BOVENGEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN ZUIDERKEMPEN

BIJLAGEN



Provincie Antwerpen

6. Bijlagen

6.1. Actietabel

6.2. Kaartenbundel

6.3. Te vrijwaren kavels van bebouwing langs de spoorlijnen

6.4. Engagementsverklaring

6.5. Oriëntatienota

6.6. Doelstellingennota

6.7. Conceptnota

6.8. Evaluatierapport

6.9. Nota over hoe de kaarten van het verkeersmodel te interpreteren

6.10. Synthesenota

6.11. Goedkeuring eindrapport en actieplan.

6.1. Actietabel

Actieplan

Het actieplan geeft een overzicht van welke acties ondernomen moeten worden om de visie te realiseren end e doelstellingen te behalen.

In het actieplan is kort het project omschreven, de uitgebreidere visie staat omschreven in het beleidsplan.

Bij elk project is aangegeven welke doelstellingen het project helpt te behalen.

Bij de timing staat:

- KT voor korte termijn of 1-5 jaar
- MLT voor middellange termijn of 6-10 jaar
- LT voor lange termijn of langer dan 10 jaar

De initiatiefnemer is degene die de projectleiding op zich neemt in een studie- of infrastructuurproject. De initiatiefnemer brengt de partners samen om een gedragen en kwalitatief project te realiseren. Dit staat los van financiering. Er kunnen samenwerkingsovereenkomsten afgesloten worden om kosten te verdelen tussen de partners en de initiatiefnemer. Dit wordt per project afzonderlijk bekeken.

A / Beleidsmatige aspecten					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
A1	Samenwerkingsovereenkomst tekenen tussen de verschillende betrokken actoren om tot realisatie van het actieplan te komen.		KT	Provincie	Gemeentebesturen.
A2	Intergemeentelijke financiering vrachtroute Heist-op-den-Berg – Hulshout -Heultje uitwerken.		KT	Provincie	Gemeentebesturen
A3	Afsprakenkader met de vrachtwagensector over spreiding op de aanrijroutes N152 en N19 tussen E313 en bedrijventerrein Hulshout-Heultje.	Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Provincie	Betrokken gemeenten, vrachtwagensector.

B / Ruimtelijke acties					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
B1	Toekomstvisie bedrijvigheid Lindekensbaan Nijlen.	Een betere multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	Provincie	Gemeente
B2	Studie complexe projecten optimalisatie ontsluiting bedrijventerrein Hulshout-Heultje naar N152	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Gemeente	AWV, DMOW, provincie
B3	Kruiskensberg Nijlen	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Provincie	Betrokken gemeentebesturen
B4	Masterplan ruimte en mobiliteit Nijlen centrum en Kessel-Statie	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Gemeente	Infrabel, De Lijn, AWV, DMOW, provincie

B5	Masterplan ruimte en mobiliteit Berlaar-Heikant	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	gemeente	Infrabel, AWV, DMOW, provincie
B6	RUP rondweg Berlaar-Heikant	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Gemeente	DOMG, AWV, DMOW
B7	Toekomstvisie Casa Itegem	Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Gemeente	Provincie

B8	Ruimtelijke visie multimodale corridor Lier - Herentals	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Provincie	DOMG, DMOW, gemeente
B9	Ruimtelijke visie multimodale corridor Lier - Herentals	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Provincie	DOMG, DMOW, gemeente

B10	Ruimtelijke visie multimodale corridor Aarschot – Geel/Herentals	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	MLT	Provincie	DOMG, DMOW, gemeente

C / Verkeers- en vervoersplannen					
Nr.		Doelstellingen	Termijn	Initiatief	Partner
C1	Masterplan/verkeerscirculatieplan Herenthout	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	Gemeente	De Lijn, DMOW, provincie
C2	Opmaak streefbeeld spoorlijn 15	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Infrabel	AWV, De Lijn, DMOW, provincie, VLM
C3	Opmaak streefbeeld spoorlijn 16	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Infrabel	AWV, De Lijn, DMOW, provincie, VLM

C4	Opmaak streefbeeld spoorlijn 35	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Infrabel	AWV, De Lijn, DMOW, provincie, VLM
C5	Opmaak actieplan weren doorgaand vrachtverkeer dorpskernen	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Provincie	Gemeenten, politiezones, AWV, DMOW, IOK
C6	Kempische Noord-Zuid corridorstudie, HOV Aarschot – Geel/Herentals - Turnhout	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	De Lijn	Provincie, DMOW, AWV, gemeenten
C7	Studie fietsgeschiktheid bedrijventerreinen Herentals - Industrie	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Provincie	Gemeente, DMOW
C8	Studie fietsgeschiktheid bedrijventerreinen Heist-op-den-Berg	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Provincie	Gemeente, DMOW

C9	Studie fietsgeschiktheid bedrijventerreinen Heultje-Hulshout	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Provincie	Gemeente, DMOW
C10	Studie fietsgeschiktheid bedrijventerreinen Lier	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Provincie	Gemeente, DMOW
C11	Studie knoop Nazareth + 2e havenontsluiting	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Federale regering	Gemeente, De lijn, AWV, DMOW, DVW, provincie, Infrabel
C12	Studie ingrepen spoor om half uur dienstregeling mogelijk te maken.	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Federale regering	Infrabel, NMBS, gemeenten.
C13	Tracéstudie en realisatie autoluwe fietsroute Heist-op-den-Berg - Herentals	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Provincie	Gemeente, DMOW
C14	Tracéstudie en realisatie autoluwe fietsroute Heist-op-den-Berg - Geel	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken	KT	Provincie	Gemeente, DMOW
C15	Tracéstudie en realisatie autoluwe fietsroute Geel - Diest	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Provincie	Gemeente, DMOW

D / Gedetailleerde acties voor corridor R16-N14-N116-N13-R15					
Nr.	Project	Doelstelling	Timing	Initiatief	Partners
	Doorstroming en capaciteit N14				
D1	N14 herinrichting segment tussen E313 en N116 naar Nijlen (lopend proces)	Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, provincie
D2	Nieuwe aansluiting N116 (tak Nijlen) op N14 + ophoging brug over Netekanaal met conforme fietspaden (lopend proces)	Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	AWV/DVW	Gemeente, provincie
D3	Nieuwe fietspaden N14 tussen N116 (tak Nijlen) en Emblem (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Provincie, gemeente
D4	Herinrichting N14 – R16 tussen Ranstsesteenweg en Hagenbroeksesteenweg.	Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	AWV	Provincie, De Lijn, gemeente
	Realisatie streefbeeld R16 met gewenst profiel fietspaden.				
D5	Verbeteren aansluiting N14 Liersesteenweg op R16 (lopend proces)	Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Provincie

D6	Optimalisatie ontsluiting bedrijventerreinen op R16	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	MLT	AWV	Gemeente, provincie
D7	Nieuwe aansluiting Tramweglei (lopend proces)	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Provincie	Gemeente, provincie
D8	Nieuwe aansluiting N108 op de R16 en aanpassing verkeerslichtenregeling op kruispunt N10-R16 na nieuwe aansluiting van de N108 op de R16 (lopend proces).	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	AWV	Gemeente, provincie
D9	Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers met de R16	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	AWV/gemeente	Gemeente, provincie
	Herinrichting doortochten				
D10	Herinrichting doortocht Nijlen centrum na realisatie ongelijkvloerse kruisingen spoorlijn	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	LT	AWV/gemeente	De Lijn, Infrabel, DMOW, provincie
D11	Herinrichting doortocht Kessel	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	MLT	AWV	Gemeente, De Lijn, DMOW, provincie

D12	Herinrichting doortocht Grobbendonk	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	MLT	Gemeente	De Lijn, DMOW, provincie
	Overige maatregelen				
D13	Herinrichten kruispunt Langstraat-Punt-Bevelse Steenweg (Herenthout, lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Gemeente	De Lijn, DMOW, provincie
D14	Onderzoek naar downgraden Kruiskensbaan tussen Itegemse Steenweg en Heikant	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Gemeente	ANB, De Lijn, DMOW, provincie
D15	Downgraden Lindekensbaan	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	LT	Gemeente	ANB, provincie
D16	Studie en realisatie autoluwe landschapskamers	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	Provincie	Gemeente, DMOW, AWV

D17	Uitrol actieplan vrachtroutenetwerk, coördinatie vrachtwagensluizen	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	Politiezone	Gemeente, AWV

E / Gedetailleerde acties voor streefbeeld spoorlijn Lier-Herentals-Geel					
Nr.	Project	Doelstelling	Timing	Initiatief	Partners
E1	Realisatie streefbeeld overwegen op spoorlijn 15.	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	LT	Infrabel	Provincie, gemeente, AWV, De Lijn, DMOW
E2	Realisatie fietsostrade F103, Lier - Herentals	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Provincie Antwerpen	Infrabel, gemeenten, DMOW, AWV, De Lijn

F / Gedetailleerde acties voor corridor N19- N152 + Laakdal					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
F1	Fietspaden N19 tussen Herselt centrum en grens met Aarschot (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW
F2	Studie nieuwe aansluiting N212 op N19 (lopend proces)	Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW
F3	Studie kruispunt N19-N15 i.f.v. vrachtroute bedrijventerrein Hulshout-Heultje en effecten downsizen Herentalsesteenweg. (Samen met actie F6)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW, De Lijn
F4	Herinrichting N19 Westerlo	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	AWV	Gemeente, De Lijn, provincie, DMOW

F5	Herinrichting doortocht Zammel	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	AWV	Gemeente, DMOW, De Lijn, provincie
F6	Herinrichting kruispunt N152-N15 i.f.v. downsizen Herentalsesteenweg en optimaliseren vrachtroute Hulshout-Heultje. (Samen met actie F3)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW, De Lijn
F7	Optimaliseren ontsluiting bedrijventerrein Heultje en doortocht Heultje	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	LT	gemeente	De Lijn, DMOW, provincie
F8	Studie N152, optimalisatie oversteekbaarheid en doorstroming doortocht Olen-Centrum en kruispunt Industrielaan.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW, De Lijn
F9	Verlengen in- en uitvoegstrook oprit Herentals-Oost E313 & optimalisatie signalisatie.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, DMOW

	Overige maatregelen binnen de corridor N19				
F10	Ontsnippering landschap rond Averbode	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Provincie	Gemeenten, AWV, DMOW
F11	Ontsnippering landschap De Merode	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Provincie	Gemeenten, AWV, DMOW
F12	Realisatie landschapskamers rond oude spoorlijn Herentals-Aarschot	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	Provincie	Gemeenten, AWV, DMOW
F13	Uitrol actieplan vrachtroutenetwerk, coördinatie vrachtwagensluizen	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	Politiezone	Gemeente, AWV
F14	Vernieuwen fietsostrade F106, Herentals - Aarschot	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Provincie Antwerpen	Infrabel, gemeenten, DMOW, AWV, De Lijn

G / Gedetailleerde acties voor streefbeeld spoorlijn Aarschot -Diest					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
G1	Uitvoeren streefbeeld overwegen op spoorlijn 35.	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	LT	Infrabel	Provincie, gemeente, AWV, De Lijn, DMOW

H / Gedetailleerde acties voor corridor N10					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
H1	Heraanleg fietspaden N10 Lier – Koningshooikt (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeenten, provincie, DMOW
H2	Heraanleg fietspaden N10 Koningshooikt – Berlaar-Heikant (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeenten, provincie, DMOW
H3	Realisatie rondweg Berlaar-Heikant.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	LT	AWV	Gemeente, De Lijn, DMOW, provincie

H4	Realisatie streefbeeld N10 + circulatieplannen onderliggend wegennet langs N10 te Heist-op-den-Berg (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	AWV/gemeente	De Lijn, DMOW, provincie
H5	Fietspaden N10 Begijnendijk en Aarschot. (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, De Lijn, provincie, DMOW
H6	Studie en realisatie autoluwe landschapskamers	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	Provincie	Gemeenten, DMOW, De Lijn
H7	Uitrol actieplan vrachtroutenetwerk, coördinatie vrachtwagensluizen	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	Politiezone	Gemeente, AWV

I / Gedetailleerde acties voor spoorlijn Lier- Aarschot					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
I 1	Realisatie streefbeeld overwegen op spoorlijn 16	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	LT	Infrabel	Provincie, gemeente, AWV, De Lijn, DMOW
I2	Realisatie fietsostrade F104, Lier - Aarschot	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Provincie Antwerpen	Infrabel, gemeenten, DMOW, AWV, De Lijn

J / Gedetailleerde acties voor interlokale weg Herentals – Heist-op-den-Berg					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
J1	Tonnagebeperking Herenthoutseweg tussen Albertkanaal en Toekomstlaan (quick win) (Herentals)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Gemeente	
J2	Studie oost-west verbinding en streefbeeld R15 (actie Middenkempen)	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW, De Lijn, VWW
J3	Fietspaden Wolfstee (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Gemeente	Provincie, DMOW
J4	Herinrichten kruispunten Herenthoutseweg met Toekomstlaan en Atealaan	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Gemeente	Provincie, DMOW, De Lijn
J5	Fietspaden Herentalse Steenweg (Herenthout)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Gemeente	Provincie, DMOW, De Lijn

J6	Herinrichting kruispunt Herentalse Steenweg-Molenstraat-Boudewijnlaan (Herenthout, lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Gemeente	Provincie, DMOW, De Lijn
J7	Fietspaden Boudewijnlaan (Herenthout)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Gemeente	Provincie, DMOW
J8	Herinrichting Uilenberg met kruispunten Boudewijnlaan-Doornstraat-Wiekevorstse Steenweg en kruispunt Itegemse Steenweg-Langstraat (Herenthout, lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Gemeente	Provincie, DMOW
J9	Fietspaden 's Herenweg of herinrichting volledige weg (Heist-o-d-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Gemeente	Provincie, DMOW, De Lijn
J10	Herinrichten kruispunt 's Herenweg, Krombeekweg (Heist-o-d-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	MLT	Gemeente	DMOW, De Lijn, provincie

J11	Herinrichten Krombeekweg (segment s' Herenweg – Hulshoutsesteenweg) (Heist-o-d-Berg)	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Gemeente	DMOW, De Lijn, provincie,
J12	Herinrichten kruispunt Krombeekweg – Hulshoutsesteenweg (Heist-op-den-Berg)	Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.	MLT	Gemeente	DMOW, De Lijn, provincie
J13	Fietspaden Hulshoutsesteenweg (Heist-o-d-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Gemeente	Provincie, DMOW
J14	Uitrol actieplan vrachtroutenetwerk, coördinatie vrachtwagensluizen	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	politiezone	Gemeente , AWV

K / Gedetailleerde acties voor vrachtroute Heist-op-den-Berg – Hulshout/Heultje					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
K1	Ongelijkvloerse kruising Lostraat met spoorlijn (zie actie streefbeeld spoorlijn) (Heist-o-d-Berg)	Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	KT	Infrabel	Gemeente, provincie, DMOW
K2	Herinrichten kruispunt N15 – Westerlosesteenweg, rotonde verwijderen (Heist-o-d-Berg)	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	LT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW, De Lijn
K3	*Oostelijke rondweg in uitvoering*	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.		*Gemeente*	
K4	Nieuwe fietspaden Herentalsesteenweg (Heist-o-d-Berg, lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Gemeente	Provincie, DMOW
K5	Herinrichten kruispunt Hulshoutsesteenweg-Herentalsesteenweg-Wiekevorstsestwg (Heist-o-d-Berg, lopend proces)	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Gemeente	De Lijn, DMOW, provincie
K6	Fietspaden Wiekevorstsesteenweg-Pompoenstraat-L Van Bauwelstraat (Heist-o-d-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Gemeente	Provincie, DMOW, De Lijn

K7	Herinrichten kruispunt L Van Bauwelstraat − Witte Gracht (Heist-o-d-Berg)	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	Gemeente	Provincie, DMOW, De Lijn
K8	Fietspaden Witte Gracht (Heist-o-d-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Gemeente	Provincie, DMOW

L / Gedetailleerde acties voor realisatie van het BFF					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
L1	F103, Bouw fietsbrug Albertkanaal	Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken.	KT	Provincie	VWW, AWV, gemeente
L2	F103, Bouw fietsbrug Netekanaal	Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.	MLT	Provincie	VWW, gemeente
	Corridor Lier - Herentals				
L3	Herinrichting fietspaden Pastorijstraat samen met Heist-op-de-Berg, Nijlen en Herenthout	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Berlaar	Heist-op-de-Berg, Nijlen en Herenthout, provincie, DMOW
L4	Markt, Dorpsstraat, Legrellestraat, Stationsstraat, fietsen in gemengd verkeer, zone 30 of fietsstraat. Zal veiliger worden na weren doorgaand vrachtverkeer en realisatie overwegvrij spoornet	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Berlaar	Provincie, DMOW, De Lijn
L5	Industrieweg, missing link F5 (lopend proces)	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Grobbendonk	Provincie, DMOW
L6	Hofeinde, fietspad ontdubbelen (samen met Vorselaar)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Grobbendonk	Vorselaar, Provincie, DMOW, De Lijn
L7	Herinrichting Grobbendonk centrum, zone 30 of fietsstraten, Schransstraat, Astridplein, Bergstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Grobbendonk	Provincie, DMOW, De Lijn

L8	Ontdubbelen fietspaden Leopoldlei en herinrichten fietspaden (deel) Bevrijdingsstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Grobbendonk	Provincie, DMOW, De Lijn
L9	Zellestraat en Klein Gentstraat, weren doorgaand verkeer, fietsen in gemengd verkeer (samen met Herenthout en Herentals)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	MLT	Grobbendonk	Herenthout en Herentals, Provincie, DMOW
L10	Herinrichting fietspaden N153 Poederleeseweg (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
L11	Weren doorgaand verkeer in het centrum, fietsen in gemengd verkeer zone 30 of fietsstraat, Nederrij, Fraikinstraat, Grote Markt, Bovenrij, Zandstraat, Kerkstraat, Collegestraat, Kerkplein, Herenthoutseweg	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Herentals	Provincie, DMOW, De Lijn
L12	Klein Gentstraat, weren doorgaand verkeer, fietsen in gemengd verkeer (samen met Herenthout)	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen	MLT	Herentals	Herenthout, Provincie, DMOW
L13	Ontdubbelen fietspad Bevelsesteenweg samen met Nijlen, Heist-op-den-Berg en Berlaar	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Herenthout	Nijlen, Heist-op-den-Berg en Berlaar, Provincie, DMOW
L14	Ontdubbelen fietspad Langstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Herenthout	Provincie, DMOW, de Lijn

L15	Herenthout centrum Punt, Jodenstraat, Vonckstraat, Markt, Molenstraat, fietsen in gemengd verkeer, zone 30 of fietsstraat. Zal veiliger worden na optimalisatie rondweg en weren doorgaand vrachtverkeer.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Herenthout	Provincie, DMOW
L16	Nijlensesteenweg (buiten bebouwde kom), noodzaak fietspaden hangt mee af van overwegvrij spoornet, kan ook resulteren in smaller wegprofiel en zone 50. Nijlensesteenweg, centrum zone 30 of fietsstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	LT	Herenthout	Provincie, DMOW
L17	N13, Kesselsesteenweg, fietspaden (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
L18	Weren doorgaand verkeer Lier centrum, fietsen in gemengd verkeer Berlarij, Berlaarsestraat, Heilige Geeststraat, Rechtestraat, Werf, Lisperstraat, Frederik Peltzerstraat, Antwerpsestraat, Mechelsestraat	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Lier	Provincie, DMOW, De Lijn
L19	Herinrichten fietspaden Berlaarsesteenweg (samen met Berlaar)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Lier	Berlaar, Provincie, DMOW
L20	Ontdubbelen fietspad Hagenbroeksesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Lier	Provincie, DMOW

L21	Ontdubbelen fietspad Netelaan	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Lier	Provincie, DMOW, De Lijn
L22	Ontdubbelen fietspad Bevelsesteenweg - Nijlensesteenweg, zone 30 of fietsstraat in de dorpskern	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Nijlen	Provincie, DMOW, De Lijn
L23	Ontdubbelen fietspad Emblemsesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Nijlen	Provincie, DMOW
L24	Station Steenweg, fietsen in gemengd verkeer hangt samen met overwegvrij spoornet	Verbeteren van verkeersveiligheid.	LT	Nijlen	Provincie, DMOW
L25	Herinrichten fietspaden Kruiskensbaan (tussen Itegemseweg en Grote Nete) samen met Berlaar, Heist-op-den-Berg en Herenthout. Autoluwe fietsroute tussen Itegemseweg en Heikant.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Nijlen	Berlaar, Heist-op-den-Berg en Herenthout, Provincie, DMOW
L26	N13, Kessel Dorp, kan op termijn fietsstraat worden na weren doorgaand vrachtverkeer	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	MLT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW, De Lijn

L27	Nijlen centrum: Albertkanaalstraat, Kapellenbaan, Statiestraat, Gemeentestraat, Kerkstraat, Woeringenstraat, Rector De Ramstraat, Herenthoutsesteenweg, Bevelsesteenweg fietsen in gemengd verkeer, (zone 30 of fietsstraat). Hangt samen met overwegvrij spoornet.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	LT	Nijlen	Provincie, DMOW, AWV, De Lijn
L28	N116, Nijlensesteenweg, fietspaden (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
L29	N14, Oostmalsesteenweg, fietspaden (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
	Corridor Lier - Aarschot				
L30	Herinrichting fietspaden N10, Liersesteenweg (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
L31	Ontdubbelen fietspad Misstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Berlaar	Provincie, DMOW
L32	Ontdubbelen fietspad Itegembaan (samen met Heist-op-den-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Berlaar	Heist-op-den-Berg, Provincie, DMOW
L33	Herinrichten fietspaden Bosstraat - Melkouwen	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Berlaar	Provincie, DMOW
L34	Weren doorgaand verkeer, fietsen in gemengd verkeer, zone 50, Welvaartstraat, Hemelshoek	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Berlaar	Provincie, DMOW

L35	Weren doorgaand verkeer, fietsen in gemengd verkeer, zone 50, Gangelberg/Vruchtelei (samen met Putte)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Berlaar	Putte, Provincie, DMOW
L36	Weren doorgaand verkeer Heistsebaan, fietsen in gemengd verkeer zone 50 (samen met Heist-op-den-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Berlaar	Heist-op-den-Berg, Provincie, DMOW
L37	N10 doortocht Berlaar-Heikant te herbekijken na realisatie rondweg, noodzaak fietspaden of zone 30 gemengd verkeer.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	LT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW, De Lijn
L38	Herinrichting fietspaden N10 Liersesteenweg.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
L39	Herinrichting fietspaden N10, Liersesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	N10	Gemeente, Provincie, DMOW
L40	Herinrichting fietspaden N15, Westerlosteenweg – Heistseweg - Dorpsstraat, samen met Hulshout en Herselt	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeenten, Provincie, DMOW
L41	Herinrichting fietspaden Leopoldlei en ontdubbelen L Canaertsstraat, Hallaarstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW, De Lijn
L42	Ontdubbelen fietspaden N15 Mechelsesteenweg –	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW, De Lijn
L43	Ontdubbelen fietspad Heibergstraat (samen met Berlaar)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Berlaar, Provincie, DMOW

L44	Weren doorgaand verkeer Oude Liersebaan - Werftsesteenweg, fietsen in gemengd verkeer zone 50 in buitengebied, zone 30 in woonomgeving (samen met Berlaar)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Berlaar, Provincie, DMOW
L45	Ontdubbelen fietspad Booischotweg − Ijzerenweg. Of weg autoluw maken, dan zijn er geen fietspaden nodig. (samen met Hulshout)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L46	Ontdubbelen fietspad Isschotweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L47	Ontdubbelen fietspad Bevelsesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L48	Herinrichting fietspaden Gommerijnstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L49	Kleine Steenweg kan ander profiel krijgen, eventueel gemengd verkeer bij realisatie fietstunnel onder spoorlijn	Verbeteren van verkeersveiligheid.	LT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L50	Herinrichting fietspaden N15, Provinciebaan, samen met Heist-op-den-Berg en Hulshout	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	gemeenten, Provincie, DMOW
L51	Herinrichting fietspaden Begijnendijksesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Herselt	Provincie, DMOW
L52	Herinrichting fietspaden N15, Westmeerbeeksesteenweg − Provinciebaan, samen met Heist-op-den-Berg en Herselt	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeenten, Provincie, DMOW

L53	Ontdubbelen fietspad Booischotweg – Ijzerenweg. Of weg autoluw maken, dan zijn er geen fietspaden nodig. (samen met Heist-op-den-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Hulshout	Heist-op-den-Berg, Provincie, DMOW
L54	Ontdubbelen fietspad Strokapelstraat Houtvensesteenweg.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Hulshout	Provincie, DMOW
L55	Herinrichting fietspaden N10, Aarschotsesteenweg (lopend proces)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
L56	Herinrichting fietspaden Mechelbaan	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Lier	Provincie, DMOW
L57	Kern Koningshooikt, zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat, overgangsgebied herinrichting fietspaden	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Lier	Provincie, DMOW
	Corridor Herentals - Geel				
L58	Herinrichting fietspaden N19, Westerlosesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Provincie, DMOW
L59	Ontdubbelen fietspad Noorderwijkseweg - Olenseweg (samen met Olen)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Herentals	Olen, Provincie, DMOW
L60	Ontdubbelen fietspad Watertorenstraat – Zavelbosstraat (samen met Olen)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Herentals	Olen, Provincie, DMOW

