en herinrichting van de doortocht is noodzakelijk om de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid op deze doortocht te garanderen. Een maximaal toegelaten snelheid van 30 km/u is noodzakelijk.

Fietsers en voetgangers

We maken een afweging tussen fietsers in gemengd verkeer en gescheiden voorzieningen die gedeeld worden tussen de fietser en de voetganger.

Gezien er geen openbare ruimte is om fietspaden EN voetpaden (conform het vademecum) aan te leggen is er nog het alternatief gemengd fiets/voetpad.

1. Deze inrichting zorgt voor een afscherming van de fietser.
2. De fietser wordt verplicht om te allen tijde de beperkte opgelegde ruimte te gebruiken en moet dit delen met de voetganger.
3. De rechtlijnigheid blijft behouden.

Bij gemengd verkeer fietsers/gemotoriseerd kan de fietser zich comfortabel voortbewegen buiten de spits op de rijbaan. Tijdens de drukke momenten zal de fietser zijn plaats moeten opeisen. Het voordeel is dat het trottoir voorbehouden blijft voor voetgangers. Dit geniet de voorkeur maar vergt een totaal andere inrichting van de weg.

Het eindbeeld

In de huidige situatie is de auto dominant aanwezig. Voetgangers hebben een afgescheiden zone en zijn weinig zichtbaar voor de automobilist. Fietsers worden verdrukt aan de zijkant van de rijbaan. Het wegbeeld straalt uit dat fietsers en voetgangers te gast zijn.



Dit moet radicaal veranderen. Fietsers en voetgangers moeten het ontwerp bepalen met comfortabele infrastructuur en een aangepast wegbeeld met als uitgangspunt dat de auto te gast is. De wegencategorisering heeft een bepaalde verkeersfunctie opgelegd maar dit wil niet zeggen dat dit primeert. Het wegontwerp moet aangepast worden van een verkeersbeeld naar een dorpsbeeld. En dit vergt een volledige heraanleg van gevel tot gevel.

Voorwaarden tot succes zijn:

4. beperkt vrachtverkeer: enkel bestemmingsverkeer mag nog doorrijden
5. lage effectieve snelheid: 30 km/u als maximum.

Dit kan gerealiseerd worden door bv. tonnagebeperking op te leggen en handhaving van snelheid en tonnagebeperking met een ANPR-installatie.

Het uiteindelijke ontwerp voor de heraanleg dient uit te gaan van volgende principes:

6. Bij voorkeur wordt met gemengd verkeer alles op hetzelfde niveau aangelegd (gelijkgronds/shared space). Dit accentueert de verblijfsfunctie, verlaagt de snelheid en onderbreekt de rechtlijnigheid.
7. Het aanbrengen van gidslijnen en verblijfsmaterialen (bloembakken, zitbanken, ...) kunnen de positie van de verkeersdeelnemers sturen.
8. Om een goede oversteekbaarheid te garanderen kan er een middenberm gerealiseerd worden. Dit hoeft geen fysieke afscheiding te zijn maar kan bv. door middel van andere materialen of groenelementen gerealiseerd worden.



Könitz – Duitsland



Fishergate in Preston England



Hof Kazerne Dossin – Mechelen





Doortocht – Kapellen



Alice Nahonstraat - Putte

De strategie

Een volledige heraanleg kost veel geld en dat is er niet op korte termijn. In afwachting van een heraanleg kunnen wel al maatregelen worden genomen:

1. kwaliteitsverbeteringen voetgangersinfrastructuur: heraanleg van trottoirs en oversteekplaatsen
2. invoeren van een tonnagebeperking en installatie van ANPR camera
3. een participatief ontwerptraject te voorbereiding van de heraanleg van de doortocht

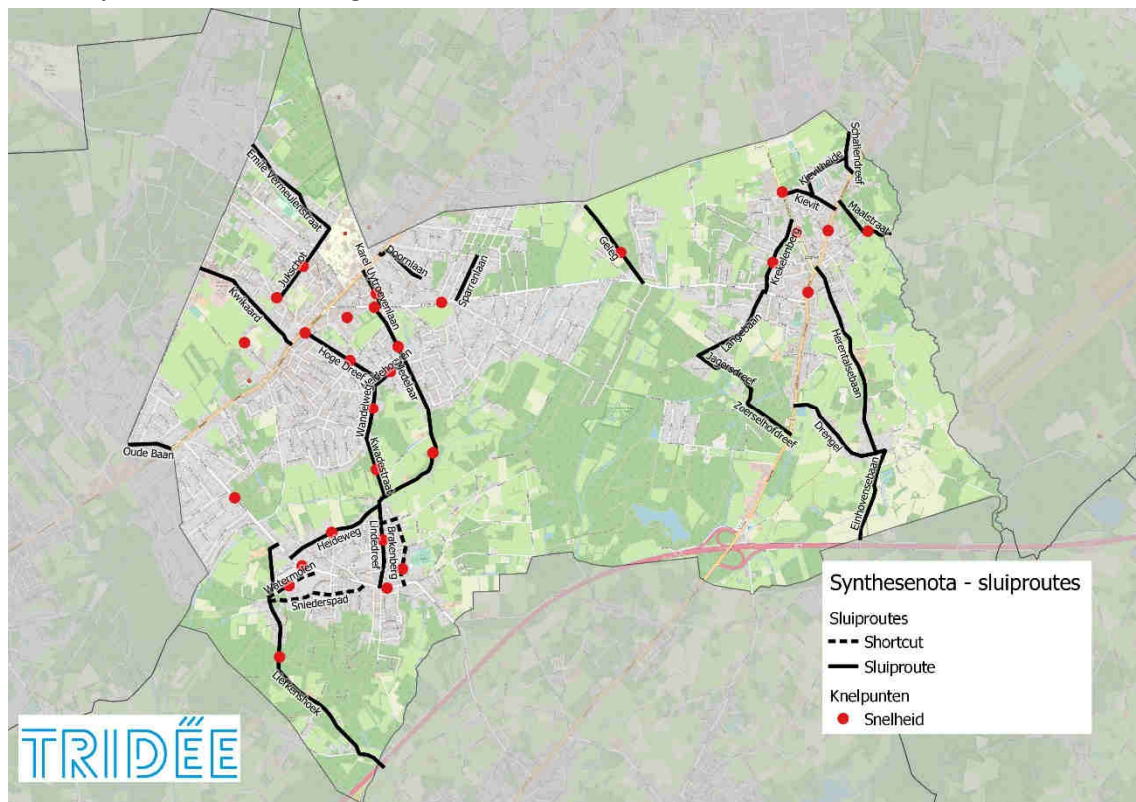
Bijlage 2: Projectfiche wijkcirculatieplannen

Probleemstelling

Sluipverkeer

Tijdens de Oriëntatiefase werd vastgesteld dat de problematiek van sluipverkeer (zowel auto's als vrachtwagens) en hoge snelheden bij zowel de stakeholders als de bevolking erg leeft. Het is ook de doelstelling van het nieuwe bestuur om het doorgaand verkeer in woonwijken te verminderen. Uit de gesprekken met de buurgemeenten bleek het overigens ook een grensoverschrijdende problematiek te zijn.

Tijdens de participatiemomenten in de oriëntatiefase, heeft de bevolking een aantal straten opgeijst waar er voor hen overlast is door sluipverkeer: Medelaar, Liefkenshoek, Lindedreef (PPS Halle), Kwadestraat, Zoerselhofdreef, Langebaan, Krekelenberg, Kievit, Maalstraat en Salphensebaan, Einhovensebaan, Kwikaard, Karel Uytroevenlaan en Geleg.



Figuur: locaties sluipverkeer – hoge snelheid (participatie)

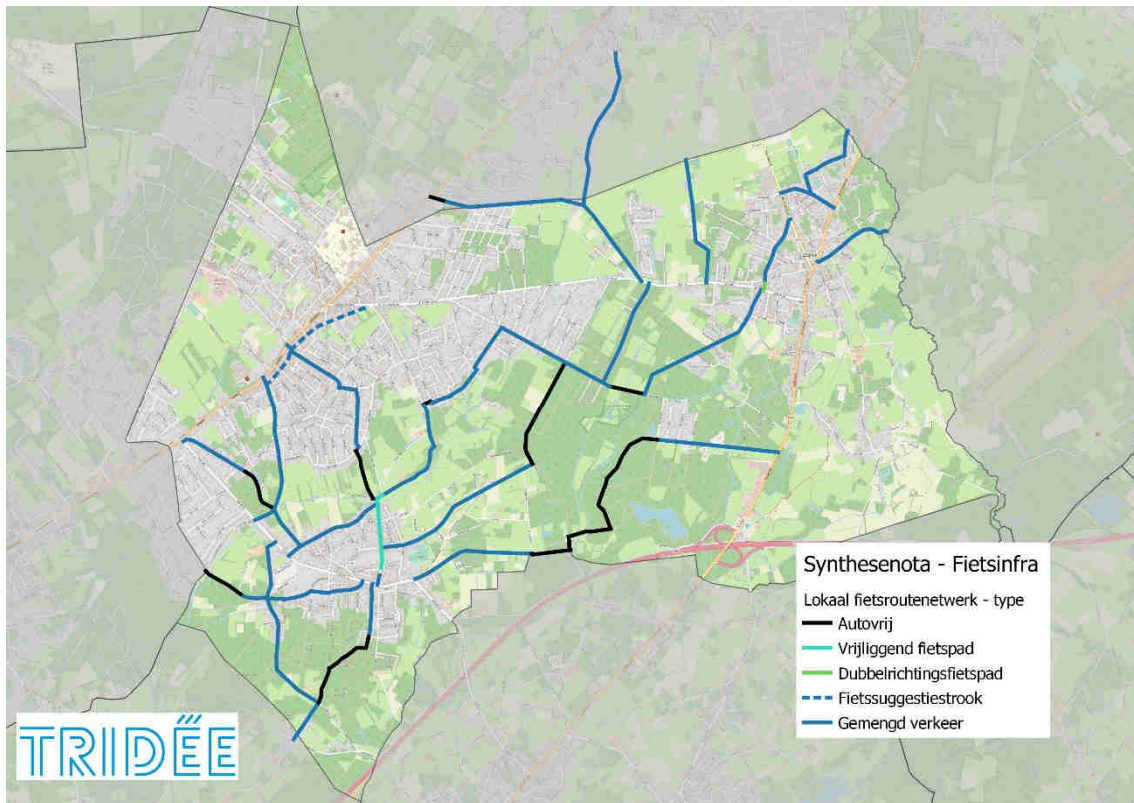
Tijdens het participatiemoment in de Synthesefase werden de sluiproutes aangevuld met volgende straten:

1. Doornlaan
2. Sparrenlaan
3. Schalmeidreef, Kievitheide
4. Jukschot
5. Hoge Dreef

6. Emiel Vermeulenstraat
7. Drengel.

Lokaal fietsroutenetwerk

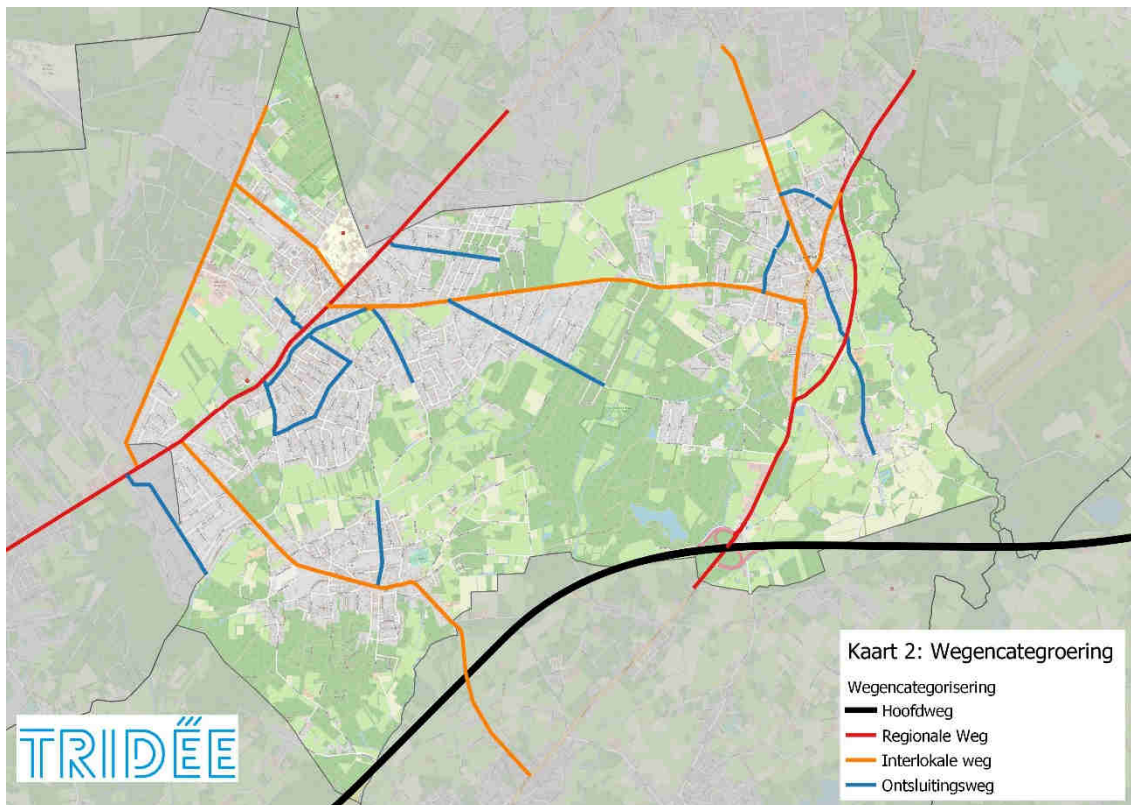
In de synthesefase werd een lokaal fietsroutenetwerk uitgetekend. Vele van die routes beschikken niet over eigen fietsinfrastructuur. En op een aantal van deze routes met gemengd verkeer is er momenteel veel sluijverkeer. Hierdoor is het lokaal fietsroutenetwerk verre van veilig en comfortabel.



Figuur: kaart type infrastructuur lokaal fietsnetwerk

Naar een oplossing

De oplossing is een performante wegcategorisering. De wegcategorisering is in feite een keuze van een aantal straten waar men een verkeersfunctie aan toekent (Regionale wegen, Interlokale wegen en Ontsluitingswegen). De overige straten (Erftoegangswegen) behoren tot het verblijfsgebied: een aaneengesloten gebied waar het doen van verplaatsingen bij het gebruik van de weg ondergeschikt is aan andere functies, zoals spelen door kinderen, elkaar ontmoeten enz.



Figuur: Afbakening verblijfsgebieden

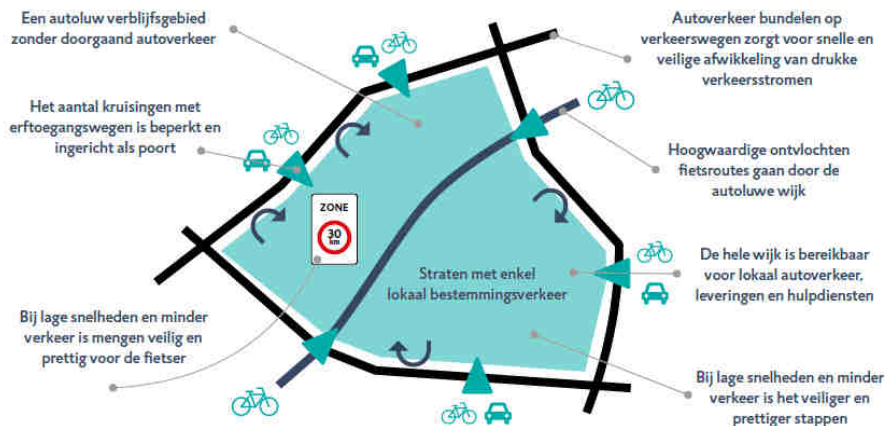
De afbakening van de zogenaamde 'verblijfsgebieden' is gericht op bebouwde gebieden met een zekere dichtheid aan bewoning en een verscheidenheid aan functies.

Om de wegcategorisering in de praktijk te brengen worden 2 strategieën gelijktijdig gevolgd.