L61	Ontdubbelen fietspad Gustaaf Van den Heuvelstraat - Westmeerbeeksesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Herselt	Provincie, DMOW
L62	Herinrichting fietspaden Wolfdonksesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Herselt	Provincie, DMOW
L63	Bergom, Diestsebaan en Berglaan herinrichten als doortocht, zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	MLT	Herselt	Provincie, DMOW
L64	Herinrichting fietspaden N127 Diestsebaan	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Laakdal	Provincie, DMOW
L65	Ontdubbelen fietspaden Eindhoutseweg – Steenweg op Veerle	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Laakdal	Provincie, DMOW
L66	Doortocht Eindhout zone 30 /fietsstraat in de kern, fietspaden in de zone 50	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Laakdal	Provincie, DMOW
L67	Eindhoutseweg weren doorgaand verkeer, fietsen in gemengd verkeer, samen met Geel	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Laakdal	Geel, Provincie, DMOW
L68	N174, herinrichting fietspaden en/of autoluwe parallelroute realiseren	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	AWV	Provincie, DMOW
L69	N152, herinrichting fietspaden tussen Dorp en Industrielaan	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Provincie, DMOW

L70	Ontdubbelen fietspad Noorderwijkseweg - Olenseweg (samen met Herentals) Sint-Maartenstraat zone 30 in gemengd verkeer of fietsstraat.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Olen	Provincie, DMOW
L71	Herinrichting fietspaden Industrielaan – Nijverheidsstraat (samen met Westerlo)	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Olen	Westerlo, Provincie, DMOW
L72	Ontdubbelen fietspad Watertorenstraat – Zavelbosstraat (samen met Herentals)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Olen	Herentals, Provincie, DMOW
L73	Stationsstraat – Oevelseweg, segmenten her in te richten als zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat na realisatie fietstunnel aan het station, nabij N13 mogelijks zone 50 met fietspaden.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Olen	Provincie, DMOW
L74	Ontdubbelen fietspad Gestelstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Olen	Provincie, DMOW
L75	Ontdubbelen fietspaden Geneinde	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Westerlo	Provincie, DMOW
L76	De Trannoyplein zone 30 gemengd verkeer of fietspaden, upgrade fietspaden Guldensporenlaan.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Westerlo	Provincie, DMOW

L77	N19, De Merodedreef, betere fietsbereikbaarheid scholen: ventwegen en oversteekbaarheid N19.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Westerlo	Provincie, DMOW
L78	Doortocht Voortkapel, zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Westerlo	Provincie, DMOW
L79	Doortocht Zoerle-Parwijs zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat: Zoerle Dorp, Gevaertlaan, Jaak Lemmenslaan	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Westerlo	Provincie, DMOW
L80	Herinrichten fietspaden Asberg Koning Leopoldlaan. Ook potentieel als autoluwe fietsroute, bij weren doorgaand verkeer zijn er geen fietspaden nodig.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Westerlo	Provincie, DMOW
L81	Herinrichting fietspaden Industrielaan – Nijverheidsstraat (samen met Olen).	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Westerlo	Olen, Provincie, DMOW
L82	Oeveldorp - Lindenstraat, doortochtherinrichting zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	MLT	Westerlo	Provincie, DMOW

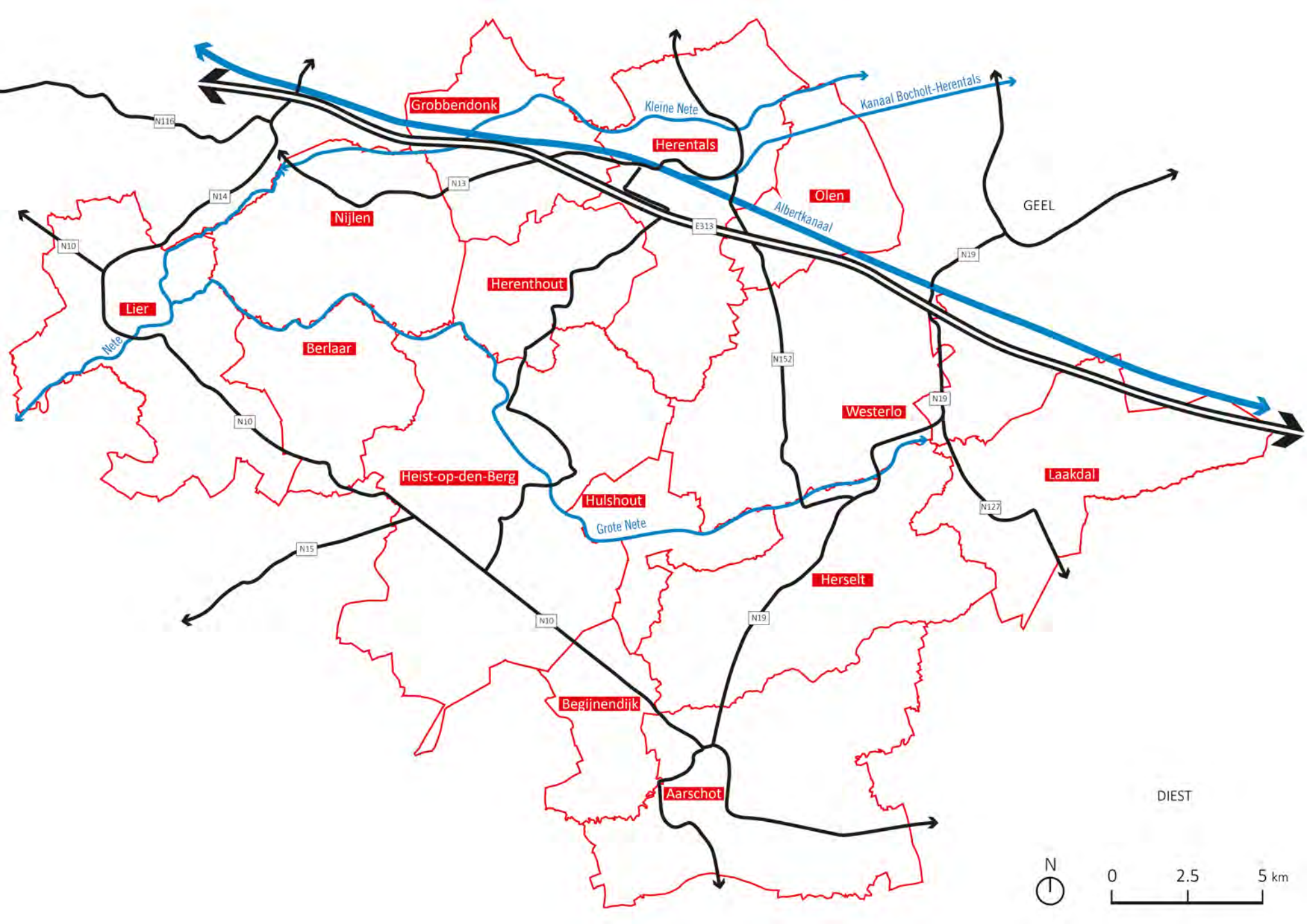
L83	N152, herinrichting fietspaden	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	AWV	Gemeente, Provincie, DMOW
	Interlokale verbinding Heist-op-den-Berg – Herentals				
L84	Herinrichten fietspaden Herenthoutseweg – Herentalsesteenweg (samen met Herenthout)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Herentals	Herenthout, Provincie, DMOW
L85	Doortochten Morkhoven en Noorderwijk zone 30 gemengd verkeer of fietsstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.	KT	Herentals	Provincie, DMOW
L86	Herinrichten fietspaden Wolfstee -Saffierstraat – Diamantstraat – Atealaan - Toekomstlaan	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.	KT	Herentals	Provincie, DMOW
L87	Ontdubbelen fietspad Doornestraat (samen met Herenthout)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Herentals	Herenthout, Provincie, DMOW
L88	Herinrichten fietspaden Herenthoutseweg – Herentalsesteenweg (samen met Herentals)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Herenthout	Herentals, Provincie, DMOW
L89	Ontdubbelen fietspad Boudewijnlaan of autoluwe parallelroute realiseren	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Herenthout	Provincie, DMOW

L90	Herinrichten fietspaden Wiekevorstsesteenweg – Herenthoutsesteenweg of weg herprofileren naar 50 km/u gemengd verkeer, weren doorgaand verkeer (samen met Heist-op-den-Berg)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Herenthout	Heist-op-den-Berg, Provincie, DMOW
L91	Ontdubbelen fietspad Doornestraat (samen met Herentals)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Herenthout	Herentals, Provincie, DMOW
L92	Ontdubbelen fietspad Herentalsesteenweg – Wiekevorstsesteenweg - Pompoenstraat	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L93	Herinrichten fietspaden s' Herenweg + ontdubbelen fietspad Krombeekweg tussen 's Herenweg en Hulshoutsesteenweg	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L94	Ontdubbelen fietspad Hulshoutsesteenweg – Grote baan (samen met Hulshout en Westerlo)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Heist-op-den-Berg	Hulshout en Westerlo, Provincie, DMOW
L95	Ontdubbelen fietspad Krombeekweg – Itegemseweg of weg herprofileren tot een weg gemengd verkeer 50 km/u	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L96	Ontdubbelen fietspad Wittegracht	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L97	Herinrichten fietspaden Wiekevorstsesteenweg – Herenthoutsesteenweg of weg herprofileren naar 50 km/u	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Herenthout, Provincie, DMOW

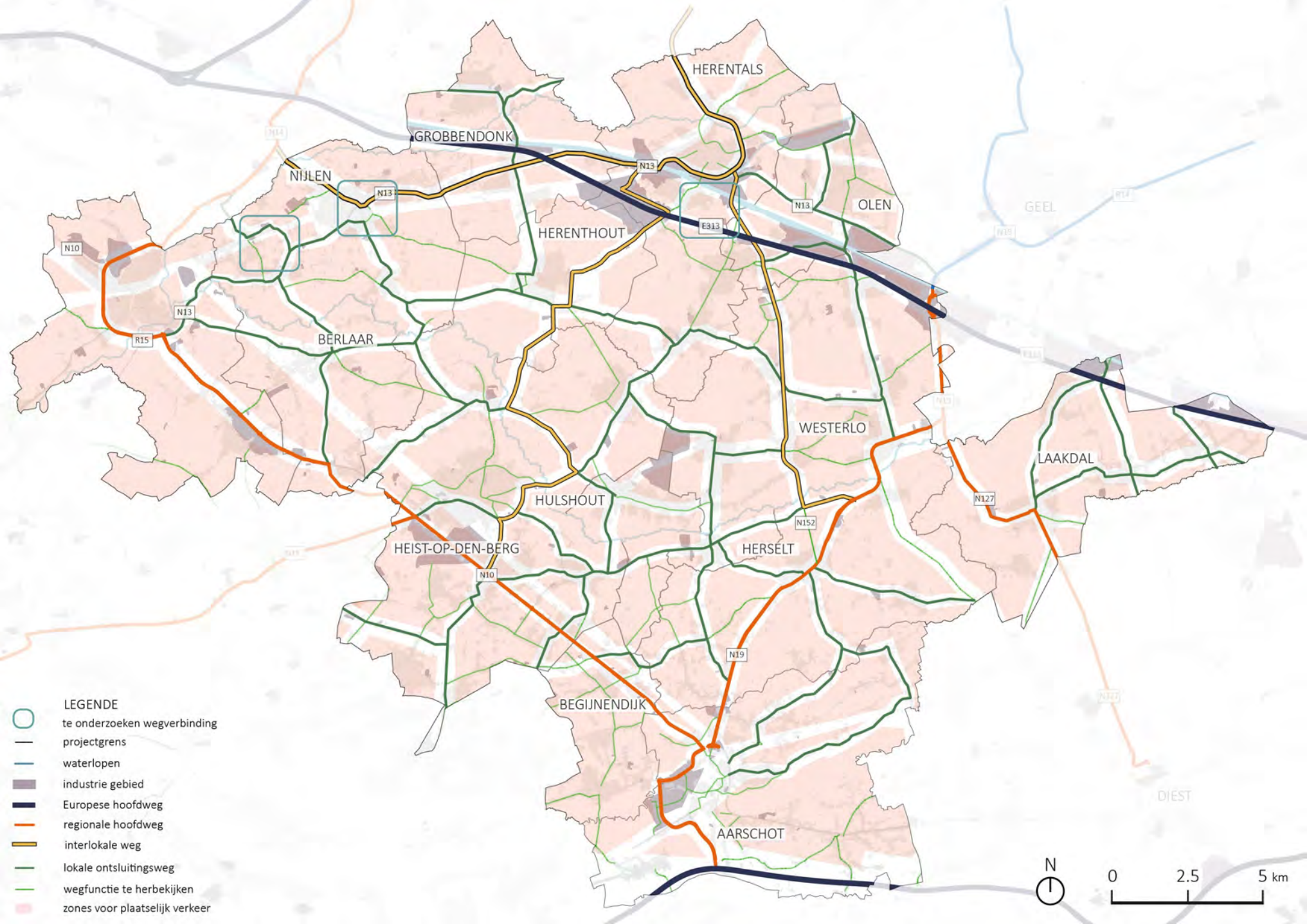
	gemengd verkeer, weren doorgaand verkeer (samen met Herenthout)				
L98	Herinrichten fietspaden Hulshoutsesteenweg.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Heist-op-den-Berg	Provincie, DMOW
L99	Ontdubbelen fietspad Hulshoutsesteenweg – Grote baan (samen met Heist-op-den-Berg en Westerlo)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Hulshout	Heist-op-den-Berg en Westerlo, Provincie, DMOW
L100	Ontdubbelen fietspad Hulshoutsesteenweg – Grote baan (samen met Heist-op-den-Berg en Hulshout)	Verbeteren van verkeersveiligheid.	MLT	Westerlo	Heist-op-den-Berg en Hulshout, Provincie, DMOW

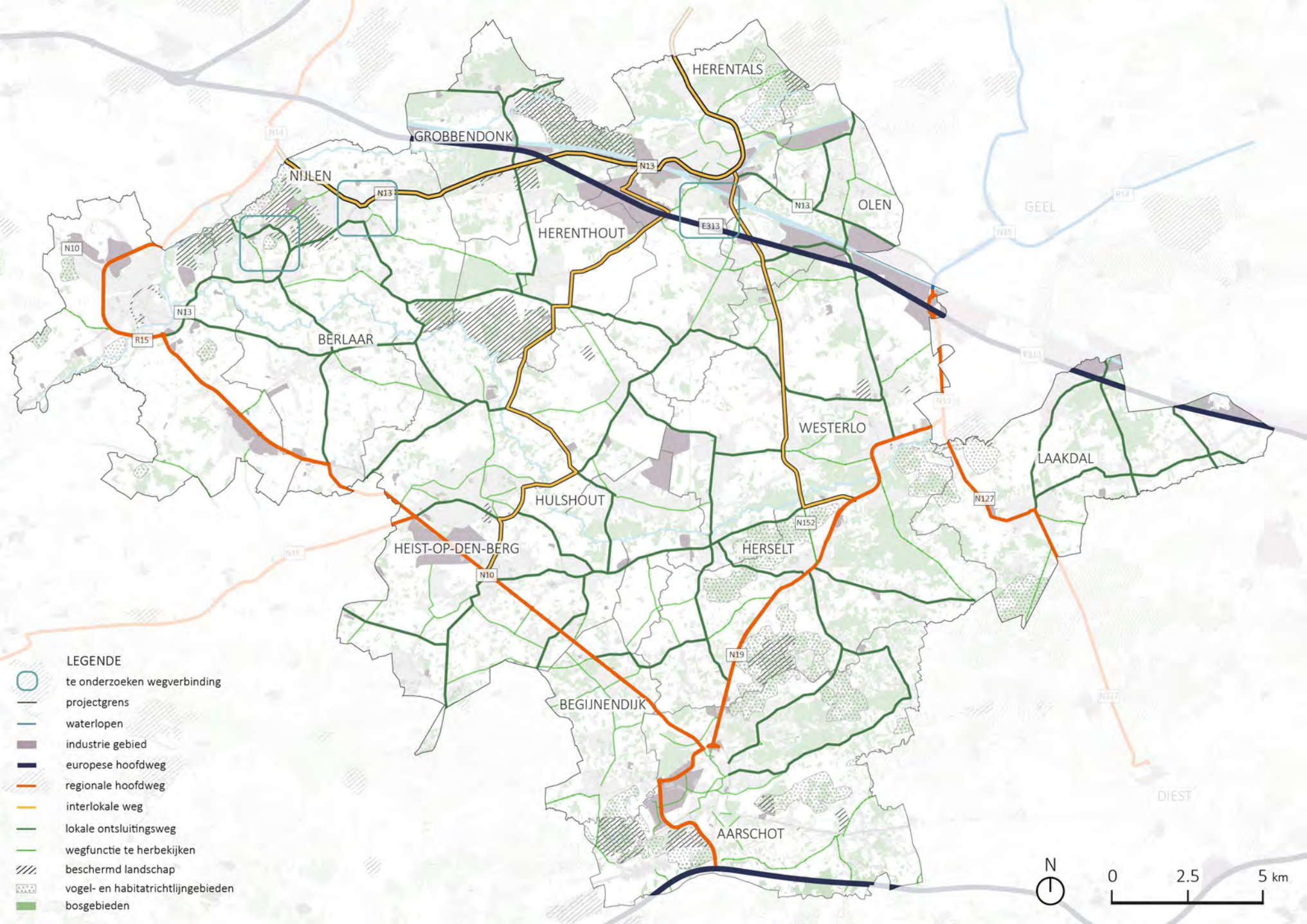
M / Gedetailleerde acties voor overige ingrepen op het netwerk					
Nr.	Project	Doelstellingen	Timing	Initiatief	Partners
M1	Ontvlechten toegangen bedrijventerreinen: toegangen alle modi + toegangen autoluwe fietsroutes • Heist-op-den-Berg • Herentals Industrie • Hulshout-Heultje	Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen	MLT	Gemeenten	Provincie
M2	Uitrol actieplan vrachtroutenetwerk: nieuw bewegwijzeringsplan, tonnagebeperkingen en ANPR vrachtwagensluizen.	Verbeteren van verkeersveiligheid. Betere doorstroming op de mobiliteitsnetwerken. Een betere en multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen.	MLT	Politiezones	Gemeenten, AWV, provincie, IOK
M3	Aanpak dynamische lijst gevaarlijke punten.	Verbeteren van verkeersveiligheid.	KT	AWV	Gemeente, provincie, DMOW

6.2. Kaartenbundel

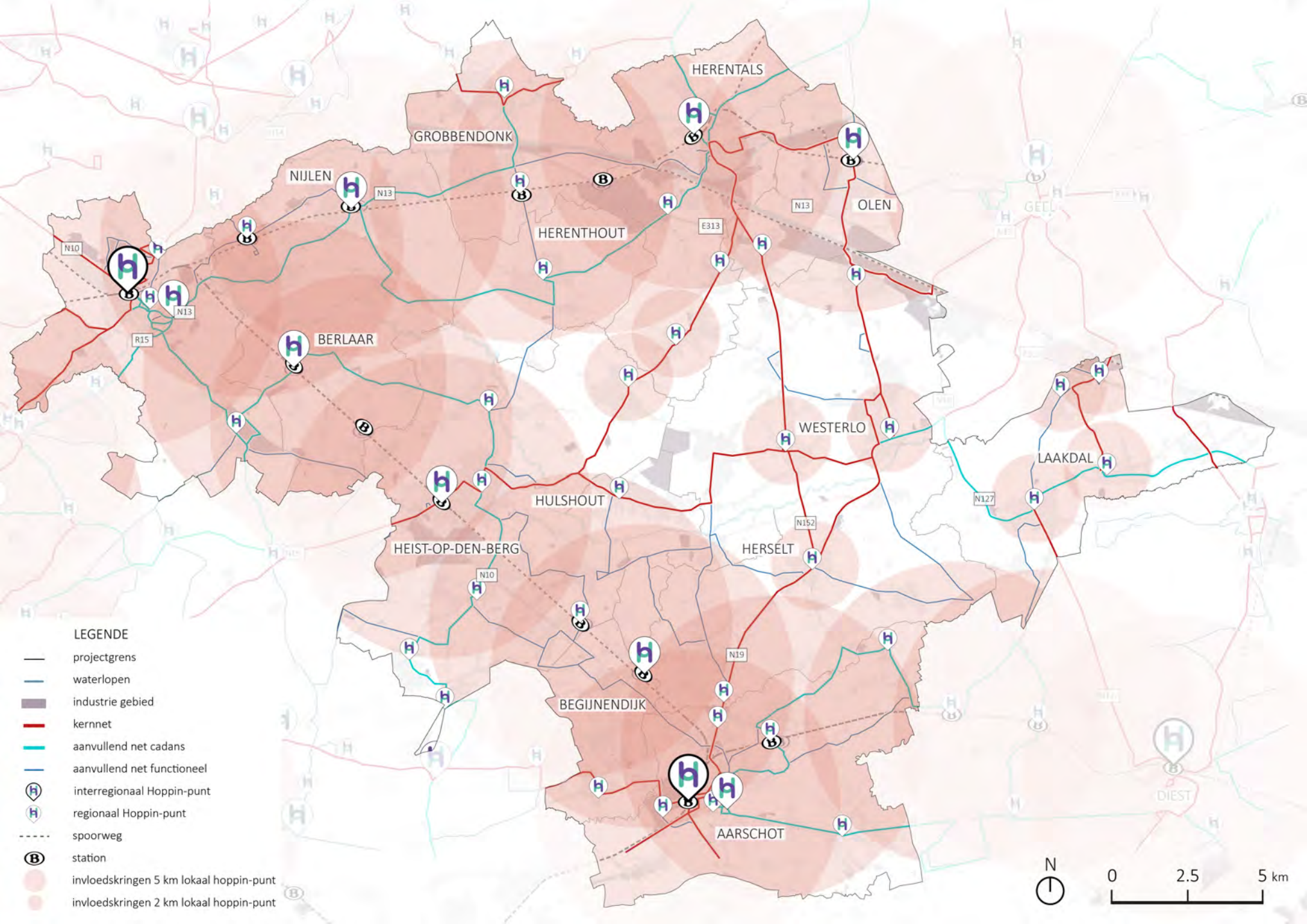

Grobbendonk
Kleine Nete
Kanaal Bocholt-Herentals
Herentals
Olen
GEEL
Albertkanaal
Nijlen
Herenthout
Lier
Nete
Berlaar
Westerlo
Heist-op-den-Berg
Hulshout
Grote Nete
Laakdal
Herselt
Begijnendijk
Aarschot
DIEST
N116
N14
N13
E313
N10
N19
N152
N127
N15
N
0
2.5
5 km