1. De eerste strategie is de doorstroming op Regionale en Interlokale wegen te verbeteren.
2. De tweede strategie is het verminderen van doorgaand verkeer op Ontsluitingswegen en Erftoegangswegen. Dit gebeurt door de opmaak van wijkcirculatieplannen.

Het eindbeeld

De verblijfsgebieden worden ingericht als een **MIX-wijk**. Een MIX-wijk is een wijk binnen de bebouwde kom waar het prettig en veilig fietsen is zonder fietspaden. Dat kan een zuivere woonwijk zijn, een meer gemengde wijk of een stadscentrum of dorpskern. Het is een gebied waar het algemeen goed toeven is en waar een prettige mix van activiteiten zijn plek vindt op straten en pleinen.



Figuur: Kernmaatregelen van een MIX-wijk (Bron: Fietsberaad, Rapport Fix-the-Mix)

Hoe een MIX-wijk er uit ziet, wordt weergegeven in volgende figuur. Vijf hoofdkenmerken zijn daarbij van belang, met telkens 4 concrete eisen, dus 20 in totaal.

Autoluw is de kern	Leesbaar fietsbaar	Ontmoetingsruimte	Nabije voorzieningen	Verbindende netwerken
Weinig verkeer	Spontaan fietsbaar	Verblijfsvriendelijk	Gemengd	Fietsroutes
Lokaal verkeer	Vlot fietsbaar	Bewegingsvrijheid	Nabij	Wandelweefsel
Traag verkeer	Poorten	Praktisch en prettig	Fijnmazig	Verknoopt mobiel
Kleine voertuigen	Fietsstraten	Veilig parkeren	Aaneengesloten	Meervoudig mobiel

Figuur: 20 kenmerken van een MIX-wijk (Bron: Fietsberaad, Rapport Fix-the-Mix)

De strategie

De afbakening van de verblijfsgebieden is weergegeven in het Beleidsplan. Er zijn veel verblijfsgebieden en daarom werd een prioritering opgesteld.

De gemeente gaat per verblijfsgebied aan de slag door -samen met de bewoners en gebruikers- maatregelen te bepalen om tot een MIX-wijk te komen. Dit kan gaan over wijzigingen van de verkeerscirculatie, de inplanting van snelheidsremmende maatregelen, de invoering van fiets- of schoolstraat en de aanleg van een straat of pleintje.

Ingeschat wordt dat er ongeveer 2 wijken per jaar behandeld kunnen worden. De gemeente is hier deskundig genoeg om dit zelf aan te pakken.

Bijlage 3: Verslag participatie beleidsfase

Zoersel – vernieuwen GMP – Verslag participatie

Participatieavond – 21 Oktober 2020 (Handelslei 167 – 2980 Zoersel)

Aanwezig namens de gemeente en adviesbureau:

- Marc De Cordt, (schepen van ruimtelijke ordening, wonen, klimaat-, milieu-, natuur- en afvalbeleid, mobiliteit)
- Evelyne Michiels, dienst milieu gemeente Zoersel
- Stijn Derkinderen, mobiliteitsadviseur TRIDÉE (projectleider)
- Dirk Dufour, mobiliteitsadviseur TRIDÉE

Bevolking: zie inschrijvingslijst

Inhoud

De toelichting van het ontwerp-beleidsplan gebeurde aan de hand van een powerpoint-presentatie (bij dit verslag gevoegd). Het verslag beperkt zich tot de vragen, opmerkingen en antwoorden die tijdens de vergadering werden gegeven.

In het eerste deel van de presentatie werden de conclusies van de onderzoeken beknopt toegelicht. Deze werden reeds tijdens het vorig participatiemoment besproken maar zijn essentieel om bepaalde beleidskeuzes te begrijpen. Daarom werden ze kort hernoemen.

Deel: onderzoek

Sluipverkeer :

- Kerkhoflei ontbreekt op de kaart
De inventarisatie van de sluiproutes gebeurde via de vorige participatiemomenten. Wellicht dat er nog ontbreken op de kaart maar in de aanpak niet. In de toekomst is het de bedoeling om het doorgaand verkeer te verminderen/verhinderen in de verblijfsgebieden door het opstellen en uitvoeren van wijkcirculatieplannen. Bestemmingsverkeer dient via de meest aangewezen routes ontsloten te worden.

Halle-dorp:

- Werd er gedacht aan een parkeerverbod in Halle-Dorp?
Het onderzoek spitte zich toe op een lange termijnoplossing. En dan volstaat een parkeerverbod alleen niet. In het actieprogramma zijn ook een aantal maatregelen opgenomen die op korte termijn kunnen worden genomen.

Fietsroutenetwerk:

- Er zijn ook veel paadjes los van de wegen die soms meer worden gebruikt dan de routes die op de kaart staan. Bijvoorbeeld in de deelgemeente Zoersel zelf (o.a. Torendreef). Daar zijn sommige paadjes smal en is er onderhoud nodig van begroeiing.
- Er zijn toch meer fietsroutes dan op de kaart aangeduid? Zo zijn niet alle fietsstraten in dit plan opgenomen. In deze straten is handhaving noodzakelijk op het vlak van snelheid en inhaalverbod.
Dat klopt. In feite is het fietsroutenetwerk veel fijnmaziger. In het mobiliteitsplan staan de belangrijkste lokale routes opgesomd die een verbinding tussen de kernen onderling vormen.

- Daarnaast zijn er nog routes die voor de kern erg belangrijk zijn. Het voorgestelde handhavingsbeleid geldt voor alle straten. En ook de maatregelen om de verblijfsgebieden vorm te geven (uitgewerkt in wijkcirculatieplannen) komen deze lokale fietsroutes ten goede.*
- Zijn de routes getoetst met naburige gemeenten?
Het bovenlokaal fietsroutenetwerk werd uitgetekend door de provincie in samenwerking met de gemeenten. Als er een lokale route grensoverschrijdend is, is het logisch dat de gemeente samen zit om maatregelen uit te denken (bijvoorbeeld in wijkcirculatieplannen voor die wijk).
 - Een stuk van de Medelaar staat rood, een ander deel verschijnt niet maar kent toch problemen?
Dat komt omdat het onderzoek zich toespitst op de fietsroutes die een verbinding tussen kernen vormen. Een stuk van Medelaar doet dat wel, andere delen van die straat niet. Wel op niveau van de kern.
 - Voor de gemeente Zoersel hebben de scholen zelf een initiatief genomen (door o.a. een enquête) en heeft die gegevens (incl. een opsomming van Quick-wins) aan de gemeente bezorgd. Is daar rekening mee gehouden?
Voor het bepalen van de lokale routes (die de verbindingen tussen de kernen vormen) werd o.a. gekeken naar deze routes (naast de inventaris van trage wegen). Maar de acties in het mobiliteitsplan gaan niet tot op dat detailniveau.

Beleidsplan

Wegencategorisering en verblijfsgebieden:

- Als Zoersel dorp onderbroken wordt, kan je dan nog van Sint-Antonius naar bestemmingen ten noorden van de filter? Toch niet via Krekelenberg?
Het doel van deze modale filter is om te voorkomen dat het verkeer van het bedrijventerrein in Malle nog steeds door het centrum van Zoersel blijft rijden, ook al is de rondweg rond Zoersel een feit. Het is de uitdrukkelijke bedoeling dat lokaal verkeer nog wel via welbepaalde routes naar het noorden kan. Dit wordt uitgewerkt in de wijkcirculatieplannen maar het is zeker niet de bedoeling dat al het doorgaand verkeer via Krekelenberg moet rijden.
- Herentalsebaan en Achterstraat zijn ontsluitingswegen die aansluiten op twee verbindingswegen. Leidt dit niet tot sluipverkeer?
Volgens de huidige inzichten is het omwille van de school wenselijk om twee aansluitingen te hebben. Dit is bestemmingsverkeer. Mocht hier nog teveel doorgaand verkeer zijn, zullen hier maatregelen nodig zijn om dit te verminderen/verhinderen.
- Slechts een deel van Kerkhoflei is een ontsluitingsweg. Wil dat zeggen dat er een knip komt? Een modale filter kan een knip zijn maar ook andere circulatiemaatregelen zijn mogelijk (enkelrichting). Dat moet worden bepaald in wijkcirculatieplannen.
- Gaat u door deze maatregelen Handelslei, Halle-Dorp nu niet meer belasten?
Dit zijn de wegen die een verkeersfunctie hebben. Daar moeten maatregelen komen om de doorstroming te verbeteren. En voor Halle-Dorp een volledige herinrichting. Uit de probleeminventarisatie bleken er juist heel veel problemen te zijn als gevolg van sluipverkeer. Een groot deel van deze problemen kan je juist oplossen door het doorgaand verkeer te bundelen op deze verkeerswegen. Investerings op deze verkeerswegen worden dan ook efficiënter.
- Die maatregelen zorgen ervoor dat je zal moeten omrijden. Dat is toch niet goed voor het milieu?

Je zal inderdaad voor sommige richtingen moeten omrijden maar alle straten blijven toegankelijk. Maar hierdoor creëer je wel aangenamere gebieden waar fietsen veiliger en prettiger wordt. De overstap op de fiets wordt hierdoor gefaciliteerd. Als je toch zou tolereren dat er doorgaand verkeer door blijft rijden, zullen fietspaden nodig zijn. En daar is niet overal plaats voor.

- In Sint-Antonius zijn er al een aantal straten afgesloten. Dit zorgt voor een verschuiving van het verkeer. Dat is toch niet de bedoeling?
Dat is op lange termijn niet de bedoeling. De wijken dienen zoveel mogelijk via de ontsluitingswegen te worden ontsloten. Sommige wijken zijn erg groot waardoor de circulatiemaatregelen stapje voor stapje worden genomen.
- Een van de verkeerswegen is Rodendijk. Daar wordt de doorstroming beperkt door de vele toegangen tot de winkels. Moet daar niets aan worden gedaan?
Er is ooit het idee gekomen om een ventweg aan te leggen. Maar de vrees bestaat dat hierdoor nog meer winkels zullen komen.

Realisatie verblijfsgebieden:

- Wat met schoolroutes?
Schoolroutes lopen deels door verblijfsgebieden. De maatregelen hierbinnen (lagere snelheden, minder verkeer door doorgaand verkeer eruit te halen) hebben hier ook een positief effect. Daarnaast zijn er de maatregelen voor het fietsroutenetwerk.
- De wijk Jukschot met twee scholen en drie geplande verkavelingen zit bij de hoogste prioriteiten?
Het voorstel van prioriteiten is gebaseerd op de combinatie van 1) veel sluiproutes 2) vele fietsroutes zonder afzonderlijke infrastructuur. Wat u noemt is vooral bestemmingsverkeer. Bovendien zullen maatregelen om doorgaand verkeer te weren in een bepaald verblijfsgebied ook een gunstig effect hebben op de naburige verblijfsgebieden.