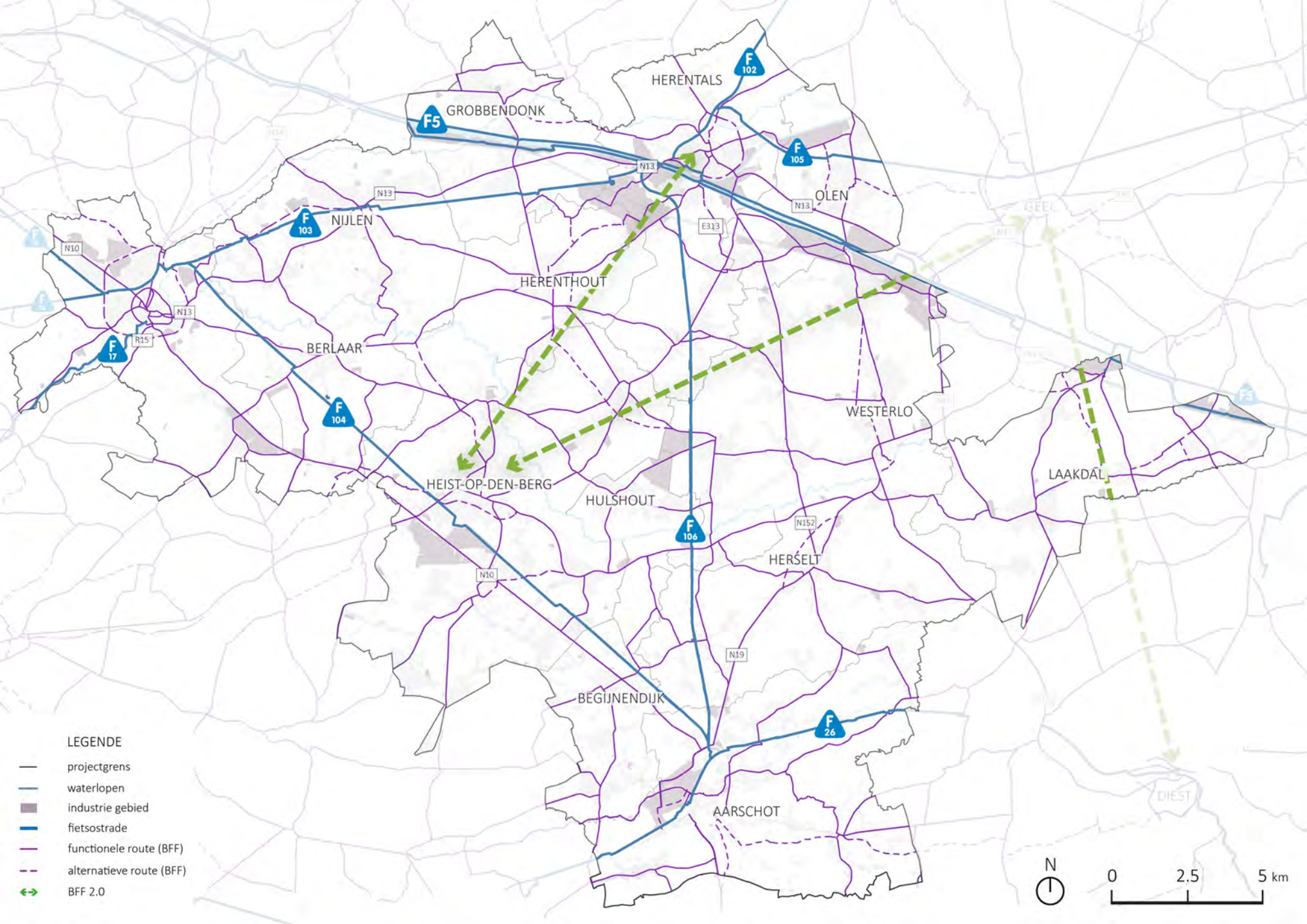

HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
N13
E313
OLEN
HERENTHOUT
N10
R15
BERLAAR
WESTERLO
LAAKDAL
N127
HULSHOUT
N152
HEIST-OP-DEN-BERG
HERSELT
N19
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
GEEL
DIEST
LEGENDE
te onderzoeken wegverbinding
projectgrens
waterlopen
industrie gebied
Europese hoofdweg
regionale hoofdweg
interlokale weg
lokale ontsluitingsweg
wegfunctie te herbekijken
N
0
2.5
5 km

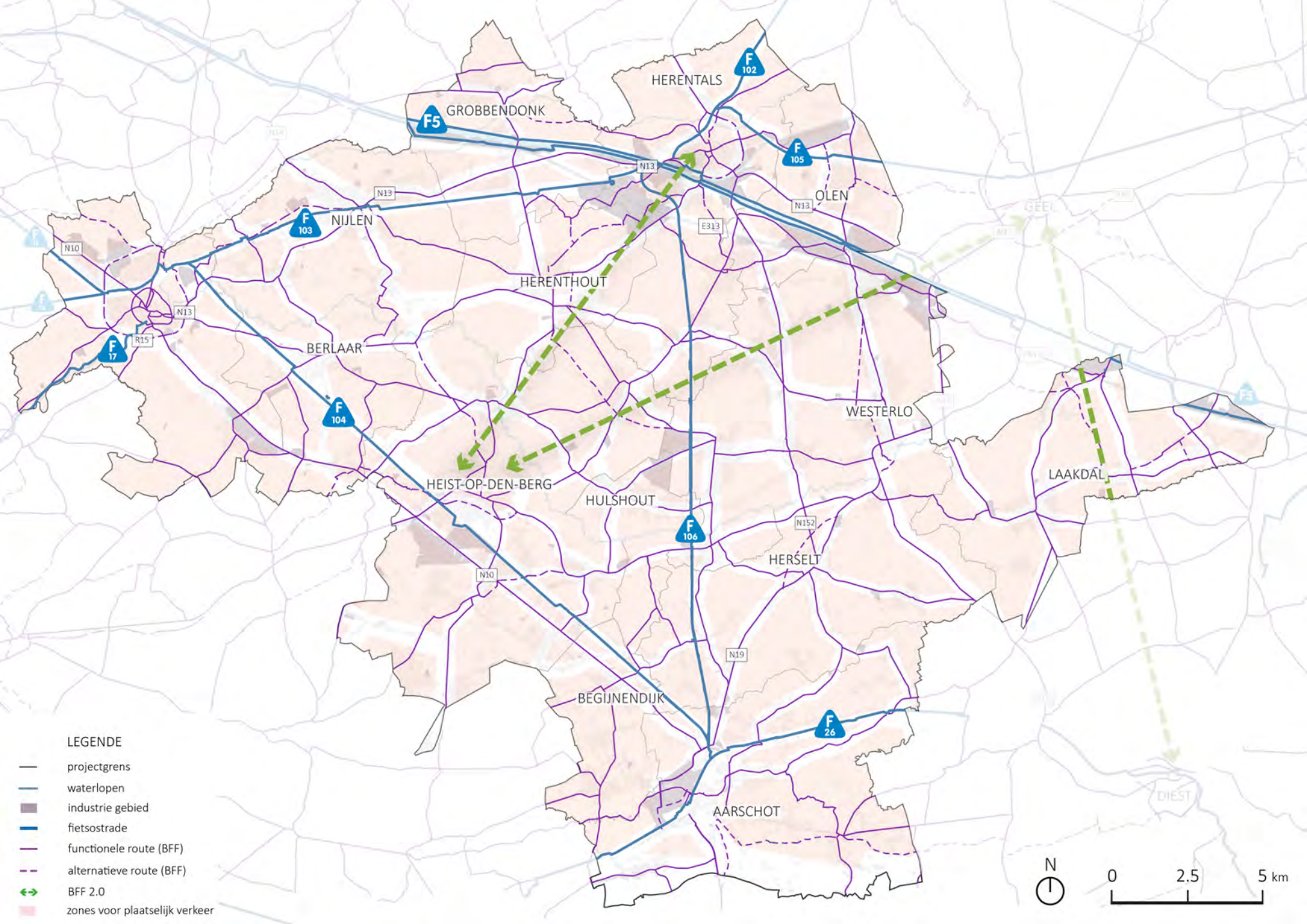

HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
N13
N13
N13
OLEN
GEEL
HERENTHOUT
E313
N10
N13
R15
BERLAAR
WESTERLO
LAAKDAL
HULSHOUT
N127
N152
HEIST-OP-DEN-BERG
HERSELT
N10
N19
BEGIJNENDIJK
DIEST
AARSCHOT
LEGENDE
te onderzoeken wegverbinding
projectgrens
waterlopen
industrie gebied
Europese hoofdweg
regionale hoofdweg
interlokale weg
lokale ontsluitingsweg
wegfunctie te herbekijken
zones voor plaatselijk verkeer
N
0
2.5
5 km

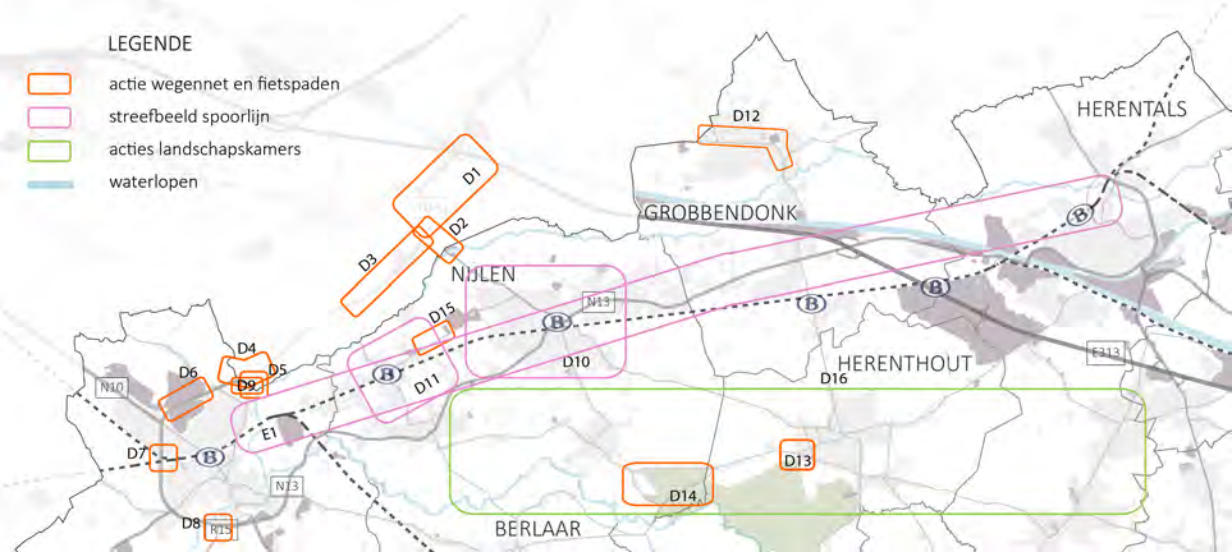

HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
HERENTHOUT
OLEN
BERLAAR
WESTERLO
LAAKDAL
HULSHOUT
HEIST-OP-DEN-BERG
HERSELT
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
GEEL
DIEST
N13
E313
N10
R15
N152
N127
N19
LEGENDE
te onderzoeken wegverbinding
projectgrens
waterlopen
industrie gebied
europese hoofdweg
regionale hoofdweg
interlokale weg
lokale ontsluitingsweg
wegfunctie te herbekijken
beschermd landschap
vogel- en habitatrichtlijngebieden
bosgebieden
N
0
2.5
5 km

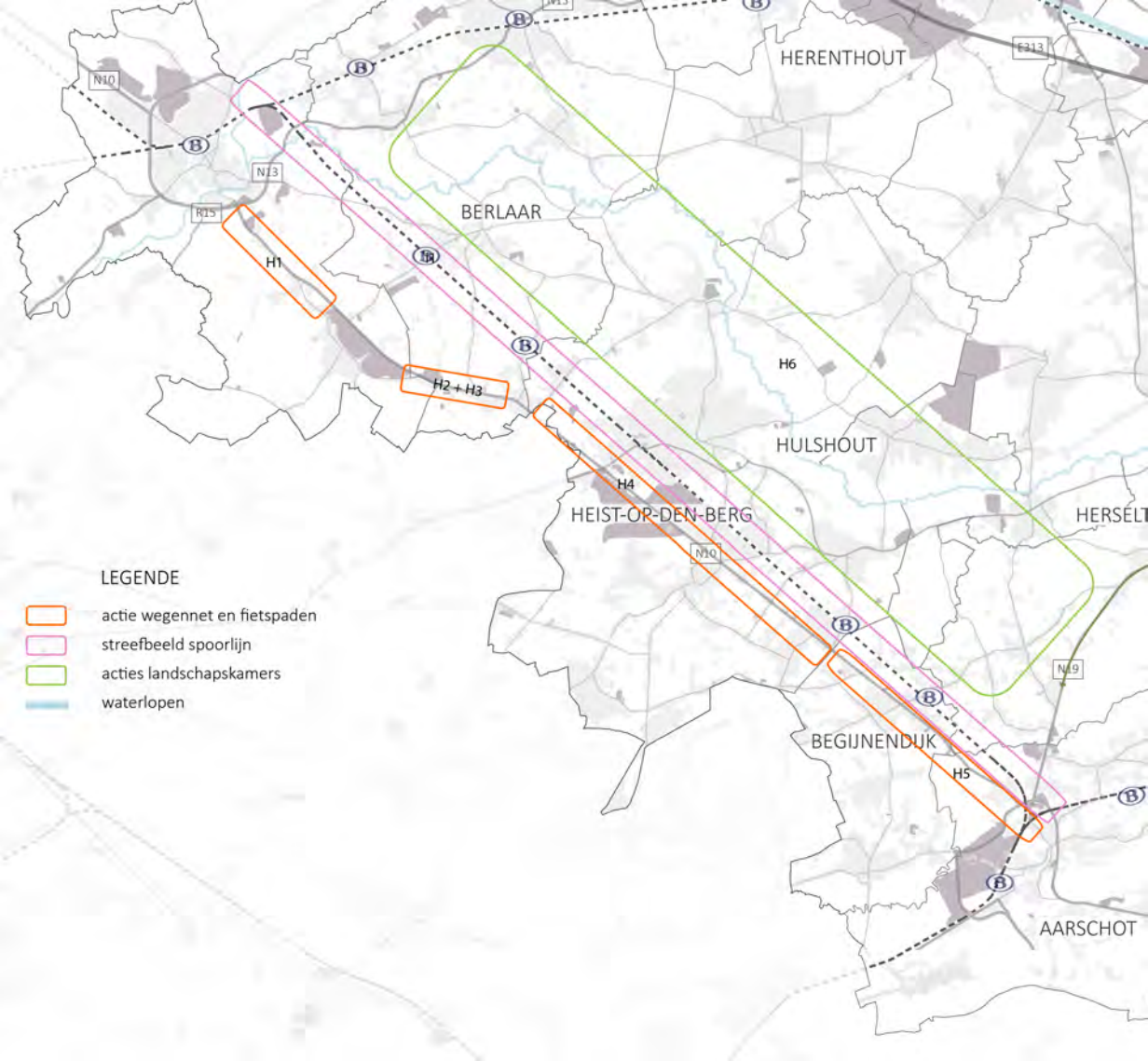

HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
N13
OLEN
HERENTHOUT
E313
N10
BERLAAR
R15
WESTERLO
LAAKDAL
HULSHOUT
N127
N152
HEIST-OP-DEN-BERG
HERSELT
N19
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
LEGENDE
projectgrens
waterlopen
industrie gebied
hoofdvrachtroute
regionale vrachtroute
aanrijroutes
zone met tonnagebeperkingen
N
0
2.5
5 km

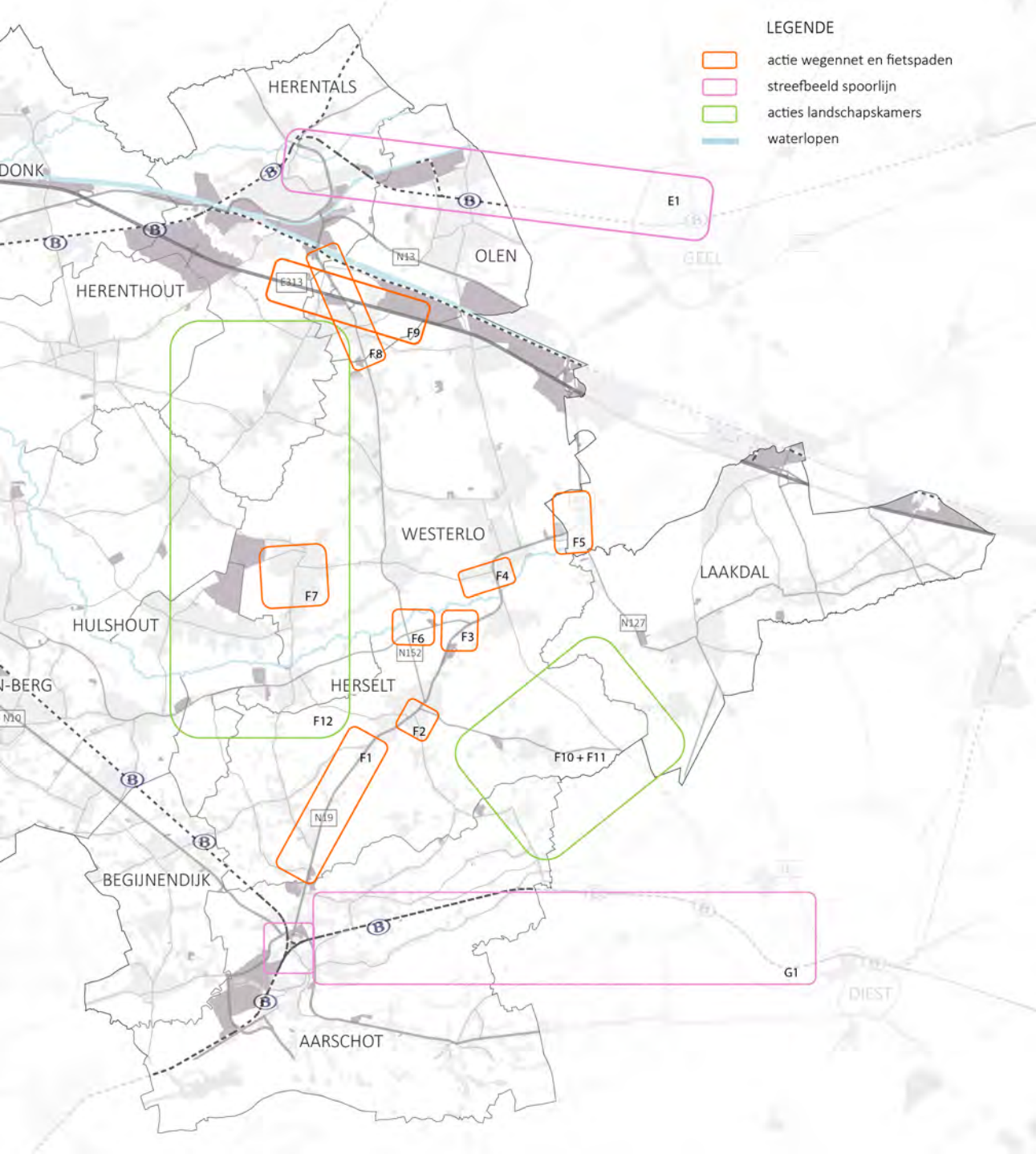

HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
N13
HERENTHOUT
E313
N13
OLEN
N10
N13
R15
BERLAAR
WESTERLO
LAAKDAL
N127
HULSHOUT
N152
HERSELT
HEIST-OP-DEN-BERG
N10
N19
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
DIEST
LEGENDE
projectgrens
waterlopen
industrie gebied
kernnet
aanvullend net cadans
aanvullend net functioneel
interregionaal Hoppin-punt
regionaal Hoppin-punt
spoorweg
station
invloedskringen 5 km lokaal hoppin-punt
invloedskringen 2 km lokaal hoppin-punt
N
0
2.5
5 km

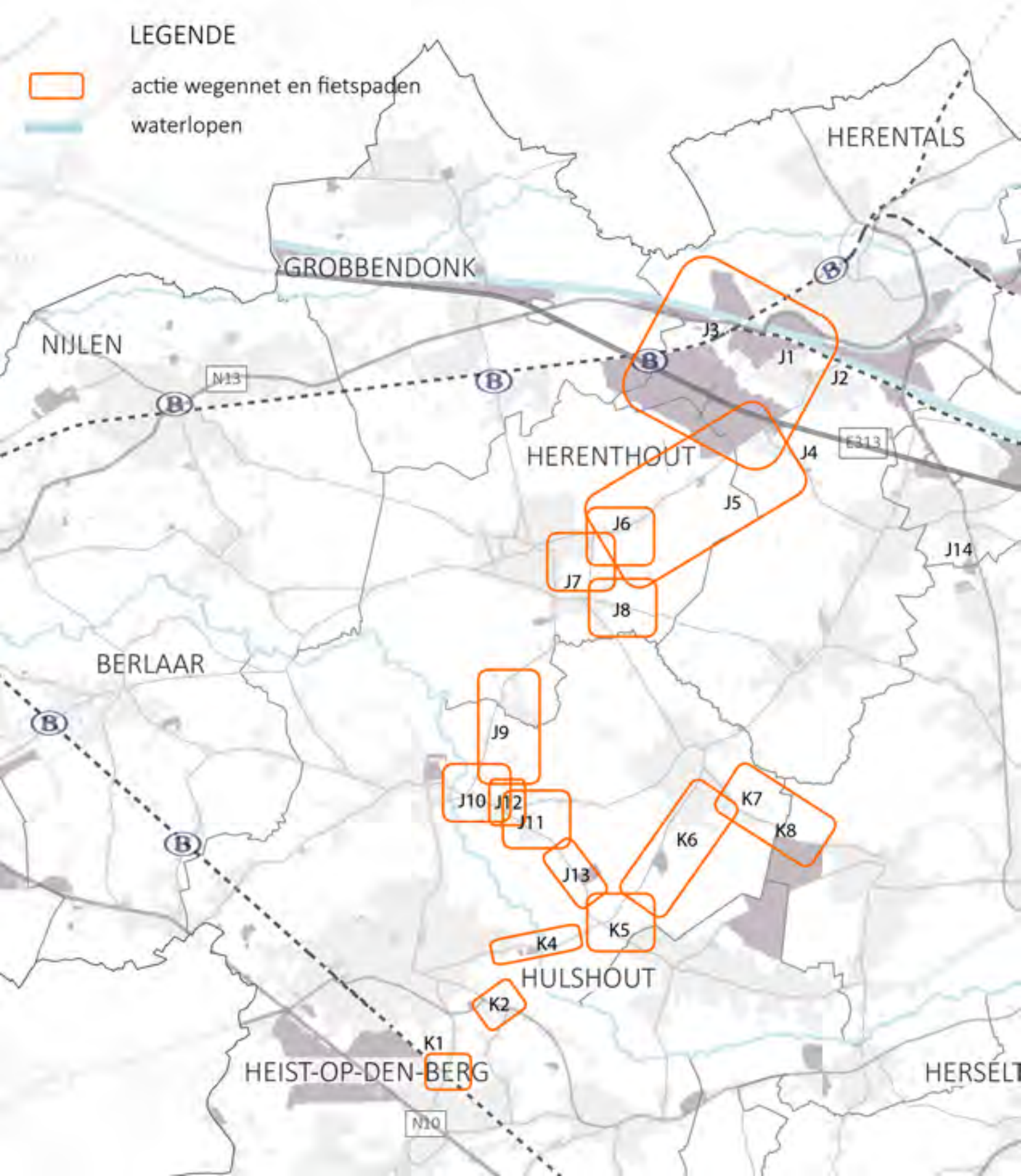

HERENTALS
GROBBENDONK
F5
F 102
F 105
OLEN
N13
NIJLEN
F 103
E313
HERENTHOUT
N10
BERLAAR
F 17
R15
F 104
WESTERLO
LAAKDAL
HEIST-OP-DEN-BERG
HULSHOUT
F 106
N152
HERSELT
BEGIJNENDIJK
N19
F 26
AARSCHOT
DIEST
LEGENDE
projectgrens
waterlopen
industrie gebied
fietsostrade
functionele route (BFF)
alternatieve route (BFF)
BFF 2.0
N
0
2.5
5 km


HERENTALS
GROBBENDONK
F5
F 102
F 105
OLEN
N13
NIJLEN
F 103
N10
HERENTHOUT
E313
BERLAAR
F 17
R15
F 104
WESTERLO
LAAKDAL
HEIST-OP-DEN-BERG
HULSHOUT
F 106
N152
HERSELT
BEGIJNENDIJK
N19
F 26
AARSCHOT
DIEST
LEGENDE
projectgrens
waterlopen
industrie gebied
fietsostrade
functionele route (BFF)
alternatieve route (BFF)
BFF 2.0
zones voor plaatselijk verkeer
N
0
2.5
5 km


LEGENDE
actie wegennet en fietspaden
streefbeeld spoorlijn
acties landschapskamers
waterlopen
D1
D2
D3
D4
D5
D6
D7
D8
D9
D10
D11
D12
D13
D14
D15
D16
GROBBENDONK
NIJLEN
HERENTHOUT
HERENTALS
BERLAAR
N10
N13
N13
R15
E1
E313


HERENTHOUT
BERLAAR
HULSHOUT
HEIST-OP-DEN-BERG
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
H1
H2 + H3
H4
H5
H6
N10
N13
R15
E313
N19
LEGENDE
actie wegennet en fietspaden
streefbeeld spoorlijn
acties landschapskamers
waterlopen


LEGENDE
actie wegennet en fietspaden
streefbeeld spoorlijn
acties landschapskamers
waterlopen
HERENTALS
DONK
OLEN
HERENTHOUT
E1
E313
N13
F8
F9
WESTERLO
F5
F4
LAAKDAL
F7
HULSHOUT
F6
F3
N152
N127
HERSELT
F12
F2
F1
F10 + F11
N19
N10
BEGIJNENDIJK
G1
AARSCHOT
GEEL
DIEST


LEGENDE
actie wegennet en fietspaden
waterlopen
HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
N13
HERENTHOUT
E313
J1
J2
J3
J4
J5
J6
J7
J8
J9
J10
J11
J12
J13
J14
K1
K2
K4
K5
K6
K7
K8
BERLAAR
HULSHOUT
HEIST-OP-DEN-BERG
N10
HERSELT