Doortocht Halle:

- Mengen is gevaarlijk in combinatie met vrachtverkeer!
Dat klopt: daarom wordt ook voorgesteld om een tonnagebeperking in te voeren. Halle-Dorp hoort immers niet tot het vrachtroutenetwerk. We stellen voor om hier met ANPR te werken. Op deze manier kan je ook de gewenste snelheid (30 km/u) semi-automatisch handhaven
- Het is een goed idee om sluisverkeer in de verblijfsgebieden aan te pakken. Maar hiervoor dient de doorstroming op deze verkeerswegen te verbeteren. Hoe doe je dat in Halle als je fietsers niet scheidt?
Doorstroming is niet hetzelfde als snelheid. Je kan gerust veel verkeer vlot door een kern sturen aan lage snelheid. Uiteindelijk zou je daar fietspaden willen op voorwaarde dat ze aan de normen voldoen. Te krappe fietspaden komt de veiligheid niet te goede, laat staan het comfort. Als je bijvoorbeeld linksaf wil slaan als fietser op een te smal fietspad, dan blokkeer je het fietspad en trottoir en moet je wachten tot er geen verkeer aankomt in beide rijrichtingen.
- Kan je op de brede segmenten niet alsnog fietspaden voorzien?
Dat is niet aan te bevelen. Je krijgt dan ergens in de kern zelf een overgang van fietspad naar gemengd verkeer. Daar waar automobilisten dit niet verwachten. Het best is om die overgang bij het binnen- en buitenrijden te organiseren. Je verwacht dat de automobilisten hun gedrag al bij het begin van de kern aanpassen.

- Worden de zwakke weggebruikers niet als verkeersremmers gebruikt?
De fiets bepaalt mee de snelheid. De fietser is door het mengen wel beter zichtbaar voor de automobilist. Waardoor er ook meer rekening wordt mee gehouden.
- Moet het dan een fietsstraat worden?
De invoering van het statuut van een fietsstraat alleen is niet voldoende. Het volledig profiel dient aangepakt te worden.

Bijlage 4: Verslag Projectstuurgroep



Zoersel – vernieuwen GMP – Projectstuurgroep Synthesenota

Projectstuurgroep – 18 november 2020 (Online)

Aanwezig:

- Marc De Cordt, schepen van ruimtelijke ordening en wonen, klimaat-, milieu-, natuur- en afvalbeleid, mobiliteit en verkeer gemeente Zoersel
- Liesbeth Verstreken, burgemeester gemeente Zoersel
- Jan Koninx, gemeente Zoersel
- Evelyne Michiels, gemeente Zoersel
- Joke De Beuckelaer, gemeente Zoersel;
- Monique De Feyter, gemeente Zoersel
- Ben Van Gils, politiezone Voorkempen
- Annika Struyfs, MOW
- Hans Laurijssen, AWV
- Ria Vinckx, vervoersregio Antwerpen
- Karen Dochez, De Lijn
- Matthias De Beucker, provincie Antwerpen
- Roel Van Elsacker, raadslid gemeente Zoersel
- Jos van Dongen, raadslid gemeente Zoersel
- Danny Van de Velde, raadslid gemeente Zoersel
- Tom Sleuwaert, raadslid gemeente Zoersel
- Gert Stynen, Fietsersbond Voorkempen
- Stijn Derkinderen, mobiliteitsadviseur TRIDÉE (projectleider)

Inhoud:

Na een toelichting door Stijn Derkinderen op basis van een presentatie, bespreekt de projectstuurgroep het ontwerp van beleidsplan hoofdstuk per hoofdstuk. In dit verslag worden de opmerkingen en vragen weergegeven per hoofdstuk.

Algemeen

- Deze versie van het rapport is aanzienlijk dunner dan de versie van december 2019. *Het gaat hier over 2 verschillende documenten. Hetgeen nu voorligt is het beleidsplan. Het vorig document waarnaar u verwijst is de synthesenota waarin onder meer alle resultaten van de onderzoeken staan beschreven. In hoofdstuk 2.2 van het beleidsplan is enkel de samenvatting weergegeven.*
- De kaarten nakijken op naamgeving en nummering. *Dit zullen we doen.*
- In het rapport wordt niet gesproken over een beleid over schoolomgevingen. *De gemeente is bezig met een Route2Schoolproject dat we zullen vermelden in het beleidsplan.*

Hoofdstukken

2.1. Knelpunten kansen en bedreigingen

- De park&ride wordt als kans beschouwd maar men moet ervoor waken dat er voldoende capaciteit is. *Dat is inderdaad een belangrijk aspect om te monitoren.*



2.2.1 Doorstromingsproblemen N12

- Is er ook gekeken naar de doorstroming op de rest van N12 (o.a. Eikenlaan)? *Daar is even naar gekeken maar de oplossing hiervoor ligt op het grondgebied van Schilde.*

2.2.2 Sluipverkeer

- De figuur klopt niet: dit zijn de routes die door de bevolking werden aangeduid, nadien zijn er nog meer opgesomd. Daarenboven zijn ze niet onderbouwd door tellingen. *De figuur is een weergave van het participatieproces.*
- Het is jammer dat er geen tellingen zijn om de prioriteiten te bepalen van de wijkcirculatieplannen. Het alleen baseren op fietsroutes is weinig onderbouwd. *Dat is inderdaad jammer maar dat zou de doorlooptijd van het mobiliteitsplan nog langer maken. De gemeente heeft recent nieuwe meettoestellen aangekocht. Als er stelselmatig meer tellingen beschikbaar zijn, zal de gemeente deze gebruiken om de prioriteiten te evalueren.*