6.3. Te vrijwaren kavels van bebouwing langs de spoorlijnen

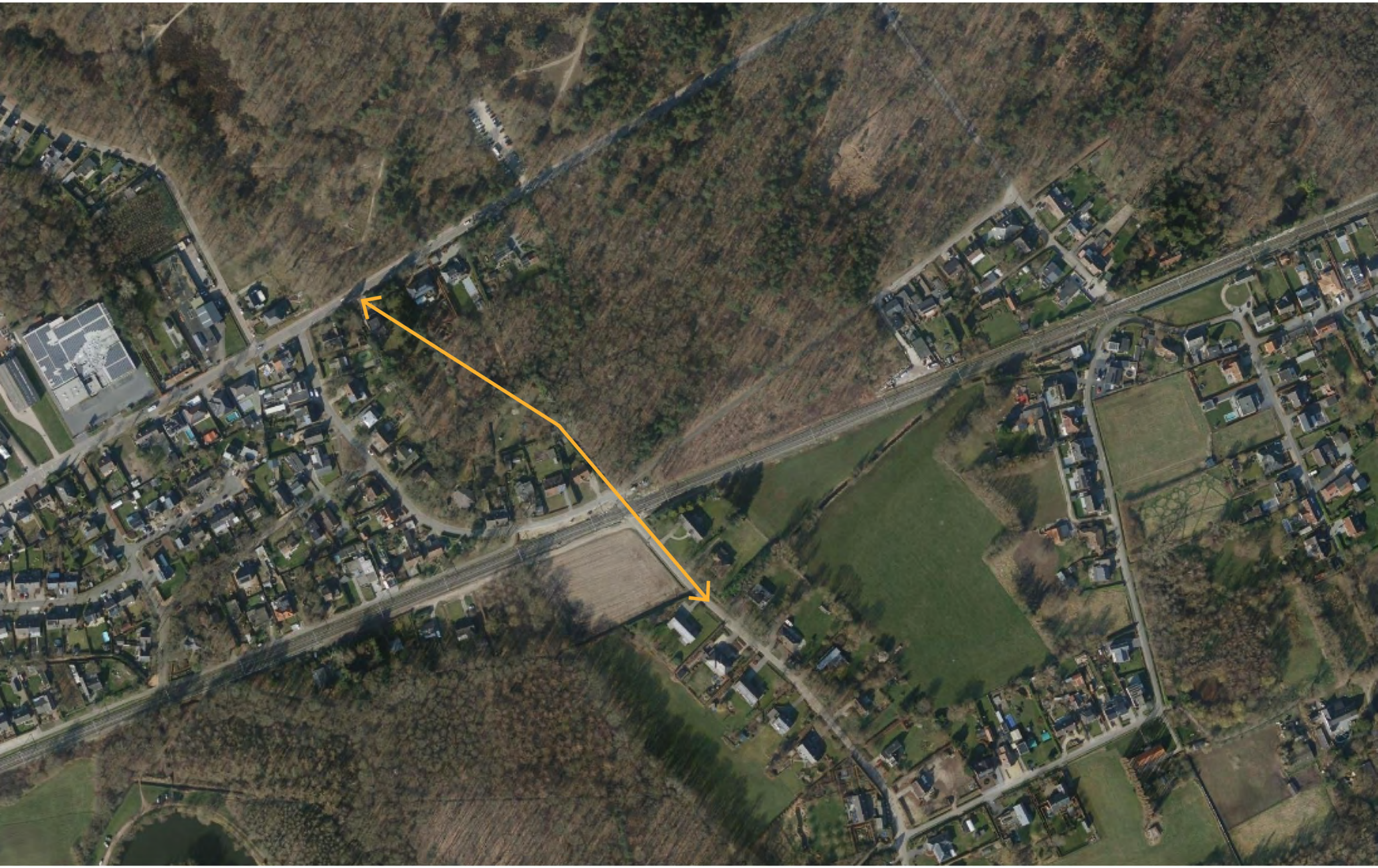
Spoorlijn 15 - Lier - Kriekenstraat - Bist



Spoorlijn 15 - Nijlen - Emblemsesteenweg



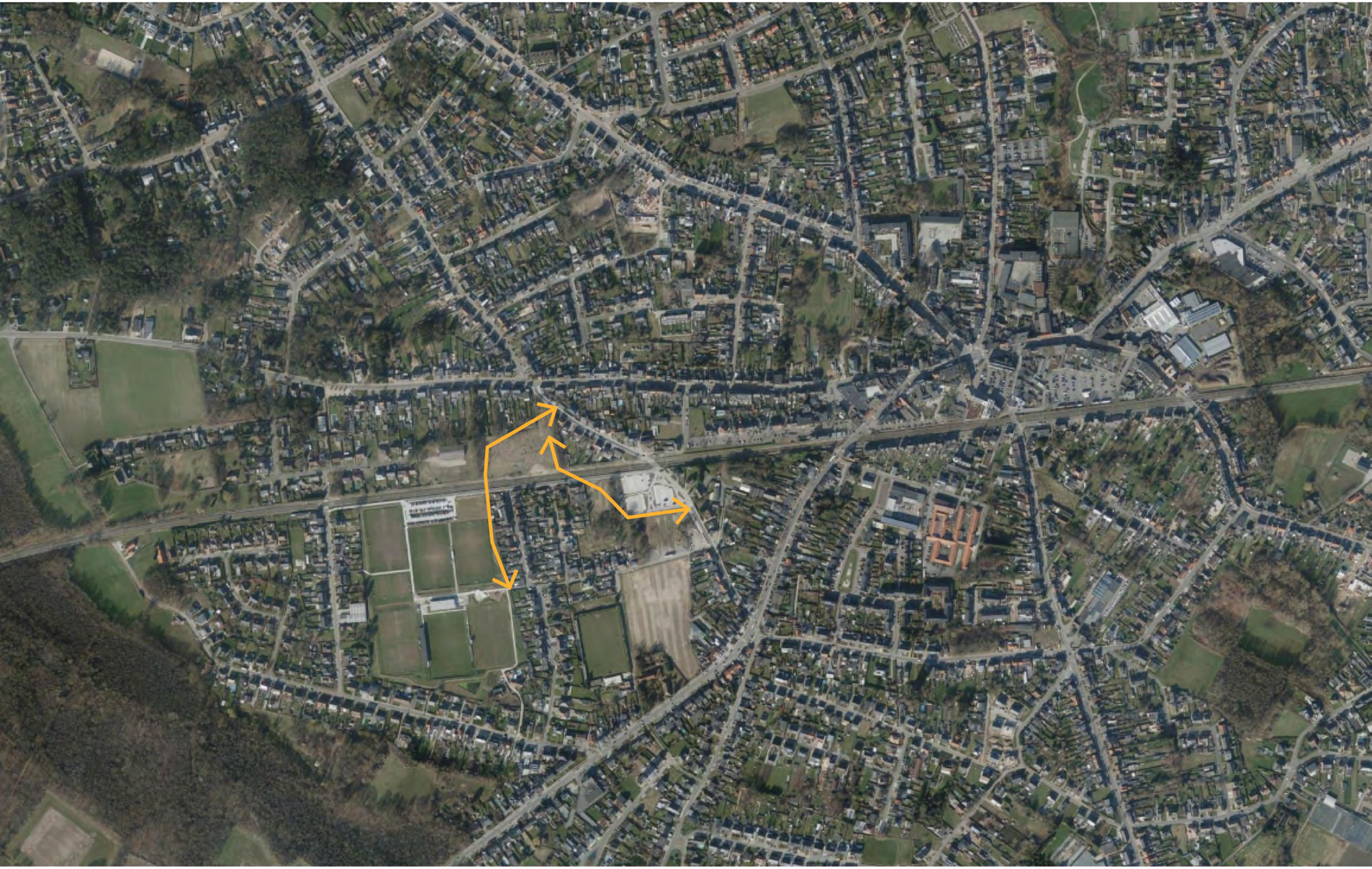
Spoorlijn 15 - Nijlen - Heidestraat



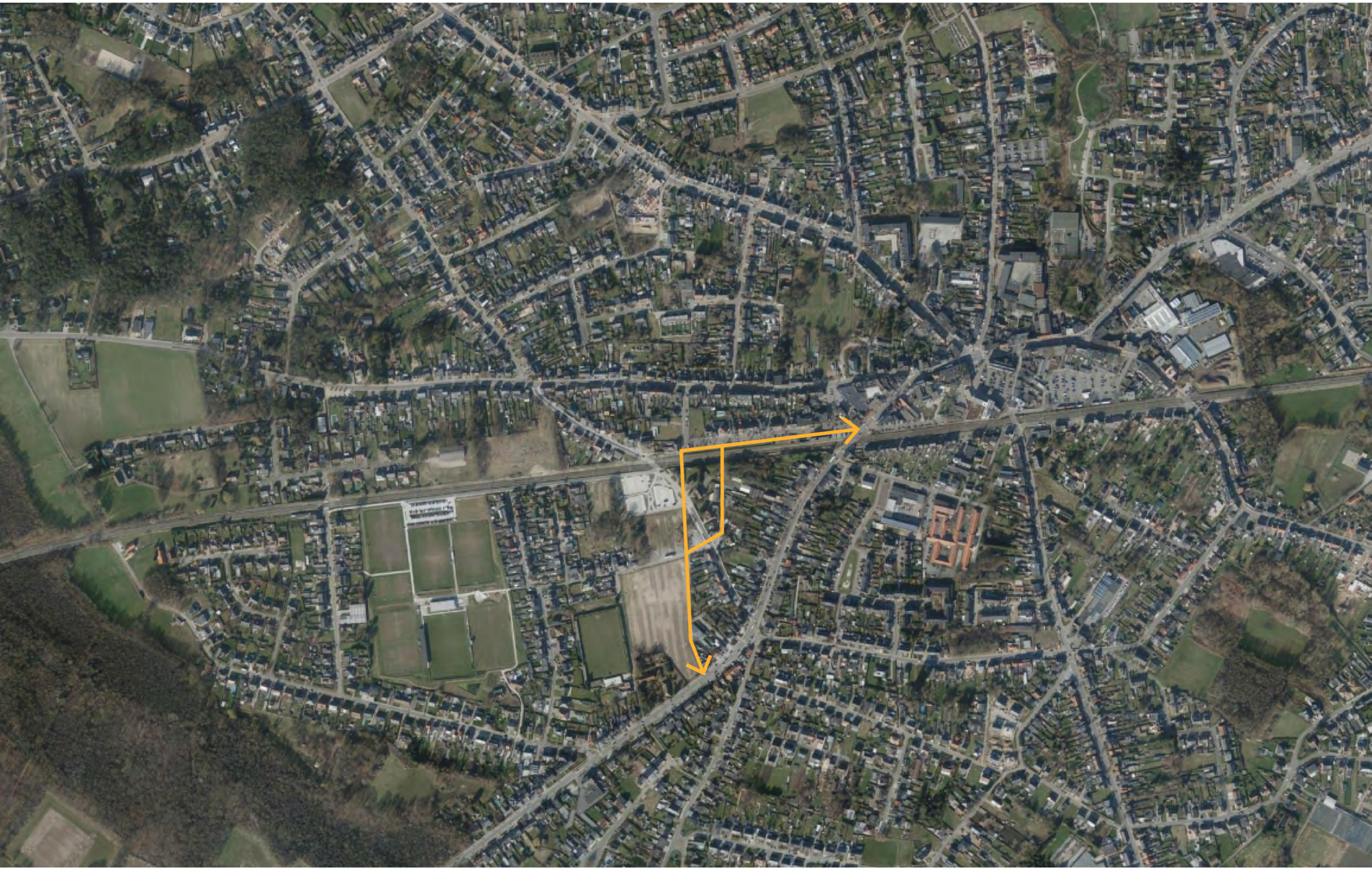
Spoorlijn 15 - Nijlen - Goorstraat



Spoorlijn 15 - Nijlen - Molenstraat



Spoorlijn 15 - Nijlen - Molenstraat



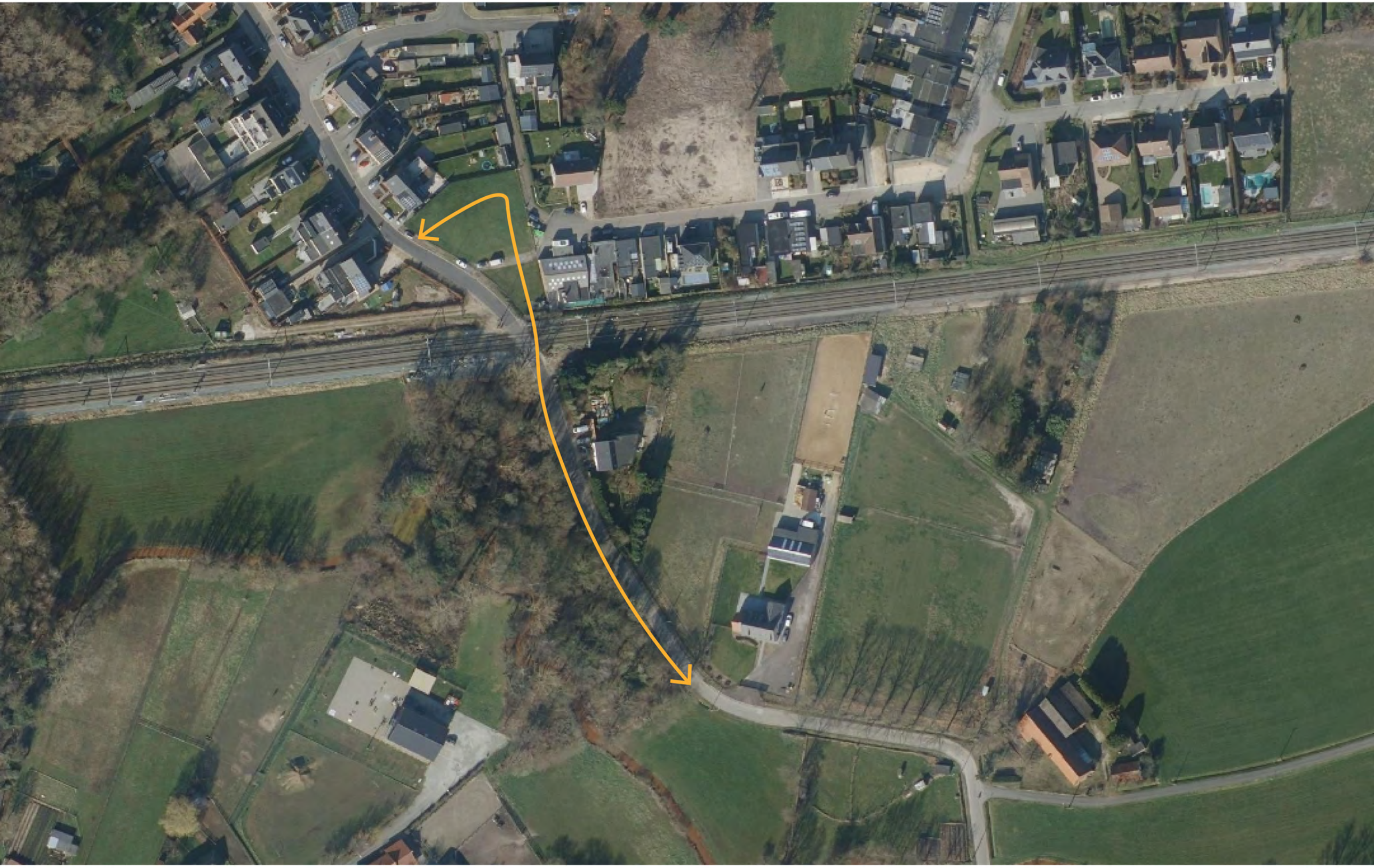
Spoorlijn 15 - Nijlen - Statiestraat



Spoorlijn 15 - Nijlen - Bevelsesteenweg



Spoorlijn 15 - Nijlen - Hellevoortstraat



Spoorlijn 15 - Nijlen - Looystraat



Spoorlijn 15 - Grobbendonk - Berg en Dal



Spoorlijn 15 - Grobbendonk - Stationlei



Spoorlijn 15 - Olen - Doffen



Spoorlijn 15 - Olen - Gestelstraat



Spoorlijn 15 - Olen - Stationsstraat



Spoorlijn 16 - Lier - Kesselsteenweg



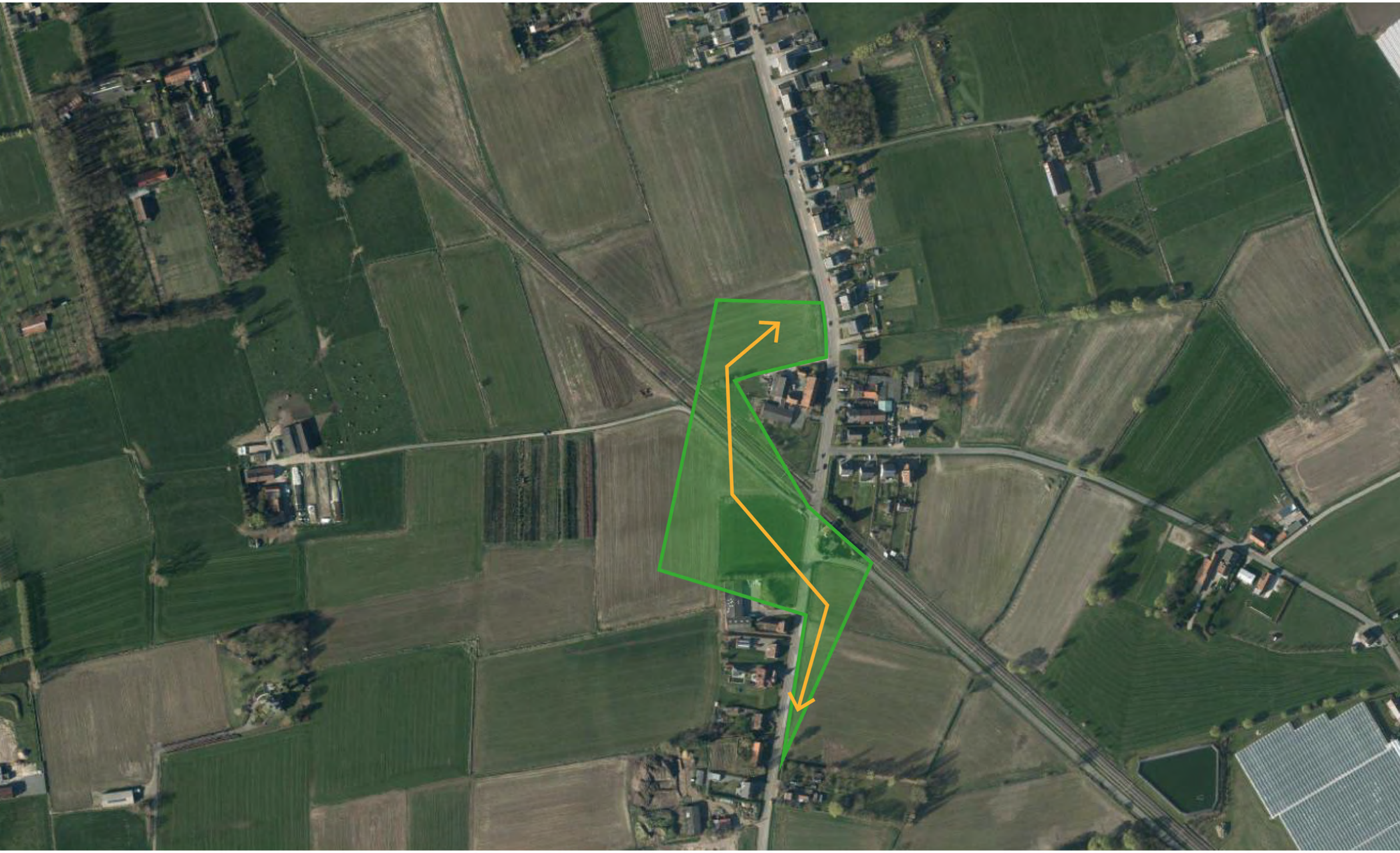
Spoorlijn 16 - Berlaar - Liersesteenweg



Spoorlijn 16 - Berlaar - Misstraat



Spoorlijn 16 - Berlaar - Smidstraat



Spoorlijn 16 - Berlaar - Melkouwen



Spoorlijn 16 - Heist-op-den-Berg - Isschotweg



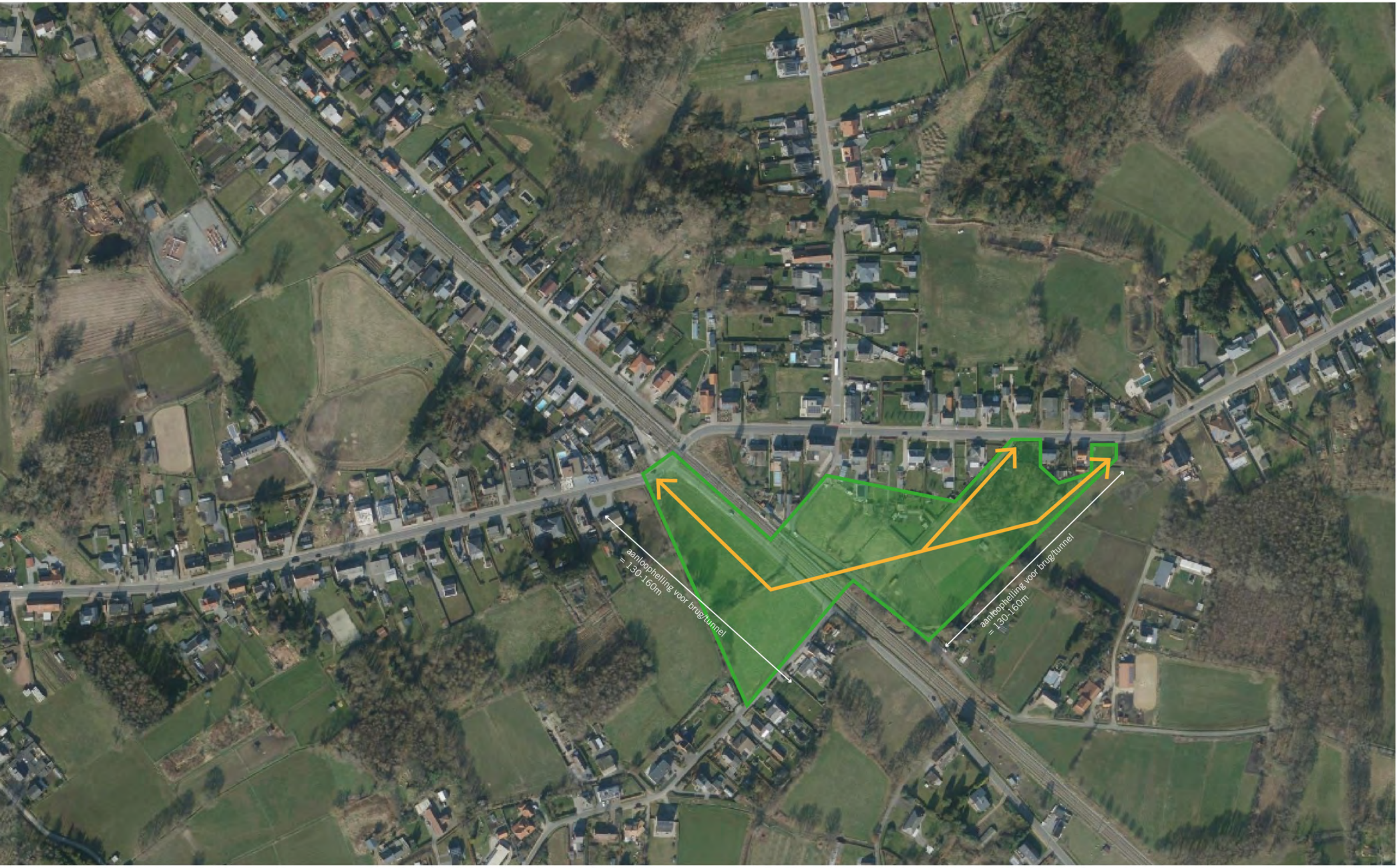
Spoorlijn 16 - Heist-op-den-Berg - Oude Liersebaan



Spoorlijn 16 - Heist-op-den-Berg - Lostraat



Spoorlijn 16 - Heist-op-den-Berg - Mechelbaan



Spoorlijn 16 - Heist-op-den-Berg - Kloosterveldstraat



Spoorlijn 16 - Heist-op-den-Berg - Pijpelstraat



Spoorlijn 16 - Heist-op-den-Berg - Kleinen Steenweg



Spoorlijn 16 - Begijnendijk - Mechelbaan



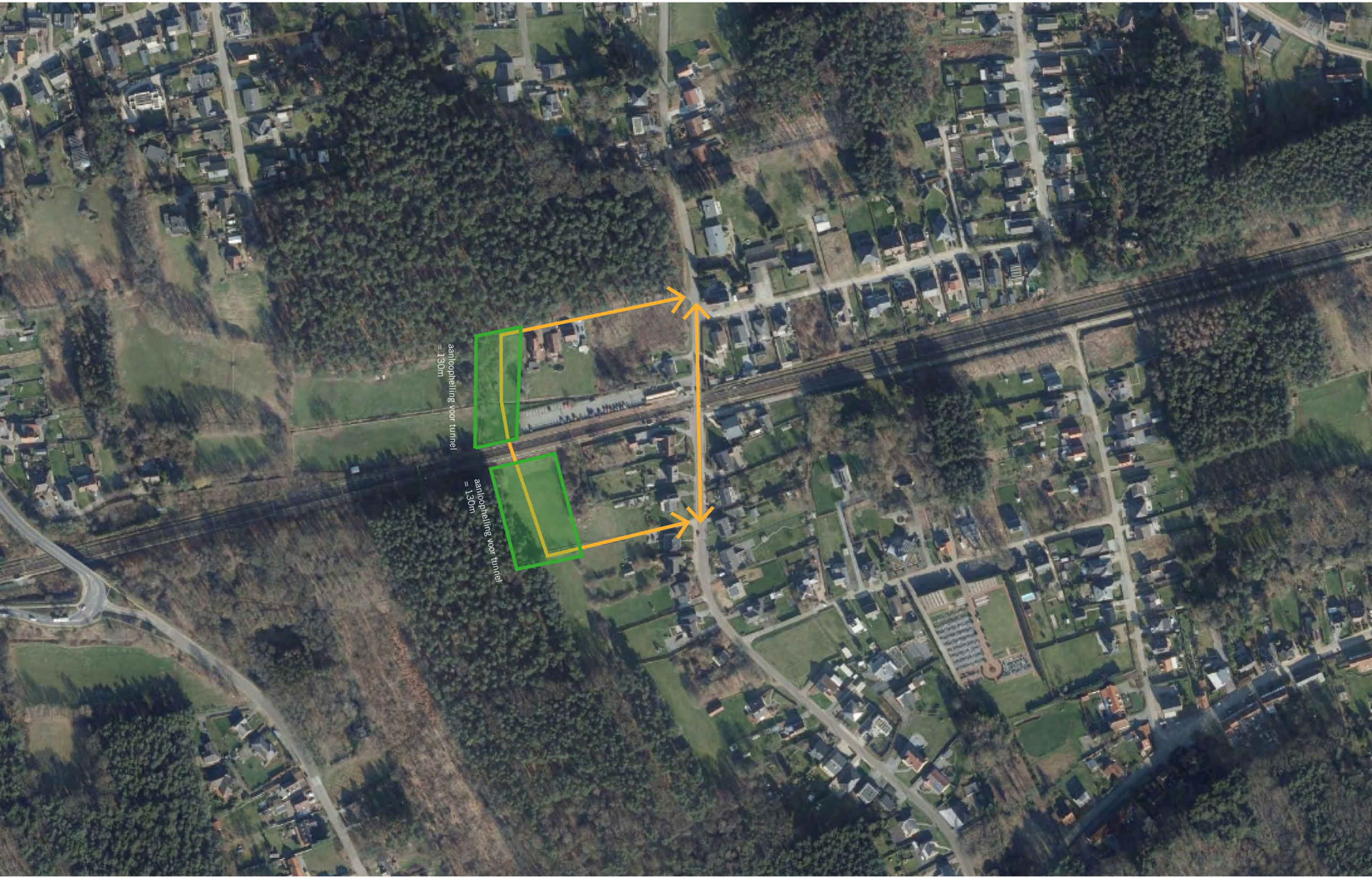
Spoorlijn 16 - Begijnendijk - Haltestraat



Spoorlijn 35 - Aarschot - Herseltsesteenweg



Spoorlijn 35 - Aarschot - Grote Meur



6.4. Engagementsverklaring

Engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

Tussen

De provincie Antwerpen
De gemeente Begijnendijk
De gemeente Berlaar
De gemeente Grobbendonk
De gemeente Heist-op-den-Berg
De stad Herentals
De gemeente Herenthout
De gemeente Herselt
De gemeente Hulshout
De gemeente Laakdal
De stad Lier
De gemeente Nijlen
De gemeente Olen
De gemeente Westerlo

Algemene probleemstelling

Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,... Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.