2.2.5 Verschillende fases omleidingswegen Zoersel, Malle

- In het concept voor Zoersel Dorp na aanleg van rondweg wordt een filter geplaatst om het doorgaand verkeer te weren. Bussen moeten nog wel door kunnen. *Dat is inderdaad de bedoeling.*
- P10 eerste alinea: N14 ipv N114. *Zal worden aangepast.*

4.1.1 Regionaal mobiliteitsplan en openbaar vervoerplan (Routeplan 2030)

- De lijn naar Zandhoven rijdt vanaf 1/1/22 door naar Broechem. Zandhoven is dus niet het eindpunt. *Dit zal worden aangepast in de nota.*

4.1.2 Bovenlokaal vrachtroutenetwerk

- N153 (Malle) maakt deel uit van het regionaal vrachtroutenetwerk maar in de Mobiliteitsstudie Noorderkempen wordt geadviseerd om dit te schrappen en de rijbaan aan te passen (versmallen). Er wordt gevreesd dat er dan meer verkeer gaat gebruik maken van N14. Ook mag er niet worden vergeten dat er ook bussen door rijden. *Het is juist de bedoeling, als de omleidingsweg rond Zoersel er is (en die van Malle) dat het vrachtverkeer via N14 rijdt. Wat de maatvoering betreft wordt naar de buurgemeente verwezen: N153 ligt op grondgebied Malle.*

4.1.3 Mobiliteitsstudie Noorderkempen

- Wat wordt bedoeld met "toegangspoorten voor het landbouwverkeer in de Mobiliteitsstudie Noorderkempen? *Het is de bedoeling om het verkeer te beperken in de autoluwe landschapskamers maar om de landbouwfunctie te waarborgen moet worden bekeken waar traktorsluizen nodig zijn.*
- Wat wordt bedoeld met de 'ontsluiting Zoerselbos i.f.v. bereikbaarheid met de auto, veilig fietsen in gemengd verkeer, ruiters, wandelaars, landbouwverkeer'? *In principe wordt het autoverkeer over de bruggen van de snelweg zo veel mogelijk geweerd maar er zijn nog recreatieve functies waar ook auto's moeten komen, zoals het Boshuisje.*
- Variant sneltram best verduidelijken: E313-E34 i.p.v. E313. *Dit zal worden aangepast.*

4.2.2 Verkeersveilige gemeente

- De prioriteiten van verkeersveilige gemeente zoals ze vermeld staan in dit beleidsplan, komen niet overeen met hetgeen nu voorligt. *Niet woordelijk, maar de visie is wel identiek.*

5 Operationele doelstellingen

- Voor een aantal doelstellingen lijken de inspanningen te stoppen na een bepaalde periode, bijvoorbeeld voor oplaadpunten. *Dat komt omdat het voor sommige thema's moeilijk is te schatten is wat de behoefte zal zijn in de toekomst. Wat laadpunten betreft: meer mensen plaatsen thuis oplaadpunten en voor de reizigers onderweg is het enkel zinvol om de laadpunten te koppelen aan functies waar ze een uurtje verblijven (= tijd om op te laden). En die zijn er niet veel in Zoersel.*
- Er worden doelstellingen geformuleerd gekoppeld aan een jaar. Sommige zijn ver in de tijd. Zal er tussentijds worden gemonitord? En wordt er zoals bij het klimaatplan een werkgroep opgericht? *Ja, het is zinvol om bijvoorbeeld driejaarlijks een monitoring en evaluatie te doen. Het is niet de bedoeling om hiervoor een nieuwe werkgroep op te richten. De projectstuurgroep kan hier bijvoorbeeld voor worden ingeschakeld.*

A2. Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid

- In het PRUP Rodendijk is een parallelweg voorzien. Komt die er ook? *De gemeente is geen voorstander omdat het risico bestaat dat nog bijkomende baanwinkels met extra verkeer zal aantrekken.*
- In de nota wordt verwezen naar MOBER Masterplan Van Pelt Zoersel. Is deze beschikbaar? *De gemeente zal deze bezorgen.*

A3. Wegencategorisering

- Waarom zijn er geen type-profielen opgenomen per wegcategorie? *Vroeger werden soms type-profielen opgenomen in mobiliteitsplannen die uiteindelijk niet toepasbaar bleken. Het is maatwerk.*
- Waarom is de Raymond Delbekestraat weerhouden als interlokale weg? In de Mobiliteitsstudie Noorderkempem was de suggestie om die te downgraden. *Deze weg vormt de verbinding met Brecht en is ook belangrijk voor het bedrijventerrein.*
- Hoe gebeurde de selectie van ontsluitingswegen? Waarom is hier geen onderzoek naar gedaan? *Deze is gebaseerd op de vorige versie van het mobiliteitsplan. Tijdens de oriëntatiefase werd het onderzoek bepaald. Het is overigens een logische selectie, rekening houdende met de ligging van deze wegen in de wegenstructuur.*
- De realisatie van de rondweg rond Zoersel is belangrijk voor de wegencategorisering, de realisatie van de verblijfsgebieden en vrachtrouten netwerk. Is er al zicht op een concrete timing? *De onteigeningsprocedure loopt momenteel en ze hopen dit in 2021 of te ronden zodat in 2022 kan worden gestart met de werken.*
- Ook tussen de verblijfsgebieden moet het doorgaand verkeer worden geweerd. *Dat is inderdaad de bedoeling. Daarom dat de ontsluitingswegen niet doorlopen op de kaart. Dit geldt ook voor de erftoegangswegen. De uitwerking, waaronder de plaatsing van modale filters, gebeurt in de wijkcirculatieplannen.*