Engagement provincie Antwerpen

Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.

Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

Engagementen van de partners

De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
- Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Principes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

> *"Co-modaliteit"*
> *Komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.*
>
> *STOPPRINCIPE*
> *Hierdoor wordt ondermeer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen:*
> - *Stappen:*
> - *Trappen*
> - *Openbaar vervoer*
> - *Privaat vervoer*

Namens de gemeente Begijnendijk		**Namens de gemeente Berlaar**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Bert Ceulemans	Peggy Baeten	Walter Horemans	Anja Neels
Namens de gemeente Grobbendonk		**Namens de gemeente Heist-o/d-Berg**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Marianne Verhaert	Daan Ceulemans	Luc Vleugels	Hans Welters
Namens de stad Herentals		**Namens de gemeente Herenthout**	
Voorzitter gemeenteraad	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Bart Michiels	Dirk Soentjens	Stijn Raeymaekers	Annick Van Leemput
Namens de gemeente Herselt		**Namens de gemeente Hulshout**	
Voorzitter gemeenteraad	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Emile Anthonis	Tina Vervloessem	Geert Daems	Anita Van den Eynde
Namens de gemeente Laakdal		**Namens de stad Lier**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Tine Gielis	Jerry Verspreet	Frank Bogaerts	Katleen Janssens

Namens de gemeente Nijlen

Burgemeester Algemeen directeur

Paul Verbeeck Iris Mulkens

Namens de gemeente Olen

Burgemeester Algemeen directeur

Seppe Bouquillon Jeroen Peeters

Namens de gemeente Westerlo

Burgemeester Algemeen directeur

Guy Van Hirtum Jo Vankrunkelsven

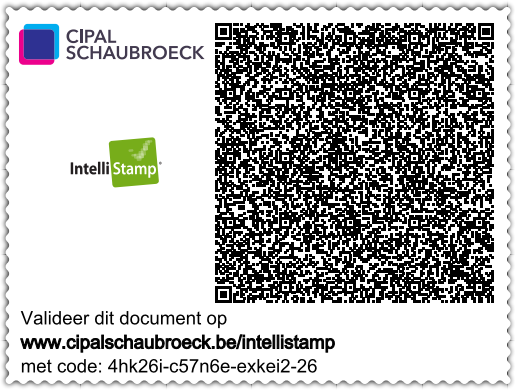
Namens de provincie Antwerpen

Gedeputeerde Departementshoofd Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

Luk Lemmens Wim Lux

STAD AARSCHOT

Uittreksel uit het register der besluiten van het schepencollege in vergadering van 13.09.2019



Dit document is digitaal ondertekend door

Voor eensluidend uittreksel

Voor de algemeen directeur,
In opdracht,
Jan Boeckx
Departementshoofd technische zaken

Voor de burgemeester,
In opdracht,
Gerry Vranken
4de schepen

Aanwezig: Bert Van der Auwera, wnd. voorzitter **Nicole Van Emelen, Annick Geyskens, Isabelle Dehond, schepenen** **Christi Van Calster, algemeen directeur** **Verontschuldigd: Gwendolyn Rutten, Burgemeester** **Gerry Vranken, Geert Schellens, schepenen**	
Dienst/referte:	**Technische Zaken**
Budgethouder:	**CBS**
Dossierbeheerder:	**Janssens Senne**
Onderwerp: Engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen	

Het college van burgemeester en schepenen

Feiten, context en motivering
In bijlage gaat de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen ter goedkeuring.

Financiële impact/budget
/

BESLUIT:

Het CBS gaat akkoord met het ondertekenen van de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

Aldus gedaan in vergadering datum als hierboven.

De algemeen directeur,
Christi Van Calster

De voorzitter,
Gwendolyn Rutten

Voor eensluidend uittreksel.

Voor de algemeen directeur,
In opdracht,
Jan Boeckx

Voor de burgemeester,
In opdracht,
Gerry Vranken

Departementshoofd technische zaken

4de schepen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 26 september 2019

Aanwezig:
David Dupont, voorzitter
Bert Ceulemans, burgemeester
Bart Sorée, Maggie Thielemans, Steven Vermeulen, Roger Verduyckt, Kathleen Van Vlasselaer, schepenen
Peter Spiessens, Herman De Coux, Bob Michiels, Mario Verbeeck, Tom Wouters, Tom Van Esse, Kelly Luyten, Wim De Roover, Ann Danckers, David Janssens, Jolien van Gilse, Sam Mergaerts, Fran De Cock, raadsleden
Peggy Baeten, algemeen directeur

Verontschuldigd:
Patricia Stevens, raadslid

Engagementsverklaring mobiliteitsvisie Zuiderkempen

MOTIVERING

FEITEN EN CONTEXT

De provincie Antwerpen wenst een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie uit te werpen voor het deelgebied Zuiderkempen. Aan de gemeenten die in het studiegebied zitten wordt gevraagd een engagementsverklaring te ondertekenen.

Het betreft de opmaak van een intergemeentelijke visie in relatie tot het afgebakende studiegebied.

Ruwe timing:
- voorbereiding voorjaar 2019,
- opmaak bestek: zomer 2019,
- aanbesteding en gunning: najaar 2019,
- aanvang studie begin 2020,
- afronding studie najaar 2022

Engagementen van de partners:
Aan de deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, wordt gevraagd zich te engageren om:
- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel. Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn;
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest;
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen;
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen;

Er dient eveneens een afvaardiging aangeduid te worden in de stuurgroep en de ambtelijke werkgroep.

JURIDISCHE GRONDEN

Decreet lokaal bestuur

BIJLAGEN

- engagementsverklaring;

- verslag startoverleg;
- bestek Zuiderkempen ontwerper.

FINANCIELE GEVOLGEN

De studiekosten worden gedragen door de provincie Antwerpen.

BESLUIT

eenparig

Artikel 1

De gemeenteraad gaat akkoord met het voorstel van de provincie Antwerpen voor de opmaak van een Mobiliteitstudie Zuiderkempen en ondertekent de engagementsverklaring.

Artikel 2

De burgemeester Bert Ceulemans en de algemeen directeur Peggy Baeten te machtigen om de engagementsverklaring te ondertekenen.

Artikel 3

De schepen van mobiliteit Steven Vermeulen wordt afgevaardigd in de stuurgroep.
De mobiliteitsambtenaar wordt afgevaardigd in de ambtelijke werkgroep.

Namens de gemeenteraad

De algemeen directeur
get. Peggy Baeten
Voor eensluidend uittreksel
Begijnendijk, 1 oktober 2019

De voorzitter
get. David Dupont

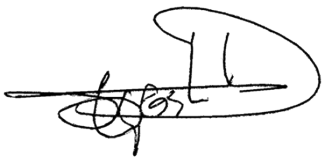
De algemeen directeur



Peggy Baeten



De voorzitter



David Dupont

Gemeenteraad
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 17 december 2019
Ruimte - Omgeving

34 2019_GR_00230 Uitvoering van projecten - Engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen - goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Walter Horemans; de heer Rudy Nuyens; mevrouw Lies Ceulemans; mevrouw Nadine Boekaerts; mevrouw Ingeborg Van Hoof; de heer Stefaan Lambrechts; mevrouw Suzy Put; de heer Jan Hendrickx; de heer Willy Beullens; de heer Dirk Aras; de heer Wim Kelber; de heer Thomas Wellens; de heer Brend Van Ransbeeck; de heer Guy Staes; de heer Nathan Rijnders; mevrouw Leen Vervoort; mevrouw Julie Cools; mevrouw Anja Neels, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Koen Kerremans; de heer Geert Fierens; mevrouw Hanne Cuypers; de heer Giel Van de Zande

Beschrijving

Argumentatie
Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,… Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.

<u>Engagement provincie Antwerpen</u>
Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening

met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.

Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

Engagementen van de partners
De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
- Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Principes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid
De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

"Co-modaliteit"
Komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.

STOPPRINCIPE
Hierdoor wordt ondermeer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen:

- Stappen:
- Trappen
- Openbaar vervoer
- Privaat vervoer

Regelgeving: bevoegdheid
De gemeenteraad is bevoegd op basis van artikel 40-41 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie
Aan de gemeenten wordt aanvankelijk enkel inzet van tijd gevraagd. De provincie Antwerpen financiert de mobiliteitsstudie. Het engagement houdt ook in dat de uiteindelijke visie verankerd wordt in het beleid. Dit kan/zal een financiële weerslag hebben door uit te voeren acties/te treffen maatregelen die ingebed kunnen worden in de meerjarenbegroting.

Stemming op het besluit

Goedgekeurd door de gemeenteraad met unanimiteit

Besluit

Artikel 1
De engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen wordt aan de gemeenteraad voorgelegd ter goedkeuring
Tussen

- De provincie Antwerpen
- De gemeente Begijnendijk
- De gemeente Berlaar
- De gemeente Grobbendonk
- De gemeente Heist-op-den-Berg
- De stad Herentals
- De gemeente Herenthout
- De gemeente Herselt
- De gemeente Hulshout
- De gemeente Laakdal
- De stad Lier
- De gemeente Nijlen
- De gemeente Olen
- De gemeente Westerlo

Artikel 2
De heer Jan Hendrickx, schepen voor mobiliteit, wordt aangesteld als vertegenwoordiger in de stuurgroep.

Artikel 3
De heer Bert Schepers, mobiliteitsambtenaar, wordt aangesteld als vertegenwoordiger in de ambtelijke werkgroep.

Bijlagen

1. OK_engagementsverklaring_20191031.doc

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de Gemeenteraad

algemeen directeur — burgemeester-voorzitter

Anja Neels — Walter Horemans

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL
Afgeleverd op 18 december 2019

algemeen directeur — burgemeester-voorzitter

Anja Neels — Walter Horemans

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

ZITTING VAN 27 JUNI 2019

Namens de gemeenteraad:

algemeen directeur,
Daan Ceulemans

voorzitter,
Greet Van de Peer

Voor éénsluidend afschrift,
Grobbendonk, 01 juli 2019.

algemeen directeur,

Daan Ceulemans

voorzitter,

Greet Van de Peer

Aanwezig:	Greet Van de Peer, voorzitter Marianne Verhaert, burgemeester Ulrik Anthonis, Martine Taelman, Eric Van Meensel, Johan Verhaegen, Brent Wouters, schepenen Walter Cambré, Lut Cateau, Jelena Cecelja, Gert Fransen, Carine Geyselings, Peggy Goormans, Hilde Leens, Natalie Moens, Gino Van der Elst, Alex Van Peer, Paul Van Rompaey, Ivan Verbeeck, Maarten Wouters, raadsleden Daan Ceulemans, algemeen directeur
Verontschuldigd:	Els Van Mol - Beullens, raadslid
Afwezig:	

<u>Mobiliteit: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - engagementsverklaring - goedkeuring</u>

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

<u>Relevante voorgeschiedenis, feiten en context</u>

Op vraag van gemeentebesturen Herenthout, Olen, Heist-op-den-Berg, Hulshout, Westerlo, Herselt en Laakdal organiseert provincie Antwerpen een bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen naar analogie met de uitgevoerde mobiliteitsstudies Noorderkempen en Middenkempen.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert.

Volgende knelpunten liggen aan de basis van de studie: beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zwaar verkeer door de dorpskernen en verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker (voetgangers en fietsers).

Op 10 mei 2019 vond een startoverleg plaats waarbij de gemeenten geïnformeerd werden over het onderzoeksopzet en de aanpak.

Volgende timing wordt vooropgesteld:

- voorjaar 2019: voorbereidingsfase;
- zomer 2019: bestek;
- najaar 2019: aanbesteding en gunning;
- begin 2020: aanvang studie;
- najaar 2022: afronding studie.

In bijlage gaat de engagementsverklaring, het verslag van 10 mei 2019 en de daarbij getoonde presentatie.

Financiële gevolgen/visum

Meerjarenplanning 2014-2019, zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van 19 december 2013 en latere wijzigingen.

Prioritaire beleidsdoelstelling: Duurzame gemeente

Actieplan: Grobbendonk bouwt een duurzaam mobiliteitsbeleid uit

BESLUIT:

Goedgekeurd met 18 stemmen voor (GIB, N-VA, sp.a, Vlaams Belang) en 2 onthoudingen (CD&V en De Lokale Lijst).

Artikel 1: Goedkeuring van de engagementsverklaring in bijlage.

Artikel 2: Vertegenwoordiging in de stuurgroep door de schepen van mobiliteit en de mobiliteitsambtenaar.

Artikel 3: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Dienst omgeving

Technische dienst

College van burgemeester en schepenen

Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 23 juli 2019
Leefomgeving - Mobiliteit

36	2019_CBS_02059	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - engagementsverklaring - 1.811.122.7

Samenstelling

Aanwezig

de heer David Geerts, schepen-voorzitter; de heer Patrick Feyaerts, schepen; mevrouw Sarah Wouters, schepen; de heer Eddy Gorris, schepen; mevrouw Katleen Vantyghem, schepen; mevrouw Kelly Van Tendeloo, schepen; de heer Hans Welters, algemeen directeur

Verontschuldigd

de heer Luc Vleugels, burgemeester; de heer Jan Moons, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context
In het verleden werden door het provinciebestuur een aantal bovenlokale mobiliteitsstudies uitgevoerd:

- studie N18-N118 (2007)
- studie Noorderkempen (2012)
- studie Middenkempen (2018)

Op 10 mei 2019 vond een infovergadering plaats in Herselt over de opstart van een mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen door het provinciebestuur.

Argumentatie
De mobiliteitsstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de maas begrensd door de E313 in het noorden, de N14 in het westen en de N10 in het zuiden. Aandachtspunten hierbij zijn het (zwaar) verkeer door dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar-vervoerbeleid. De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

Het provinciebestuur engageert zich om:

- de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren

Het provinciebestuur vraagt de betrokken gemeentebesturen zich te engageren om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun mobiliteitsproblemen
- ook te streven naar oplossingen op korte termijn

- gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking te stellen van alle deelnemende partners en te overleggen in een open geest
- de studie van dichtbij te ondersteunen (gemeentebesturen maken daarom ook deel uit van de overlegstructuur)
- voorstellen tot prioriteiten aan te reiken bij de opmaak van het actieprogramma

Heist-op-den-Berg speelt een belangrijke rol binnen de zone door haar ligging als schakel tussen verschillende vervoerregio's.

In bijlage is opgenomen:

- de presentatie gegeven op de infovergadering
- het verslag van de infovergadering
- de engagementsverklaring
- ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie.

Juridische grond
/

Regelgeving: bevoegdheid
Artikel 41 §2 10° a) van het decreet lokaal bestuur: het college van burgemeester en schepenen is belast met het dagelijks bestuur van de gemeente.

Financiële informatie

Financiële informatie
/

Besluit

Artikel 1
Het college neemt kennis van de presentatie en het verslag van de infovergadering rond de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college besluit de engagementsverklaring met betrekking tot deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

Artikel 3
Het college besluit de schepen van bovenlokale mobiliteit aan te duiden als vertegenwoordiger van de gemeente in de stuurgroep, met de schepen van lokale mobiliteit als plaatsvervanger. Als vertegenwoordigende ambtenaar wordt de coördinator Mobiliteit aangeduid.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
(get.) Hans Welters

De schepen-voorzitter
(get.) David Geerts

Voor eensluidend afschrift







De algemeen directeur
Hans Welters

De schepen-voorzitter
David Geerts

gemeenteraad
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 2 juli 2019
Sector stadsontwikkeling - Technische dienst

---

10 **2019_GR_00246** **Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen: goedkeuring**

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Bart Michiels, voorzitter ; mevrouw Mien Van Olmen, burgemeester; mevrouw Yoleen Van Camp, schepen; de heer Jan Michielsen, schepen ; de heer Pascal Van Nueten, schepen; de heer Patrik De Cat, schepen; de heer Stefan Verraedt, schepen; de heer Peter Bellens, schepen; mevrouw Anne-Mie Hendrickx, raadslid; de heer Jan Bertels, raadslid; mevrouw Liese Bergen, raadslid; de heer Vic Vervloesem, raadslid; mevrouw Els Sterckx, raadslid; de heer Peter Verpoorten, raadslid; mevrouw Bieke Baeten, raadslid; de heer Rutger Moons, raadslid; mevrouw Axana Ceulemans, raadslid; de heer Rob Lathouwers, raadslid; mevrouw Evelyn Breugelmans, raadslid; de heer Nick Kraft, raadslid; de heer Andreas Huyskens, raadslid; de heer Jennis Wagemans, raadslid; mevrouw Eva Brandwijk, raadslid; mevrouw Eva Kerkhofs, raadslid; mevrouw Susy Matthijs, raadslid; de heer Bart Lamers, raadslid; mevrouw Lore Wagemans, raadslid; de heer Tom Sluyts, raadslid ; mevrouw Priscilla Van Thielen, raadslid; de heer Dirk Soentjens, algemeen directeur

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen
Op 9 april 2019 ontving de stad een uitnodiging voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen. In navolging van de studie Noorderkempen en studie Middenkempen wil de provincie Antwerpen ook een studie Zuiderkempen op te maken. De stad werd hiervoor uitgenodigd op een overleg op 10 mei 2019 in Herselt. Het verslag hiervan is terug te vinden in bijlage.

Indien stad Herentals wens te participeren aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen vraagt de provincie een college- of gemeenteraadsbesluit waarin:

- de engagementsverklaring wordt goedgekeurd (zie bijlage).
- aanduiding van de mandataris en ambtenaar die de gemeente vertegenwoordigt in de stuurgroep.

Argumentatie
Het verslag en de presentatie van het eerste overleg over de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werden als bijlage toegevoegd.

Aangezien Noorderwijk en Morkhoven onder de E313 liggen, vallen zij in het studiegebied dat de provincie heeft voorgesteld (afbakening tussen E313, N19 en N10). Gezien de problematiek van vrachtwagens doorheen onze deelgemeenten is het zeer zinvol om mee in de studie te stappen en ons hiervoor te engageren.

De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
- hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Het college van burgemeester en schepenen keurde op 24 juni 2019 de engagementsverklaring principieel goed.

Het college van burgemeester duidde op 24 juni 2019 de schepen van mobiliteit en de mobiliteitsambtenaar aan als vertegenwoordigers in de stuurgroep.

Besluit

De gemeenteraad neemt kennis van het verslag van het eerste overleg over de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

De gemeenteraad beslist dat stad Herentals deelneemt aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt de engagementsverklaring goed. In het kader van dit overleg zal de gemeenteraad blijven ijveren voor het behoud van de tonnagebeperking in het dorp Morkhoven.

De gemeenteraad neemt kennis van de aanduiding van de schepen van mobiliteit en de mobiliteitsambtenaar als afgevaardigden in de stuurgroep.

Openbare stemming op besluit 1

- unaniem voor

Bijlagen

1. OK_engagementsverklaring_20190516.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de gemeenteraad

de algemeen directeur
Dirk Soentjens

de voorzitter
Bart Michiels

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Aanwezig:
Stijn Raeymaekers, Burgemeester-voorzitter
Stefanie Vrins, Michel Van Hoof, Willy Torfs, Schepenen
Machteld Ledegen, Freddy Kerkhofs, Hugo Cambré, Wim Van Thielen, Patrick Heremans, Gert Van Dyck, Sander Ooms, Tine Witvrouwen, Herman Dom, Sophie Gabriëls, Kathleen Eykens, Chantal Helsen, Paul Verstrepen, Raadsleden
Annick Van Leemput, Algemeen directeur

Verontschuldigd:
Maurice Helsen, Derde schepen
Jan Van Dyck, Gemeenteraadslid

Zitting van: 1 juli 2019

Agendapunt: Goedkeuring engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen

De gemeenteraad in openbare vergadering,

Gelet op het decreet van 22 december 2017 over lokaal bestuur en in het bijzonder artikelen 40 en 41;

Gelet op het besluit van het college van burgemeester en schepenen d.d. 3 juni 2019 houdende:

- principiële deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de provincie Antwerpen;
- De heer Maurice Helsen, schepen voor mobiliteit, aan te duiden als vertegenwoordiger van onze gemeente in de stuurgroep en de heer Chris De Winter, mobiliteitsambtenaar, aan te duiden als vertegenwoordiger van ons bestuur in de ambtelijke werkgroep;
- De engagementsverklaring ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad in de eerstvolgende vergadering;

Besluit met eenparigheid van stemmen:

Artikel 1. De raad geeft goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen als volgt:

Tussen

- De provincie Antwerpen
- De stad Aarschot
- De gemeente Begijnendijk
- De gemeente Berlaar
- De stad Geel

- De gemeente Grobbendonk
- De gemeente Heist-op-den-Berg
- De stad Herentals
- De gemeente Herenthout
- De gemeente Herselt
- De gemeente Hulshout
- De gemeente Laakdal
- De stad Lier
- De gemeente Nijlen
- De gemeente Olen
- De gemeente Ranst
- De gemeente Westerlo

Algemene probleemstelling

Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,… Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.

Engagement provincie Antwerpen

Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.

Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

Engagementen van de partners

De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
- Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Principes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

"Co-modaliteit"

Komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.

"Stopprincipe"

Hierdoor wordt ondermeer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen:

- *Stappen:*
- *Trappen*
- *Openbaar vervoer*
- *Privaat vervoer*

Art.2. De heer Maurice Helsen, schepen voor mobiliteit, wordt aangesteld als vertegenwoordiger in de stuurgroep.