A4. Lokaal vrachtrouten netwerk

- Tonnagebeperking Halle Dorp: er is al ANPR op de Eikenlaan aan het kruispunt met de Kasteeldreef (Halle) en op de Kapellei aan het kruispunt met de Eikenlaan. Dit kan worden

ingezet voor de handhaving voor de tonnagebeperking. *Dat klopt maar er moet worden uitgebouwd om dit te combineren met trajectcontrole.*

B1. Afbakening Verblijfsgebieden en Voetgangersvoorzieningen

- Snelheidsbeleid: de provincie kan zich vinden in de beperking van de mail. Maar ook buiten de verblijfsgebieden kunnen er redenen zijn om de snelheid lager dan 70 km/u te houden. *In de gemeente Zoersel geldt momenteel reeds een algemeen snelheidsregime van 50 km/u, met uitzonderingen van 70 km/ op een aantal regionale en interlokale wegen en 30 km op meerdere plaatsen (o.a. door fietsstraten, schoolomgevingen)*

B2. Fietsrouten netwerk

- De provincie adviseert om -in functie van de leesbaarheid van het fietsnetwerk – de lokale fietsroutes het statuut van een fietsstraat te geven. *De gemeente heeft al enkele lokale fietsroutes omgevormd tot fietsstraten.*
- Er ontbreken nog fietsroutes, namelijk deze van het knooppuntennetwerk. *In het beleidsplan wordt de focus gelegd op het functioneel (dagdagelijks) fietsroutenetwerk.*
- De maatvoeringen in de tabel kloppen niet met het Vademecum Fietsvoorzieningen. *Het vademecum is aan herziening toe. Fietsberaad adviseert nu om deze normen te hanteren in functie van de groeiende diversiteit van soorten fietsen (bakfietsen, speed pedelecs enz) en het toenemend fietsgebruik in het algemeen.*
- Waarom staat in de tabel met prioriteiten bij Driesheide verbreding fietspad / aanleg enkelrichtingsfietspaden. *Het huidig dubbelrichtingsfietspad is te smal en moet ofwel worden verbreed, ofwel kunnen er enkelrichtingsfietspaden komen. De uiteindelijke keuze wordt in een startnota gemaakt wanneer de werken worden ingepland.*
- Bij Medelaar en Liefkenshoek staat dat het doorgaand verkeer zal worden geweerd. Hoe gaat dit gebeuren? *Dat moet worden bepaald in de wijkcirculatieplannen. Er zijn rioleringswerken gepland in de Kwadestraat en Medelaar. Hierdoor krijg je bij wijze van spreken een proefproject om na te gaan wat de effecten zullen zijn. Voor Liefkenshoek zijn er reeds een aantal aanpassingen gedaan maar het is vooralsnog niet mogelijk om een modale filter te realiseren: dit is een aanrijroute van de hulpdiensten die van Zandhoven komen.*

B3. Openbaar vervoernetwerk

- Het openbaar vervoernetwerk is nog niet goedgekeurd door de Vervoerregioraad.
- In het gedeelte over openbaar vervoer worden verwarrende termen gebruikt. De Lijn maakt een voorstel voor aanpassing van dit hoofdstuk over aan het adviesbureau. *Deze hulp wordt op prijs gesteld.*
- Het is niet mogelijk om alle lijnen op elkaar af te stemmen op de halten in Zoersel. Er wordt prioriteit gegeven aan de afstemming aan stations.
- Aanpassen afslagstrook aan kruispunt Vesaliuslaan moet in nauw overleg met de deskundige doorstroming van De Lijn gebeuren. *Akkoord*
- Overall halteren op de rijbaan in de bebouwde kom is niet mogelijk. Er zijn haltehavens nodig om te kunnen bufferen, zodat de bus niet te vroeg rijdt (bv halte Bethaniëlei). *Begrijpelijk maar kan ook op andere plekken.*
- Op dit moment is er geen rechtstreekse verbinding tussen Sint-Antonius en station Noorderkempen voorzien maar het is opgenomen in de visie. *Wat wil dit zeggen? Dat de*

verbinding niet in het vervoerplan 2022 van De Lijn werd opgenomen, maar wel in de lijst van gewenste realisaties op langere termijn.

- *Is de vraag van de gemeente over de afbuiging van de snellijn via Sint-Antonius al overgemaakt aan De Lijn? Dit zal één van deze dagen gebeuren. De gemeenteraad heeft dit nog maar recent goedgekeurd.*

6.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

- *In het beleidsplan is niets opgenomen rond sensibilisering in functie van verkeersveiligheid. Dit wordt opgenomen in het actieprogramma van verkeersveilige gemeente.*

7. Actietabel

- *Wat de actietabel betreft zou het handig zijn om een legende op te stellen wat korte, middellange en lange termijn is. Dit zal worden toegevoegd.*
- *Het fietspad Lindedreef staat er 2 keer in. Dit klopt. Op korte termijn worden een aantal verbeteringswerken ingepland van de bestaande fietspaden. Als uit de wijkcirculatieplannen blijkt dat het doorgaand verkeer kan worden geweerd kunnen deze fietspaden zelfs verdwijnen.*
- *Zijn er naast het aanleggen van de fietspaden nog andere aanbevelingen vanuit de fietsbarometer niet nog niet zijn aangepakt? Dit zullen we nakijken en desgevallend opnemen in de actietabel.*

Bijlage 4: kaartenbundel



ROTTERDAM
Walenburgerplein 104
3039 AN Rotterdam
T: +31 10 303 29 98

ANTWERPEN
Quellinstraat 6
2018 Antwerpen
T: +32 3 226 77 90

info@tridee.eu
www.tridee.eu