Art. 3. De heer Chris De Winter, mobiliteitsambtenaar, wordt aangesteld als vertegenwoordiger in de ambtelijke werkgroep.

Aldus gedaan in zitting datum als boven.
Bij bevel:

(get.) Annick Van Leemput	(get.) Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester-voorzitter

Voor eensluidend uittreksel:
Herenthout, 4 juli 2019

Annick Van Leemput	Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Provincie Antwerpen
Gemeente HERSELT

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 24 juni 2019

Aanwezig: Milo Anthonis - Voorzitter
Peter Keymeulen - Burgemeester
Mireille Colson, Mark Van den Wouwer, Raf Vangenechten, Pieter-Jan Parrein, Elke Verlinden - Schepenen
Luc Peetermans, Kathleen Helsen, Ronan Korthout, Christiane Van Thielen, Gerda Battel, Evelien Van Bedts, Warre Schauwaers, Geert Sterckx, Maria Leirs, Wies Ooms, Lieve Nuyens, Tim Tubbax, Dolinda Voet, Kristof Van Dingenen, Karen Broes - Raadsleden
Evy Van Genechten - Algemeen Directeur wnd.

Verontschuldigd: Hilde Van Reet - Raadslid
Tina Vervloessem - Algemeen Directeur

OPENBARE WERKEN

15. Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Provincie Antwerpen - engagementsverklaring
1.811.122 VERKEER & VERVOER: mobiliteitsconvenants

DE RAAD
In openbare zitting

Situering
In opdracht van de provincie Antwerpen zijn de mobiliteitsstudies N18 - N118 (2007), Noorderkempen (2012) en, Middenkempen (2018) afgerond. De studie Zuiderkempen is in opstartfase. Aan de provincie is gevraagd om voor Zuiderkempen budget te voorzien om een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie op te maken (brief van 25 mei 2018). De Provincie heeft in een schrijven op 3 augustus 2018 gemeld dat ze geen mobiliteitsstudie wil opstarten maar de opmaak van een studie laat opnemen in de lijst voor de volgende legislatuur. Vervolgens heeft de provincie in een schrijven op 4 april 2019 meegedeeld om de studie Zuiderkempen op te starten.
Aan de gemeenten die in het studiegebied zitten wordt gevraagd een engagementsverklaring te ondertekenen.

Wettelijke gronden
Decreet Lokaal Bestuur.
Collegebesluit van 7 mei 2018.
Collegebesluit van 3 september 2018.

Toelichting en advies
Het betreft de opmaak van een intergemeentelijke visie in relatie tot het afgebakende studiegebied.

Ruwe timing:

- voorbereiding voorjaar 2019.
- opmaak bestek: zomer 2019.
- aanbesteding en gunning: najaar 2019.
- aanvang studie begin 2020.
- afronding studie najaar 2022.

Engagementen van de partners.
Aan de deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, wordt gevraagd zich te engageren om:
- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel. Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Er dient eveneens een afvaardiging aangeduid te worden in de stuurgroep en de ambtelijke werkgroep.

Argumentatie van de Gemeenteraad leidende tot het uiteindelijke besluit
De Gemeenteraad gaat akkoord met het advies van de administratie.

Financiële weerslag
De studiekosten worden gedragen door de provincie Antwerpen.

Met eenparigheid

BESLUIT
Artikel 1:
Akkoord te gaan met het voorstel van de provincie Antwerpen voor de opmaak van een Mobiliteitstudie Zuiderkempen en de engagementsverklaring te ondertekenen.

Artikel 2:
De Voorzitter van de Gemeenteraad, de heer Emile Anthonis, en de Algemeen Directeur Tina Vervloessem, te machtigen om de engagementsverklaring te ondertekenen.

Artikel 3:
De Schepen van Openbare Werken, de heer Raf Vangenechten, wordt afgevaardigd in de stuurgroep. De mobiliteitsambtenaar, de heer Marc Van den Bruel, wordt afgevaardigd in de ambtelijke werkgroep.

Namens de Gemeenteraad:

De Algemeen Directeur wnd. De Voorzitter
Evy Van Genechten Milo Anthonis

Voor eensluidend afschrift:

De Algemeen Directeur De Voorzitter

GEMEENTEBESTUUR VAN HERSELT - ANTWERPEN

Tina Vervloessem Milo Anthonis

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Provincie
ANTWERPEN

Arrondissement
TURNHOUT

GEMEENTE
2235 Hulshout

ZITTING VAN 6 SEPTEMBER 2019

<u>Aanwezig:</u>
Geert Daems: burgemeester
Joost Verhaegen, Hilde Van Looy, Karolien Laeremans, Saskia Luyten: schepenen
Anita Van den Eynde: algemeen directeur

<u>Verontschuldigd:</u>
Elien Bergmans: schepen

BESLISSING: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Engagementsverklaring.

Voorgeschiedenis

- 22 mei 2018: Het college van burgemeester en schepenen besluit een aanvraag in te dienen bij de provincie Antwerpen voor de opstart van een mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- 4 april 2019: De provincie Antwerpen nodigt de gemeente uit voor een startvergadering op 10 mei 2019.
- 26 april 2019: De Vlaamse Regering beslist tot bekrachtiging en afkondiging van het decreet over de basisbereikbaarheid.
- 17 juni 2019: Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de startvergadering met betrekking tot de Provinciale mobiliteitsstudie Zuiderkempen van 10 mei 2019.

Feiten en context

- Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,... Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.
- Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.
- De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.
- De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.
- Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.
- De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:
  - Vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
  - Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.

- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

- De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.
  - "Co-modaliteit" Komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.
  - STOPPRINCIPE
    Hierdoor wordt ondermeer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen:
    - Stappen
    - Trappen
    - Openbaar vervoer
    - Privaat vervoer

Juridische gronden

- 22 december 2017 en latere wijzigingen: Decreet Lokaal Bestuur, artikel 40.

BESLUIT:

Artikel 1:
De gemeente keurt de engagementsverklaring goed in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

Artikel 2:
Het college van burgemeester en schepenen beslist dat de schepen bevoegd voor Mobiliteit de vertegenwoordiger is van de gemeente Hulshout in de stuurgroep mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 3:
De mobiliteitsambtenaar is de ambtelijke vertegenwoordiger in de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 4:
Het college van burgemeester en schepenen wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Artikel 5:
Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan de provincie Antwerpen - Dienst mobiliteit.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Bij verordening
de algemeen directeur
(get.)
Anita Van den Eynde

de burgemeester
(get.)
Geert Daems

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Bij verordening
De algemeen directeur

Anita Van den Eynde

GEMEENTEBESTUUR HULSHOUT - PROV. ANTWERPEN

de burgemeester

Geert Daems

Provincie **Antwerpen**
Arrondissement **Turnhout**
Gemeente Laakdal

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van 14 juni 2018

Aanwezig:
Gielis Kristin - Burgemeester - voorzitter
Sels Frank, Mensch Jurgen - schepenen
Moons Raf - voorzitter OCMW
Verspreet Jerry - Algemeen directeur
Afwezig:
Smets Benny, Janssens Octaaf, Broeckx Gerda - schepenen

Edc: MOBILITEIT
0030 Bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen: visie college.

Het college gaat akkoord met het voorstel vanuit de provincie Antwerpen inzake de visie van een bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen in het kader van de opstart van de vervoersregio's en het college is bereid om deze aanvraag mee te ondertekenen.

Gedaan te Laakdal in zitting zoals voormeld.

Namens het schepencollege,

De Algemeen directeur
Get. Verspreet Jerry

De Burgemeester - voorzitter
Get. Gielis Kristin

Voor éénsluidend afschrift,

De Gemeentesecretaris
Jerry Verspreet

De Burgemeester
Kristin Gielis

GEMEENTEBESTUUR van LAAKDAL -ANTWERPEN-

Provincie Antwerpen	STAD LIER	Arr. Mechelen

UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Afdeling:	Wonen, Leven en Ondernemen	Pagina:	1
	Zitting dd. 30 09 2019		
Aantal leden:	8	Dagorde nr.:	B.9

Aanwezig:	Frank Boogaerts,	burgemeester
	Marleen Vanderpoorten, Rik Verwaest, Walter Grootaers, Henri Pets, Bert Wollants, Ivo Andries en Annemie Goris,	schepenen
	Katleen Janssens,	algemeen directeur
Verontschuldigd:	Werner Cazaerck,	korpschef
Titel :	Engagementsverklaring voor deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen door provincie Antwerpen. GOEDKEURING.	

Het College van burgemeester en schepenen:

Dossierverantwoordelijke: Wim Van Leemput

MOTIVERING
Voorgeschiedenis
De Provincie Antwerpen start een mobiliteitsstudie op op vraag van enkele gemeenten uit de regio Zuiderkempen:

- Brief najaar 2018 van Herselt, Hulshout, Laakdal en Westerlo met vraag aan deputatie om studie Zuiderkempen op te starten in legislatuur 2019-2024
- Heist-op-den-Berg heeft de studie Zuiderkempen opgenomen in het bestuursakkoord
- Herenthout wenste vorige legislatuur opgenomen te worden in studie Middenkempen maar werd doorverwezen naar Zuiderkempen.

Op 10/05/2019 werd een verkennende vergadering georganiseerd door de provincie Antwerpen om de mobiliteitsstudie op te starten. Opzet van de vergadering:

- Informeren over de studie,
- het formuleren van de probleemstelling en
- het engagement tot deelname vragen aan de betrokken gemeenten.

De presentatie en het verslag van deze vergadering zijn ter kennisname als bijlage toegevoegd.

Aangesproken gemeenten:
Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Geel, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Ranst, Westerlo, Zandhoven

Feiten en context
Algemene probleemstelling
Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,… Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.

B.9 Engagement Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Engagement provincie Antwerpen

Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.
Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

Engagementen van de partners

De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
- Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Principes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

"Co-modaliteit" Komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.

STOPPRINCIPE
Hierdoor wordt ondermeer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen:

- *Stappen*

- *Trappen*
- *Openbaar vervoer*
- *Privaat vervoer*

Fasering
- Voorbereidingsfase voorjaar 2019
- Bestek Zomer 2019
- Aanbesteding en gunning najaar 2019
- Aanvang studie begin 2020
- Proces met structuur van ambtelijke werkgroepen, stuurgroep, klankbordgroep en terugkoppeling van en naar het beleid
- Afronding studie najaar 2022

Adviezen
De cel mobiliteit heeft al een zwaar programma door het opnemen van zijn rol in de vervoerregio's Antwerpen en Mechelen (en waarschijnlijk binnenkort ook Kempen). Bovendien is Lier een randgemeente in de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en valt er maar een deel van het grondgebied in het projectgebied. Maar het actieplan dat zal voortvloeien uit de studie kan mogelijks wel belangrijke gevolgen hebben voor Lier en heeft afstemming nodig op de visie van de vervoerregio's. Daarom is het belangrijk om ook dit engagement aan te gaan.

Als deelnemende gemeente komen we als volgt terecht in de processtructuur van de mobiliteitsstudie:
- De stuurgroep: hakt knopen door en neemt beslissingen. Het is belangrijk dat de gemeente vertegenwoordigd is door een beleidsverantwoordelijke met een mandaat vanuit het schepencollege. De mandataris kan een medewerker uit de administratie naar de stuurgroep meebrengen voor de inhoudelijke ondersteuning.
- De ambtelijke werkgroep: bereidt de stuurgroep vaktechnisch voor.

De volledige engagementsverklaring is als bijlage toegevoegd aan dit besluit.

Argumentatie
Gezien de mogelijke impact acht het college het belangrijk om deel te nemen aan de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
Rekening houdende met bevoegdheden en vakkennis wordt volgende afvaardiging voorgesteld:
- schepen Bert Wollants voor de stuurgroep
- Wim Van Leemput voor de ambtelijke werkgroepen

Financiële weerslag
Aan de gemeenten wordt aanvankelijk enkel inzet van tijd gevraagd. De provincie Antwerpen financiert de mobiliteitsstudie.

Het engagement houdt ook in dat de uiteindelijke visie verankerd wordt in het beleid. Dit kan/zal een financiële weerslag hebben door uit te voeren acties/te treffen maatregelen (zoals daar kunnen zijn: ANPR camera's, infrastructurele aanpassingen,...).

BESLUIT

Art 1 :
Het college beslist om zich te engageren in de mobiliteitsstudie Zuiderkempen in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie.

B.9 Engagement Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Art 2 :
Het college beslist schepen Bert Wollants aan te duiden als mandataris voor de stuurgroep van de studie en Wim Van Leemput af te vaardigen in de ambtelijke werkgroepen.

Art 3 :
Kopieën:

Aantal	Bestemmeling
1	provincie Antwerpen, dienst mobiliteit

De algemeen directeur
(Get.) Katleen Janssens

De burgemeester
(Get.) Frank Boogaerts

Voor eensluidend afschrift,

De algemeen directeur

De burgemeester

Katleen JANSSENS

Frank BOOGAERTS

college van burgemeester en schepenen

Besluit

Zitting van 3 juni 2019
Afdeling ruimte - Ruimte

Getekend door

44 Engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Paul Verbeeck, burgemeester; de heer Bert Celis, schepen; mevrouw Griet Van Olmen, schepen; de heer Paul Laurijssen, schepen; de heer Tom Covens, schepen; mevrouw Iris Mulkens, algemeen directeur

Verontschuldigd:

de heer Luc Luyten, schepen; mevrouw Lien Du Four, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context

Na de uitwerking van de studies Noorder- en Middenkempen, werd er vanuit de gemeentes Herenthout, Olen, Westerlo, Herselt en Laakdal gevraagd om ook een studie uit te voeren rond de Zuiderkempen. Zij gaven aan dat in deze regio de volgende knelpunten konden worden bestudeerd: beperkte bereikbaarheid met openbaar vervoer, zwaar verkeer door de dorpskernen en verkeersveiligheid voor de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers).

De studie Zuiderkempen valt voor Nijlen ook in dezelfde zone als de vervoerregio Kempen die nog moet opgestart worden.

op 10 mei vond de startvergadering plaats en naar aanleiding van het verslag van deze vergadering vraagt de provincie Antwerpen aan de gemeente Nijlen of zij wenst deel te nemen aan deze studie.

Fasering
Na goedkeuring van de engagementsverklaring kan de gemeente deelnemen aan deze studie.

De provincie heeft als doel om tegen september 2019 een studiebureau aan te stellen zodat er kan gestart worden met de ambtelijke werkgroepen die de stuurgroepen met de bovenlokale partners voorbereiden. De stuurgroepen vinden zo'n 2 à 3 keer per jaar plaats.

Verwacht wordt dat de volledige studie 2 à 3 jaar zal duren waarbij er geëindigd wordt met een actieplan die daarna verder wordt verdeeld onder de lokale en bonvenlokale partners voor opvolging. Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen de deelnemende gemeentes voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Argumentatie
Deze mobiliteitsstudie die getrokken wordt door de provincie biedt de kans om op bovenlokaal niveau tot een harmonieuzer mobiliteitsbeleid te komen waarbij de mobiliteitsplannen van de verschillende bovenlokale en lokale partners beter op elkaar worden afgestemd. Dit kan alleen maar een voordeel zijn bij de verdere uitwerking en samenwerking met de partners uit de vervoerregio Kempen (gebied overlapt deels met deze studie) en kan eveneens een aanvulling zijn voor het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsplan. Daarnaast krijgt de gemeente de kans om zelf oplossingen en prioriteiten aan te brengen die op bovenlokaal niveau kunnen bekeken worden in het verloop van deze studie.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie
Deelname aan de studie Zuiderkempen heeft geen financiële impact. Er wordt wel engagement gevraagd aan de deelnemende gemeentes om de ambtelijke werkgroepen en stuurgroepen voor te bereiden door een volledige probleemanalyse te maken en mee te werken aan mogelijke oplossingen.

Beleidsinformatie
Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuider kempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10.

Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers-en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert.

Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen. Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co -modaliteit en het STOP-principe.

Besluit

Artikel 1
Het college keurt deelname aan de studie Zuiderkempen goed.

Artikel 2
Het college gaat akkoord met de enagementsverklaring die als integraal onderdeel van dit besluit als bijlage werd toegevoegd.

Artikel 3
Het college duidt beleidsadviseur mobliteit Eileen Verpoucke aan om deel te nemen aan de ambtelijke werkgroepen.

Artikel 4
Het college vaardigt schepen voor mobiliteit Bert Celis af om deel te nemen aan de stuurgroepen als mandataris.

Bijlagen

1. Engagementsverklaring_20190516.pdf

Engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

Tussen

De provincie Antwerpen
De stad Aarschot
De gemeente Begijnendijk
De gemeente Berlaar
De stad Geel
De gemeente Grobbendonk
De gemeente Heist-op-den-Berg
De stad Herentals
De gemeente Herenthout
De gemeente Herselt
De gemeente Hulshout
De gemeente Laakdal
De stad Lier
De gemeente Nijlen
De gemeente Olen
De gemeente Ranst
De gemeente Westerlo

Algemene probleemstelling

Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,... Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.

Engagement provincie Antwerpen

Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.

Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

Engagementen van de partners

De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
- Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Principes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

> *"Co-modaliteit"*
> *Komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.*
>
> *STOPPRINCIPE*
> *Hierdoor wordt ondermeer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen:*
> - *Stappen:*
> - *Trappen*
> - *Openbaar vervoer*
> - *Privaat vervoer*

Namens de stad Aarschot		**Namens de gemeente Begijnendijk**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Gwendolyn Rutten	Christi Van Calster	Bert Ceulemans	Peggy Baeten
Namens de gemeente Berlaar		**Namens de stad Geel**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Walter Horemans	Anja Neels	Vera Celis	François Mylle
Namens de gemeente Grobbendonk		**Namens de gemeente Heist-op-den-Berg**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Marianne Verhaert	Daan Ceulemans	Luc Vleugels	Hans Welters
Namens de stad Herentals		**Namens de gemeente Herenthout**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Mien Van Olmen	Dirk Soentjens	Stijn Raeymaekers	Annick Van Leemput
Namens de gemeente Herselt		**Namens de gemeente Hulshout**	
Burgemeester	Algemeen directeur	Burgemeester	Algemeen directeur
Peter Keymeulen	Tina Vervloessem	Geert Daems	Anita Van den Eynde

Namens de gemeente Laakdal

Burgemeester | Algemeen directeur

Tine Gielis | Jerry Verspreet

Namens de stad Lier

Burgemeester | Algemeen directeur

Frank Bogaerts | Katleen Janssens

Namens de gemeente Nijlen

Burgemeester | Algemeen directeur

Paul Verbeeck | Iris Mulkens

Namens de gemeente Olen

Burgemeester | Algemeen directeur

Seppe Bouquillon | Jeroen Peeters

Namens de gemeente Ranst

Burgemeester | Algemeen directeur

Johan De Ryck | Wim Van der Schoot

Namens de gemeente Westerlo

Burgemeester | Algemeen directeur

Guy Van Hirtum | Jo Vankrunkelsven

Namens de provincie Antwerpen

Gedeputeerde

Luk Lemmens

Departementshoofd Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

Wim Lux

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

algemeen directeur
Iris Mulkens

burgemeester - voorzitter
Paul Verbeeck

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur
Iris Mulkens

burgemeester - voorzitter
Paul Verbeeck

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 11 april 2019

Schrijven van Provincie Antwerpen van 4 april 2019 met als onderwerp 'Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - uitnodiging vergadering 10 mei'. Kennisname en standpuntbepaling.

Aanwezigheden

Aanwezig	Seppe Bouquillon, burgemeester
	Ellen Deswert, Marc T'Syen, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
	Jeroen Peeters, algemeen directeur
Verontschuldigd	Elke Tweepenninckx, schepen

Motivering

Context en argumentatie

Het schrijven van Provincie Antwerpen, departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit van 4 april 2019 met als onderwerp 'Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - uitnodiging vergadering 10 mei' wordt ter kennisname voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. Daarbij wordt het college ook verzocht een standpunt in te nemen over de inhoud van dit schrijven.

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het schrijven van Provincie Antwerpen, departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit van 4 april 2019 met als onderwerp 'Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - uitnodiging vergadering 10 mei'. 19/14/27/M&R

Artikel 2

Het college neemt volgend standpunt in over de voorgelegde vragen:

- Het college vaardigt Stefanie Breugelmans af als ambtenaar van het lokaal bestuur Olen. Wanneer zij zich voor ene bepaalde vergadering moet verontschuldigen, zal ze indien mogelijk voor die vergadering vervangen worden door een beschikbare collega van team Mens en Ruimte.
- Het college vaardigt Ellen Deswert en Seppe Bouquillon afwisselend af als schepenen van het lokaal bestuur Olen.

Artikel3

Een afschrift van dit besluit zal worden overgemaakt aan mobiliteit@provincieantwerpen.be.

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
burgemeester,
Seppe Bouquillon

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur,



Jeroen Peeters



burgemeester,



Seppe Bouquillon

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 8 augustus 2019

Engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen. Goedkeuring.

Aanwezigheden

Aanwezig Seppe Bouquillon, burgemeester
Ellen Deswert, Elke Tweepenninckx, Marc T'Syen, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
Jeroen Peeters, algemeen directeur

Motivering

Voorgeschiedenis
De provincie Antwerpen voerde de mobiliteitsstudie Noorderkempen (2012) en de mobiliteitsstudie Middenkempen (2017) reeds uit.

De provincie Antwerpen heeft de intentie om ook de mobiliteitsstudie Zuiderkempen uit te voeren. De startvergadering van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen vond plaats op 10 mei 2019.

Het college nam tijdens de zitting van 27 juni 2019 kennis van het verslag en de presentatie van de startvergadering en bepaalde de politieke en ambtelijke vertegenwoordiging binnen de stuurgroep.

Context en argumentatie
Aan het college wordt uitdrukkelijk gevraagd de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen goed te keuren.

Het college kan zich vinden in de voorgestelde engagementsverklaring.

Beslissingsbevoegdheid
- decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, zoals gewijzigd, artikel 56

Besluit

Artikel 1
Het college keurt de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen goed als volgt.

Engagementsverklaring het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen

Tussen

De provincie Antwerpen
De stad Aarschot
De gemeente Begijnendijk
De gemeente Berlaar
De stad Geel
De gemeente Grobbendonk
De gemeente Heist-op-den-Berg
De stad Herentals
De gemeente Herenthout
De gemeente Herselt
De gemeente Hulshout
De gemeente Laakdal
De stad Lier
De gemeente Nijlen
De gemeente Olen
De gemeente Ranst
De gemeente Westerlo

Algemene probleemstelling

Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,… Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.

Engagement provincie Antwerpen

Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.

Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

Engagementen van de partners

De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- Vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel.
- Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

<u>Principes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid</u>
De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

"Co-modaliteit"
Komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ook ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel het personen- als goederenvervoer.

STOP-PRINCIPE
Hierdoor wordt ondermeer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen:
- Stappen:
- Trappen
- Openbaar vervoer
- Privaat vervoer

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
burgemeester,
Seppe Bouquillon

Voor eensluidend afschrift

waarnemend algemeen directeur,

PLAATSELIJK BESTUUR VAN OLEN - Prov. Antwerpen -

burgemeester,

Inge Gerlo

Seppe Bouquillon

Gemeenteraad
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 16 september 2019
Westerlo - Mobiliteit

15 2019_GR_00259 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Engagementsverklaring. - Goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Guy Van Hirtum, burgemeester; mevrouw Tinne Wuyts, schepen; de heer Filip Verrezen, schepen; mevrouw Kelly Verboven, schepen; de heer Kristof Welters, schepen; de heer Clyde Tai-Apin, schepen; de heer Paul Helsen, schepen en voorzitter BCSD; de heer Frans De Cock, raadslid; de heer Harri Verbraecken, raadslid; mevrouw Winny Van Calster, raadslid; mevrouw Iris De Wever, raadslid; de heer Flor Celen, raadslid; mevrouw Nancy Van Hoof, raadslid; mevrouw Myriam Valgaeren, raadslid; mevrouw Marleen Nevelsteen, raadslid; mevrouw Marie Michiels, raadslid; de heer Hans Van Lommel, raadslid; mevrouw Laura Tops, raadslid; de heer Giel Van den Broeck, raadslid; de heer Bert Wellens, raadslid; de heer Marc Gouwkens, raadslid; mevrouw Katrijn van Riet, raadslid; de heer Chris Beenens, raadslid; de heer Ronny Goossens, raadslid; de heer Maurice Van Hemelen, raadslid; de heer Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Patrick Vercauteren, raadslid; mevrouw Maïte Croux, raadslid

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
Voorgeschiedenis

* In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van de provincie Antwerpen om, naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen - Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.

* Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald: beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zwaar verkeer doorheen dorpskernen, verkeersveiligheid zwakke weggebruiker.

* Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met de mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.

* Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.

* Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten in VTC De Mixx in Herselt. Tijdens dit overleg werd de aanpak en bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie, besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.

* In zitting van 26 juli 2019 keurde het college van burgemeester het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college merkte wel op dat de titel van de studie beperkter is dan de opdracht van de studie die provinciegrensoverschrijdend is.

* Op 6 augustus 2019 werd het betreffend collegebesluit tot goedkeuring van het ontwerpbestek overgemaakt aan de dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen.

Feiten en context

De engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen dient nu voorgelegd te worden aan de raden van de betrokken gemeentebesturen ter goedkeuring.

De engagementsverklaring dient uiterlijk 30 september 2019 bezorgd te worden aan de dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen.

Engagement provincie Antwerpen

Het provinciebestuur van Antwerpen engageert zich als bovenlokaal bestuur om de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren, in overleg met alle betrokken actoren (gemeentelijk en bovenlokaal), kaderend in de provinciale en Vlaamse planningscontext en met respect voor de zienswijze van de betrokken gemeentebesturen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel gerespecteerd wordt.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in het gebied gelegen tussen E313 en N10. Deze studies, die vaak hun oorsprong hebben in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze mobiliteitsvisie streeft naar een uniformiteit en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzoch moeten worden.

De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoersstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder mee een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert. Uiteraard houdt de uiteindelijke bovenlokale visie ook rekening met de samenhang die er bestaat tussen de verschillende mazen en deelruimten in de provincie Antwerpen.

Deze gewenste bovenlokale visie wordt vertaald in een actieplan met bijhorende beschrijving van de verdere aanpak om tot uitvoering van de visie te komen.

Engagementen van de partners

De deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, engageren zich om:

- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in zijn geheel.

- Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn.

- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest.

- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen.

- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen.

Er wordt een engagement aangegaan tussen de provincie Antwerpen enerzijds en de steden Aarschot, Geel, Herentals en Lier en de gemeenten Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Nijlen, Olen, Ranst en Westerlo anderzijds.

Principes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar actieprogramma, met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe:

Co-modaliteit: komen tot meer complementariteit tussen vervoermodi, waarbij de zwaktes van de ene worden aangevuld met de sterktes van de andere. Co-modaliteit, in tegenstelling tot modal shift, laat ruimte aan elke vervoermodus om zijn troeven ten volle te kunnen uitspelen, dit in zowel personen- als goederenvervoer.

STOP-principe: hierdoor wordt onder meer een multimodale aanpak van de mobiliteit gegarandeerd door de verschillende modi in deze volgorde van belang te beoordelen: stappen, trappen, openbaar vervoer, privaat vervoer.

Argumentatie
Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten. Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Mobiliteit en Verkeersveiligheid
- Actie: Veilig Verkeer
- Actienummer: Actie000375
- Omschrijving project: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: /
- Raming opbrengsten: /
- Opdrachten: /

Stemming op het besluit

Goedgekeurd door de gemeenteraad met unanimiteit

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad hecht goedkeuring aan de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de Gemeenteraad

Jo
Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester

6.5. Oriëntatienota

Provincie Antwerpen

RAPPORT

DIENST MOBILITEIT
Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

ORIENTATIENOTA

COLOFON

Opdrachtgever
Provincie Antwerpen
Departement Ruimtelijke ordening en mobiliteit
Dienst Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22 - 2018 Antwerpen
www.provincieantwerpen.be

Contactpersoon
Mathias De Beucker
T 03/240 66 53
mathias.debeucker@provincieantwerpen.be

Opdrachthouder
VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be

Contactpersoon
Geert Vercruysse
T 016/31 91 03
geert.Vercruysse@vectris.be

Projectteam
Geert Vercruysse: projectleider
Annelien Uvin / Ciska Geysens: tekenaars
Jos Wouters: projectmedewerker

Onderaannemer
STRAMIEN architectuur en ruimtelijke planning cvba
Mechelsesteenweg 271 bus 5 | 2018 Antwerpen
T 03/248 54 02
www.stramien.be

Projectteam
Michelle Janssen, projectcoördinator
Maarten Vrebos / Lotte De Witte: projectmedewerkers

Versie: oriëntatienota – augustus 2020

Inhoud

1. Aanleiding, situering en doelstelling van de studie 1
1.1. Aanleiding 1
1.2. Opdrachtomschrijving 1
1.3. Situering 2
1.4. Kennismaking met de gemeenten 3
1.4.1. bevolking 3
1.4.2. bezit vervoersmiddelen 8
1.4.3. modal split 10
1.4.4. financieel 12
1.5. Doelstelling 13
1.6. Planproces 14
1.7. overleg 14
1.8. Leeswijzer 15
2. Relevante ruimtelijke en verkeerskundige beleidscontext voor het studiegebied 16
2.1. Synthese ruimtelijke structuur 16
2.1.1. beleidsplan ruimte Vlaanderen 16
2.1.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 21
2.1.3. Ruimtelijk structuurplan Provincie Antwerpen 24
2.1.4. Conceptnota Provinciaal beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen 26
2.1.5. Streekpact Kempen 2013 – 2018 27
2.1.6. baanbrekend winkelen 29
2.1.7. Gebiedsgericht project de Merode 30
2.1.8. gebiedsgericht kleine nete 31
2.1.9. streekbeleid rivierenland 32
2.1.10. ena-zones albertkanaal 32
2.1.11. Plannen op gemeentelijk niveau 33
2.2. Verkeerskundige beleidscontext 60
2.2.1. Vlaamse plannen 60
2.2.2. Provinciale plannen 67
2.2.3. Gemeentelijke plannen 74
2.3. Visie vanuit de verschillende verkeersplannen en studies 79
2.3.1. Wegencategorisering, circulatie, vrachtroutes en infrastructurele ingrepen 79
2.3.2. Opwaardering stations, wegwerken barrièrewerking IJzeren Rijn 79
2.3.3. Fietsen: verdere invulling bovenlokaal fietsroutenetwerk 79
3. Gericht ruimtelijk onderzoek 80

3.1. Bebouwingsstructuur ... 80
3.2. Bedrijvigheid (kaarten in bijlage: bedrijvigheid en landbouw, multimodale bedrijvigheid) ... 83
3.3. Open ruimte, landschap, natuurlijke structuur ... 85
3.4. Ruimtelijk functionele analyse : overzicht attractiepolen, natuurrecreatie en erfgoed ... 87
3.5. Klimaat adaptatie ... 89
4. Gericht verkeerskundig onderzoek ... 91
4.1. Fietsnetwerken ... 91
4.1.1. Fietsostrade ... 91
4.1.2. Functionele fietsroutes ... 93
4.1.3. fietsongevallen ... 108
4.1.4. fietstellingen ... 109
4.2. Openbaar vervoernetwerk ... 111
4.2.1. Structuurkenmerken vanuit beleidskaders ... 111
4.2.2. Analyse huidig OV-aanbod ... 112
4.2.3. Doorstroming en rijtijden ... 116
4.2.4. Kenmerken snelbusnet op E34 / E313 ... 117
4.2.5. Kenmerken spoorwegnet personenvervoer ... 117
4.3. Wegennet ... 137
4.3.1. categorisering - bovenlokaal ... 137
4.3.2. categorisering - lokale wegen type I en type II ... 138
4.3.3. Beschrijving wegennet en omgevingscapaciteit ... 146
4.3.4. doorrekening verkeersmodel ... 155
4.4. Goederenvervoer ... 184
4.4.1. vrachtroutenetwerk ... 184
4.4.2. Goederenvervoer op spoor ... 189
4.4.3. Ongevallenanalyse ... 192
5. SWOT analyse ... 195
5.1. Ruimtelijke ontwikkelingen ... 195
5.1.1. Sterktes ... 195
5.1.2. Zwaktes ... 196
5.1.3. Bedreigingen ... 196
5.1.4. kansen ... 197
5.1.5. Sterktes ... 198
5.1.6. Zwaktes ... 199
5.1.7. Bedreigingen ... 199
5.1.8. kansen ... 199
5.2. Het fietsroutenet ... 201
5.2.1. Sterkten ... 201

5.2.2. Kansen 202
5.2.3. Zwakten 202
5.2.4. Bedreigingen 202
5.3. Openbaar vervoer 203
5.3.1. Sterkten 203
5.3.2. Zwakten 203
5.3.3. kansen 203
5.3.4. bedreigingen 203
5.4. Wegverkeer 204
5.4.1. Sterkten 204
5.4.2. Kansen 204
5.4.3. Zwakten 204
5.4.4. Bedreigingen 204
5.5. Vrachtverkeer via de weg 205
5.5.1. sterkten 205
5.5.2. zwakten 205
5.5.3. Kansen 205
5.5.4. Bedreigingen 205
5.6. Vrachtvervoer via spoor (IJzeren Rijn) 205
5.6.1. Sterkten 205
5.6.2. Kansen 206
5.6.3. Zwakten 206
5.6.4. Bedreigingen 206
5.7. Vrachtverkeer via water 207
5.7.1. Sterkten 207
5.7.2. Kansen 207
5.7.3. Zwakten 207
5.7.4. Bedreigingen 207
6. Samenvatting probleemstelling 208
6.1. Probleemstelling op macroniveau 208
6.1.1. Verzadigd hoofdwegennet en diffuus onderliggend wegennet zorgt voor intern sluipverkeer 208
6.1.2. Veel interne verplaatsingen binnen de vervoerregio Kempen 208
6.1.3. nieuwe wegencategorisering maakt van N19 een Vlaamse hoofdweg 208
6.1.4. Regionale ontsluiting openbaar vervoer 208
6.1.5. 2de spoor ontsluiting haven – spoorontsluiting ENA 209
6.2. Probleemstelling op mesoniveau (het projectgebied binnen N10 en de E313) 210
6.2.1. Ontsluiting ENA zone 210

6.2.2. Ontsluiting bedrijventerrein Heultje 212
6.2.3. Leefbaarheid dorpskernen en sluipverkeer 215
6.2.4. Sluipverkeer en conflicten met fietsroutes 215
6.2.5. Overwegen 215
6.2.6. N10 216
6.2.7. fietsroutes 216
6.2.8. openbaar vervoer 217
7. knelpunten en kansen mobiliteit bevraging gemeenten 218
7.1. fietsersbond Begijnendijk – gemeentebestuur 218
7.2. Berlaar 218
7.3. Grobbendonk 219
7.4. Heist-op-den-Berg 219
7.5. Herentals 220
7.6. Herenthout 220
7.7. Laakdal – Politiezone Geel – Laakdal - Meerhout 221
7.8. Lier 221
7.9. Nijlen 221
7.10. Olen 223
7.11. Westerlo 224
8. Knelpunten en kansen ruimtelijke ontwikkelingen gemeenten 225
9. Knelpunten en kansen bevraging hogere overheden 232
9.1. De Lijn 232
9.2. Provincie 232
Een veilig fietsnetwerk versterkt het openbaar vervoer (voor- en natransport). Belangrijk is naast goed openbaar vervoer aanbod, ook een goede doorstroming voor dit openbaar vervoer te garanderen. 232
9.3. MOW 233
9.4. Infrabel: 233
Vervolgtraject voor fase 2 234
10. Bijlagen 235

Figuren

Figuur 1: situering projectgebied 2
Figuur 2: bevolking – samenstelling leeftijd (bron: gemeentemonitor) 3
Figuur 3: bevolking samenstelling leeftijd (percentages) (bron: gemeentemonitor) 4
Figuur 4: gezinsgrootte per gemeente (bron: gemeentemonitor) 5
Figuur 5: bevolkingsdichtheid (aantal inwoners per hectare) (bron: gemeentemonitor) 6
Figuur 6: Bevolkingsdichtheid per hectare Zuiderkempen (bron: geopunt.be) 7
Figuur 7: auto- en motobezit (bron: gemeentemonitor) 8
Figuur 8: fietsbezit (bron: gemeentemonitor) 9
Figuur 9: modal split dominante vervoerswijze woon-werk, woon-school, woon-opleiding (bron: gemeentemonitor) 10
Figuur 10: modal split woon-werk, woon-school, woon-opleiding (bron: gemeentemonitor) 11
Figuur 11: gemiddeld jaarlijks inkomen (bron: gemeentemonitor) 12
Figuur 12: werkloosheidsgraad (bron: gemeentemonitor) 13
Figuur 13: projectorganisatie 14
Figuur 14: voorzieningenniveau in Vlaanderen per ha met in zwarte contour zuiderkempen (bron: studie VIT voor Departement Omgeving) 17
Figuur 15: synthesekaart gedifferentieerde ontwikkelingskansen met gebied zuiderkempen in zwarte contour (bron: studie VIT voor Departement Omgeving) 18
Figuur 16: Vlaanderen in 2050 (bron: beleidsplan ruimte Vlaanderen) 20
Figuur 17: selectie economische knooppunten en economische netwerken (bron: kaart 3 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) 23
Figuur 18: wegencategorisering (bron: kaart 50 van Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen) 25
Figuur 19: fietssnelwegen 92
Figuur 20: BFF Aarschot 93
Figuur 21: BFF Begijnendijk 94
Figuur 22: BFF (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 95
Figuur 23: BFF Grobbendonk (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 96
Figuur 24: BFF Heist-op-den-Berg (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 97
Figuur 25: BFF Herentals (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 99
Figuur 26: fietsinfrastructuur (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 100
Figuur 27: BFF Herselt (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 101
Figuur 28: BFF Hulshout (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 102
Figuur 29: BFF Laakdal (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 103
Figuur 30: fietsinfrastructuur Lier (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 104
Figuur 31: fietsinfrastructuur (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 105
Figuur 32: BFF Olen (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 106

Figuur 33: BFF Westerlo (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 107
Figuur 34: overzichtskaart fietsongevallen (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 108
Figuur 35: vaste en tijdelijke fietstelpunten (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen) 110
Figuur 36: openbaar vervoernetwerk 114
Figuur 37: evolutie aantal reizigers 118
Figuur 38: spoornet (Mol – Hasselt nog niet geëlektrificeerd) 119
Figuur 39: Uittreksel uit Technische Netkaart bij de Netverklaring 2016, Infrabel. Aangevuld met vijf stationsnamen ter verduidelijking: Turnhout, Lier, Herentals, Mol en Aarschot.. Voor de ontwikkeling van de IJzeren Rijn dient het traject geheel tweesporig te zijn. Op de 'zijlijnen' is een aanbod met treinen 'om het half uur' mogelijk mits strategische aanpassingen in functie van knooppunten. ... 120
Figuur 40: klantenpotentieel lijn Diest - Leopoldsburg 121
Figuur 41: spoorlijn Herentals – Aarschot – Leuven met afstanden en reistijd 122
Figuur 42: Situering van de aansluitpunten van de te reactiveren lijn 20 tussen Herentals en Aarschot: 123
Figuur 43: overwegen grondgebied Lier 126
Figuur 44: overwegen grondgebied Nijlen 128
Figuur 45: overwegen aan station Bouwel (Grobbendonk) 128
Figuur 46: overwegen aan station Herentals 130
Figuur 47: overwegen tussen Olen en Geel 131
Figuur 48: overwegen grondgebied Berlaar 132
Figuur 49: overwegen in Heist-op-den-Berg 133
Figuur 50: overwegen in Begijnendijk 134
Figuur 51: overwegen grondgebied Aarschot 135
Figuur 52: robuust wegennet Vlaanderen - nieuwe wegencategorisering 145
Figuur 53: HB-matrices personenwagens – verplaatsingen personenwagens tussen bedrijventerreinen en gemeenten Zuiderkempen 155
Figuur 54: Locaties selected link analyses 169
Figuur 55: SLA 1 N14 Zandhoven 170
Figuur 56: SLA 2 in Grobbendonk Bevrijdingsstraat 171
Figuur 57: SLA3 op N13 Herentalsesteenweg 172
Figuur 58: SLA 4, zuidelijke afslag Klein Gent Herentals 173
Figuur 59: SLA 5, noordelijke afslag Klein Gent Herentals 174
Figuur 60: SLA 7, Herenthoutseweg, Herentals 175
Figuur 61: SLA 8, Hezewijk, Herentals 176
Figuur 62: SLA9, N152 Koning Boudewijnlaan, Herentals 177
Figuur 63: SLA 10, Olen 178
Figuur 64: SLA 11, N19 Grote Steenweg 179
Figuur 65: SLA 12, N174 Nieuwebaan 180

Figuur 66: SLA 13, N126 Geelsebaan 181
Figuur 67: SLA 14, N10 Antwerpsesteenweg 182
Figuur 68: SLA 15, Kesselsesteenweg Emblem 183
Figuur 69: SLA16, brug over het Netekanaal aan Nijlensesteenweg 184
Figuur 70: vrachtroutenetwerk – routes en knooppunten 187
Figuur 71: aandeel vrachtverkeer ochtendspits 188
Figuur 72: aandeel vrachtverkeer avondspits 189
Figuur 73: Rail Freight Corridor [RFC8, North Sea - Baltic]. Book V. Implementation Plan, blz. 38 190
Figuur 74: Tweede Havenontsluiting. Overzicht van tracés (www.infrabel.be) 191
Figuur 75:Ongevallen waarbij gewone fietsen zijn betrokken (1173) 192
Figuur 76: Dodelijke verkeersongevallen (2014-sept 2019) 193
Figuur 77: Ongevallen met gewonden (4106) en dodelijke slachtoffers (60) tussen 1 januari 2014 en 30 september 2019 194
Figuur 78: Bocht Booischotseweg- Grote Baan 213
Figuur 79: Kruispunt Witte Gracht –Pompoenstraat met vrachtwagenverbod richting Olen 214

Kaarten

Kaart 1: gewestplan 33
Kaart 2: wegencategorisering 79
Kaart 3: Diffuse spreiding woongebied 80
Kaart 4: inwonersaantal kernen in relatie tot verspreiding lintbebouwing aangepaste kaart gebruiken . 80
Kaart 5: multimodaal ontsloten bedrijventerreinen 83
Kaart 6: tewerkstellingsdichtheid per ha - ruimtebeslag (2013) 83
Kaart 7: landbouwgebied en bedrijvigheid 84
Kaart 8: bos- en natuurgebieden 86
Kaart 9: hydrologische netwerken 86
Kaart 10: conflict ecologische netwerken en stapstenen met de bestaande wegenis (GRB) 86
Kaart 11: conflict hydrologische netwerken en de bestaande wegenis (GRB) 86
Kaart 12: lokale en bovenlokale attractiepolen 87
Kaart 13: natuurrecreatie en erfgoed gekoppeld aan het fietsknooppuntennetwerk 87
Kaart 14: kruising woonlinten met het hydrologische netwerk 90
Kaart 15: kruising weginfrastructuur met het hydrologische netwerk 90
Kaart 16: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 92
kaart 17: recreatieve en functionele fietsnetwerken 92
kaart 18: openbaar vervoersnetwerk 111
Kaart 19: vrachtroutenetwerk en bedrijventerreinen 184
kaart 20: Ruimtelijke synthese werkgebied 195
kaart 21: SWOT analyse a.d.h.v. bevraging gemeentes 195
kaart 22: knelpunten- en kansenkaart stappers 201
kaart 23: knelpunten- en kansenkaart fiets 201
kaart 24: knelpunten- en kansenkaart openbaar vervoersnetwerk 203
kaart 25: knelpunten- en kansenkaart auto 204
kaart 26: Knelpunten- en kansenkaart vracht 205

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

1. Aanleiding, situering en doelstelling van de studie

1.1. Aanleiding

Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van knelpunten ligt niet steeds binnen het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten, … Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op. Deze opdracht vertrekt vanuit de bestaande structuren.
Op basis van de bestaande knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen worden kansen voor een toekomstige mobiliteitsvisie uitgewerkt.
Deze mobiliteitsstudie heeft als onderwerp een geïntegreerde bovengemeentelijke visie op mobiliteit voor de Zuiderkempen op te maken.

1.2. Opdrachtomschrijving

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie voor de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt. Deze studies zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken in het projectgebied nader onderzocht moeten worden.
Deze bovengemeentelijke mobiliteitsvisie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke meer dienen in deze studie opgenomen te worden.
Naast deze netwerkvisies kunnen eventueel ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht te worden die het projectgebied beïnvloeden en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde bovengemeentelijke mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden.

1.3. Situering

Het onderzoeksgebied strekt zich uit over het volledige gebied tussen E313 in het noorden, de N10 Lier – Aarschot in het zuiden, N14 in het westen en de N19 in het oosten. De betrokken steden en gemeenten zijn Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen en Westerlo.
Gezien de complexiteit van mobiliteit en verkeersnetwerken wordt er ruimer gekeken dan het onderzoeksgebied. De focus ligt echter op dit gebied. Het valt niet uit te sluiten dat tijdens de oriëntatiefase of de conceptvorming geconcludeerd wordt dat het studiegebied in beperkte mate uitgebreid wordt.



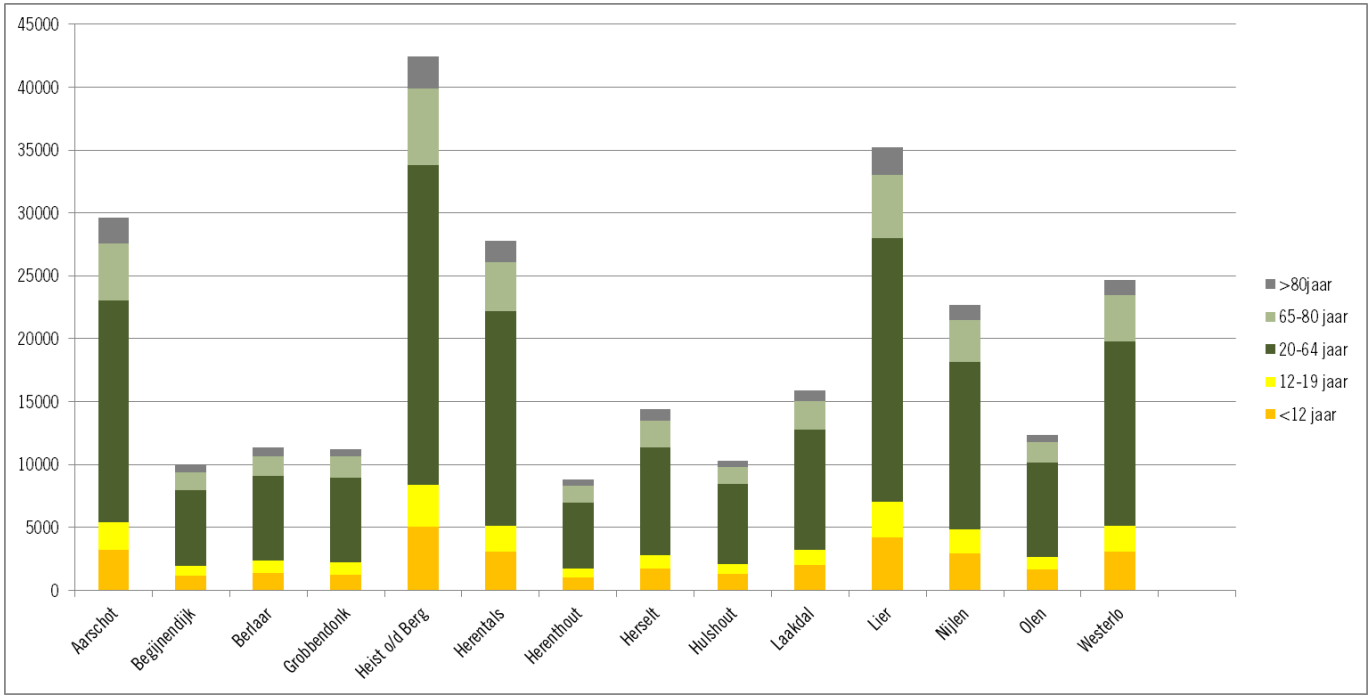
Figuur 1: situering projectgebied

1.4. Kennismaking met de gemeenten

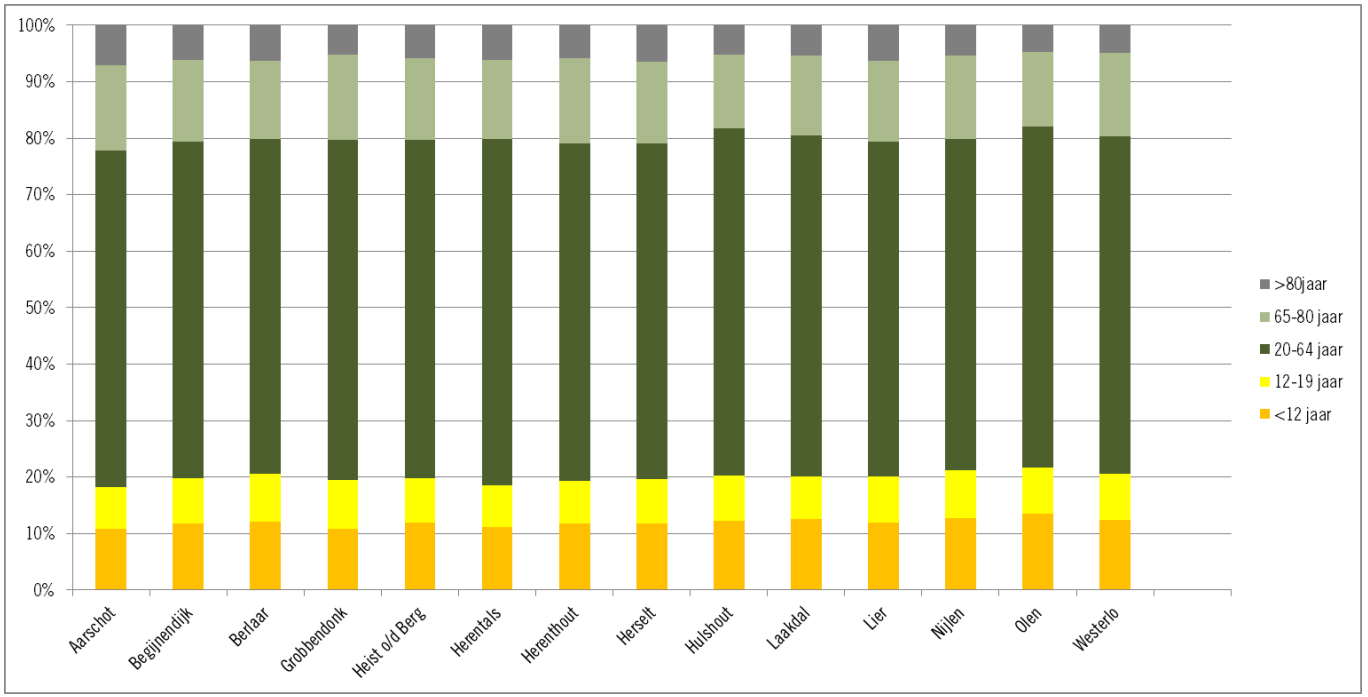
1.4.1. BEVOLKING

A. leeftijd

Volgende grafieken geven een beeld van de leeftijd van de inwoners per gemeente. Het hoogste aantal inwoners vinden we in Heist op den Berg en Lier. Ook Aarschot, Herentals, Westerlo en Nijlen hebben meer dan 20.000 inwoners, de anderen hebben een beperkter inwoneraantal. We kunnen stellen dat over alle gemeenten heen ongeveer 20% van de bevolking jonger is dan 20 jaar en 20% ouder is dan 65 jaar.



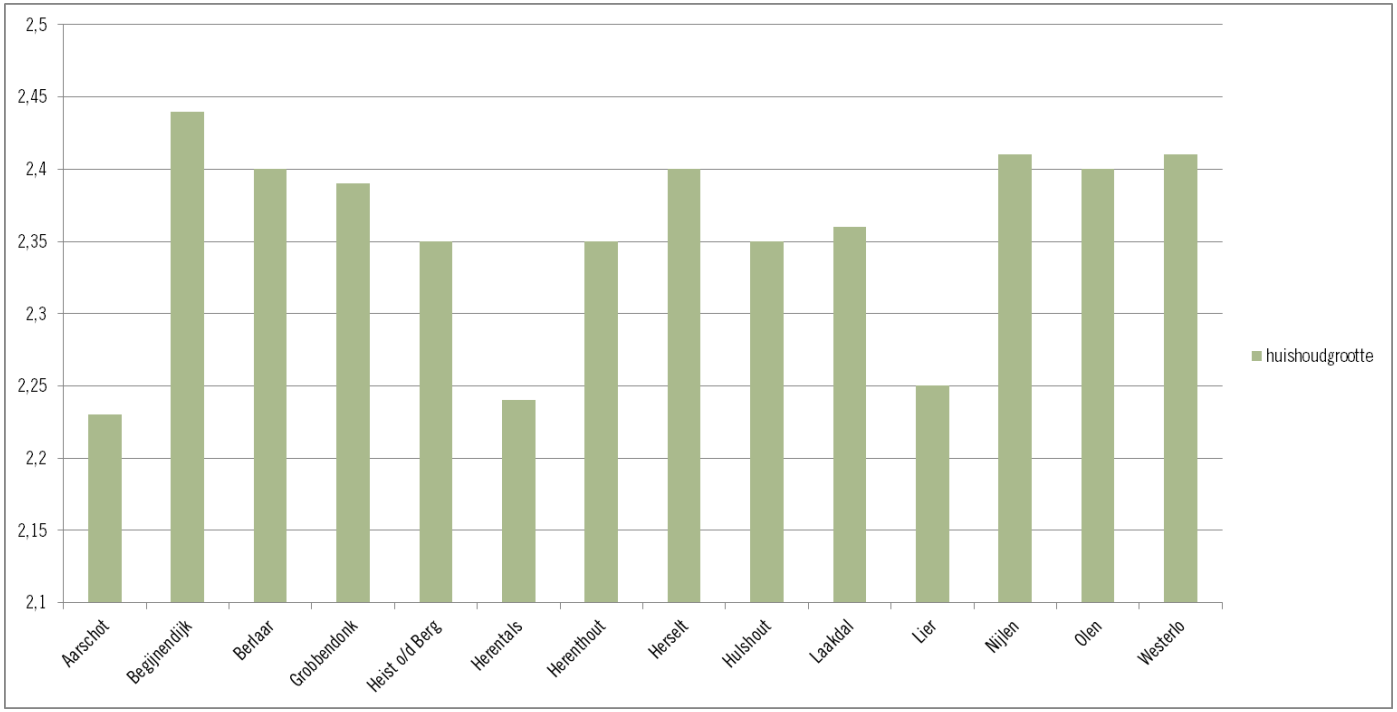
Figuur 2: bevolking – samenstelling leeftijd (bron: gemeentemonitor)



Figuur 3: bevolking samenstelling leeftijd (percentages) (bron: gemeentemonitor)

B. gezinsgrootte

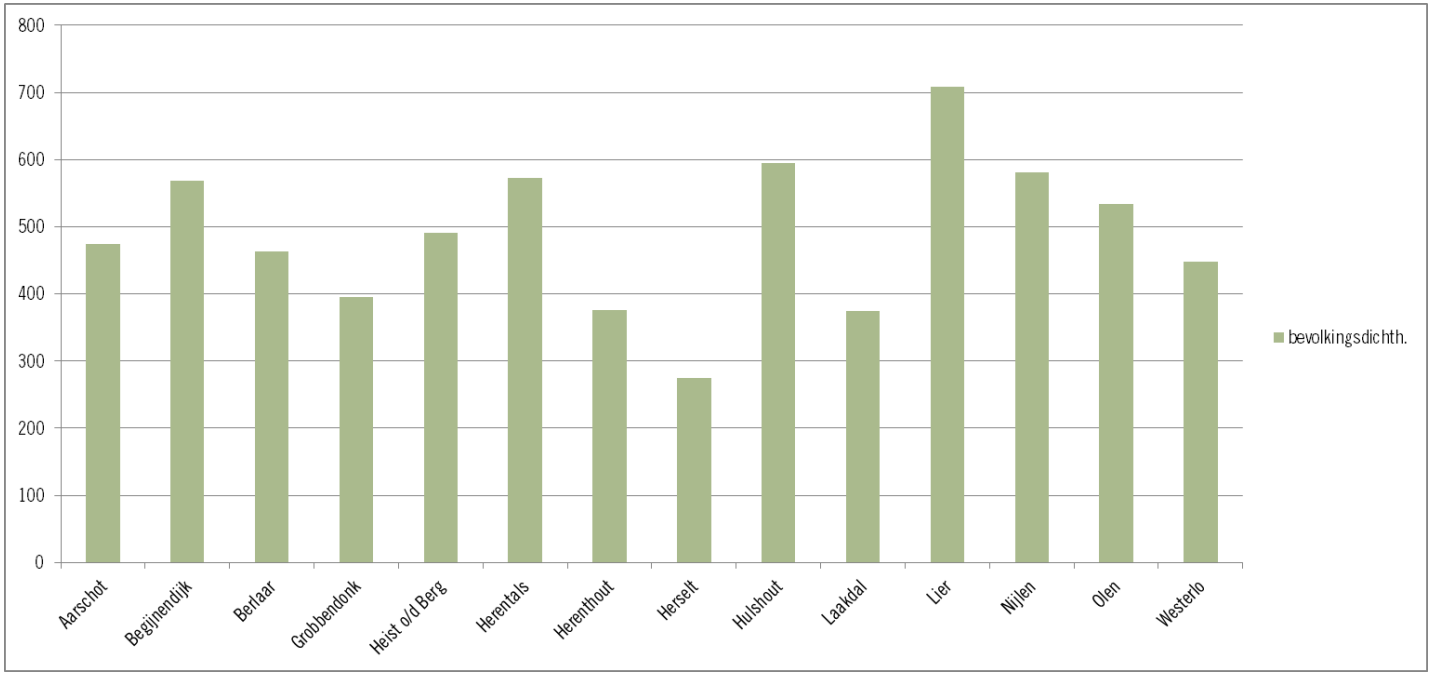
De gemiddelde gezinsgrootte varieert per gemeente tussen 2.23 (Aarschot) tot 2.44 (Begijnendijk) inwoners per gezin.



Figuur 4: gezinsgrootte per gemeente (bron: gemeentemonitor)

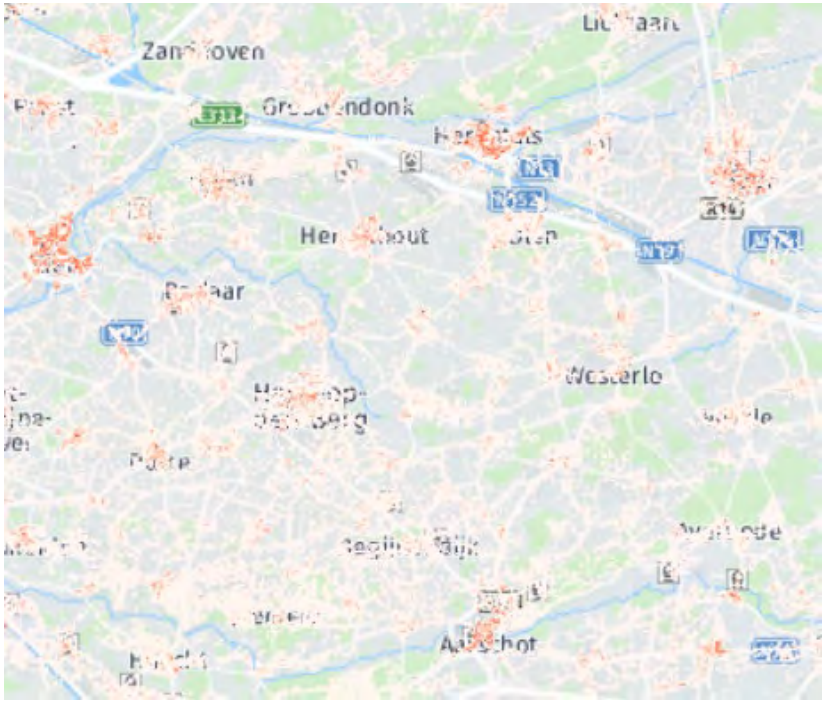
C. bevolkingsdichtheid

Wanneer de bevolkingsgrootte ten opzichte van de grootte van de gemeente wordt berekend, zien we dat de bevolkingsdichtheid het grootst is in Lier. Herselt heeft de laagste bevolkingsdichtheid.



Figuur 5: bevolkingsdichtheid (aantal inwoners per hectare) (bron: gemeentemonitor)

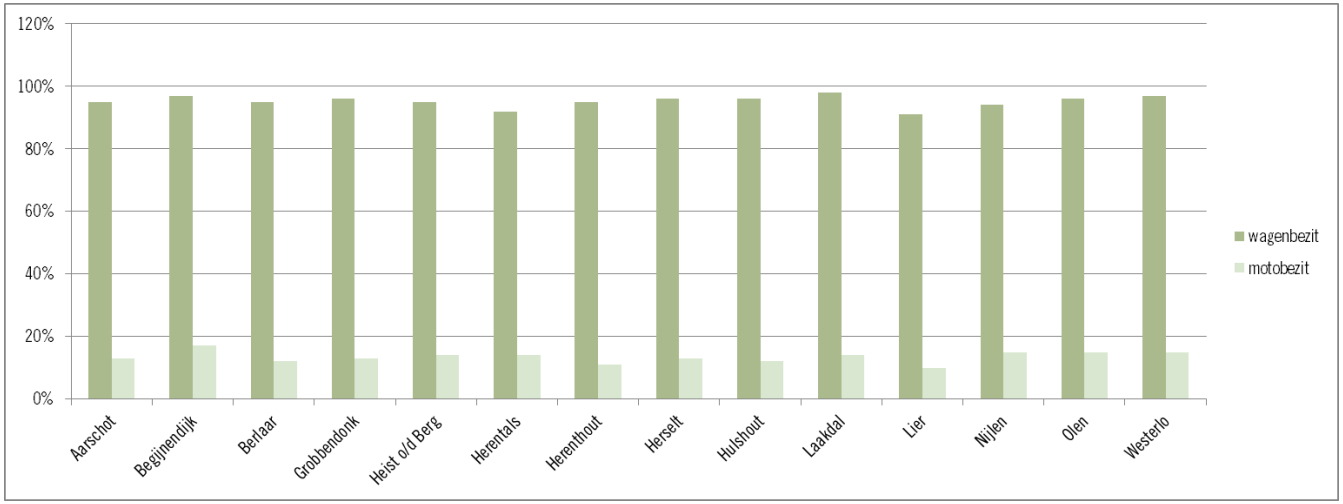
Volgende figuur geeft de bevolkingsdichtheid per ha weer. Hierbij komen de kernen van Lier, Aarschot en Herentals duidelijk naar voor.



Figuur 6: Bevolkingsdichtheid per hectare Zuiderkempen (bron: geopunt.be)

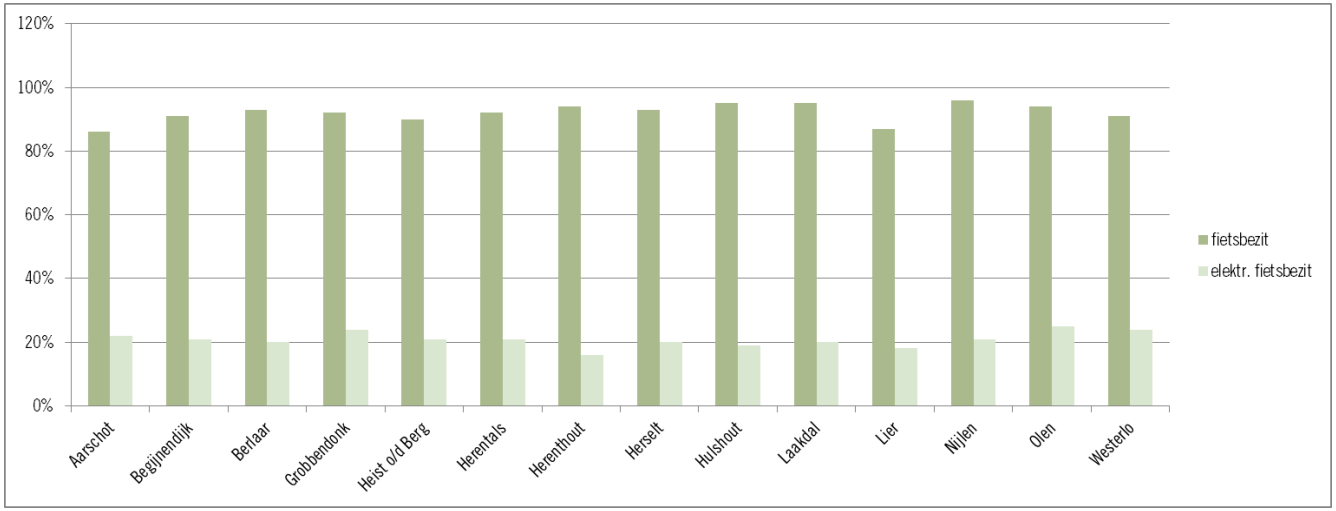
1.4.2. BEZIT VERVOERSMIDDELEN

Volgende grafiek geeft het auto- en motobezit per gezin weer. Hieruit is duidelijk dat tussen de 91% (Lier) en 98% (Laakdal) van de gezinnen minstens over één auto beschikken. Het motobezit ligt een stuk lager, namelijk 10% tot 17% van de gezinnen.



Figuur 7: auto- en motobezit (bron: gemeentemonitor)

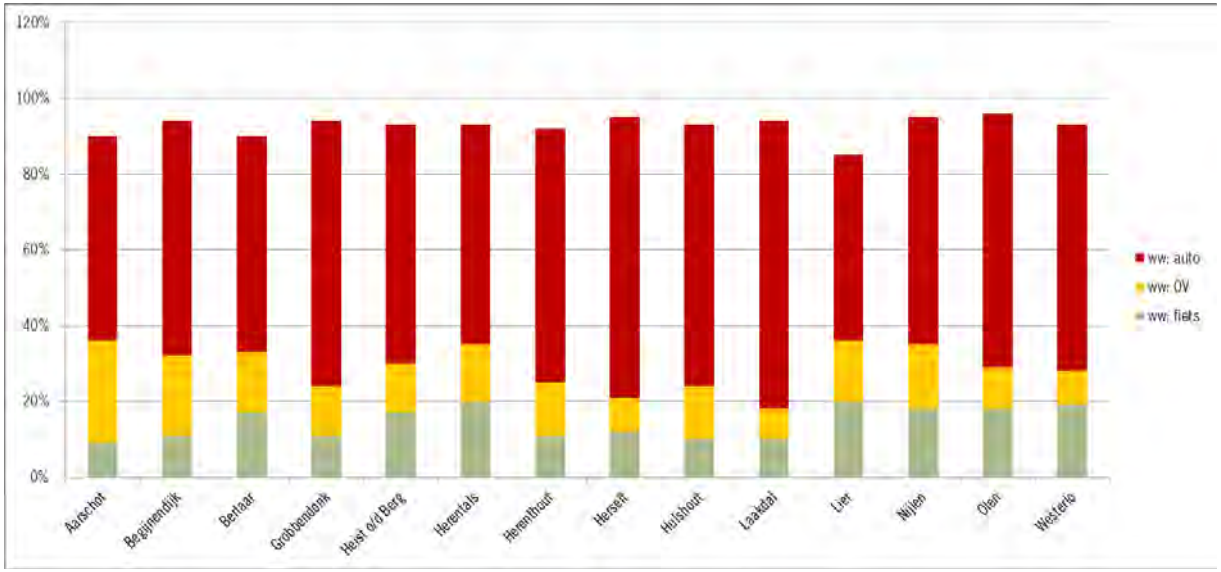
Volgende grafiek geeft het (elektrisch) fietsbezit per bewoner weer. Hieruit is duidelijk dat 86 tot 96% van de bevolking minstens over één fiets beschikt. Wat betreft elektrische fietsen, heeft 16 tot 25% van de bewoners een elektrische fiets.



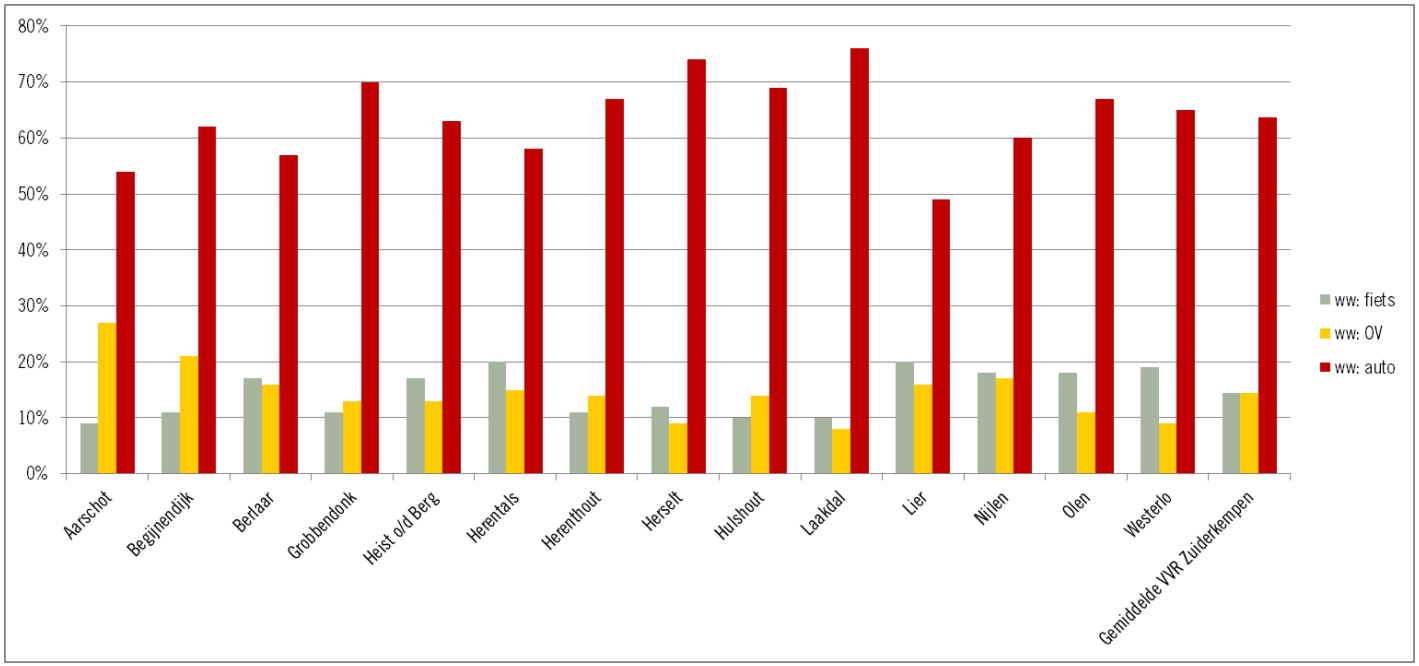
Figuur 8: fietsbezit (bron: gemeentemonitor)

1.4.3. MODAL SPLIT

Volgende tabel geeft de modal split per gemeente voor de hoofdverplaatsing. Dit is de relatie woon-werk, woon-school of woon-opleiding. Hierbij is duidelijk dat Lier het laagste autogebruik heeft met 49% en het hoogste fietsgebruik met 20%. Laakdal zit dan weer aan de andere kant, met 76% autogebruik en 10% fietsgebruik. De gemiddelde modal split volgens deze cijfers is 64% auto-15% OV-15% fiets.



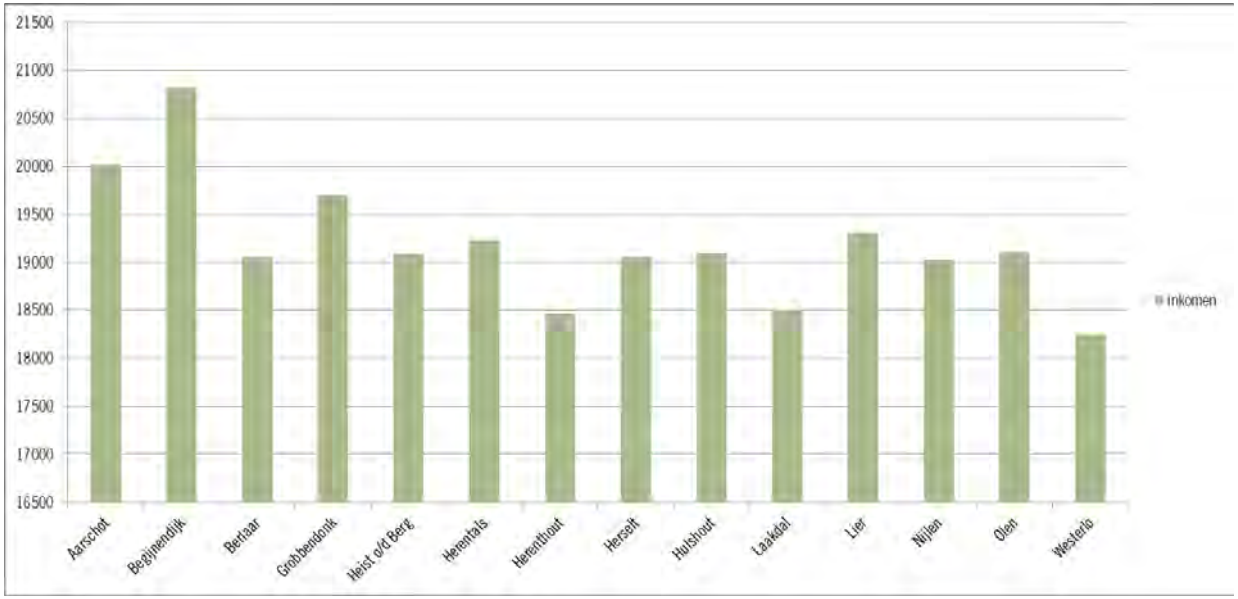
Figuur 9: modal split dominante vervoerswijze woon-werk, woon-school, woon-opleiding (bron: gemeentemonitor)



Figuur 10: modal split woon-werk, woon-school, woon-opleiding (bron: gemeentemonitor)

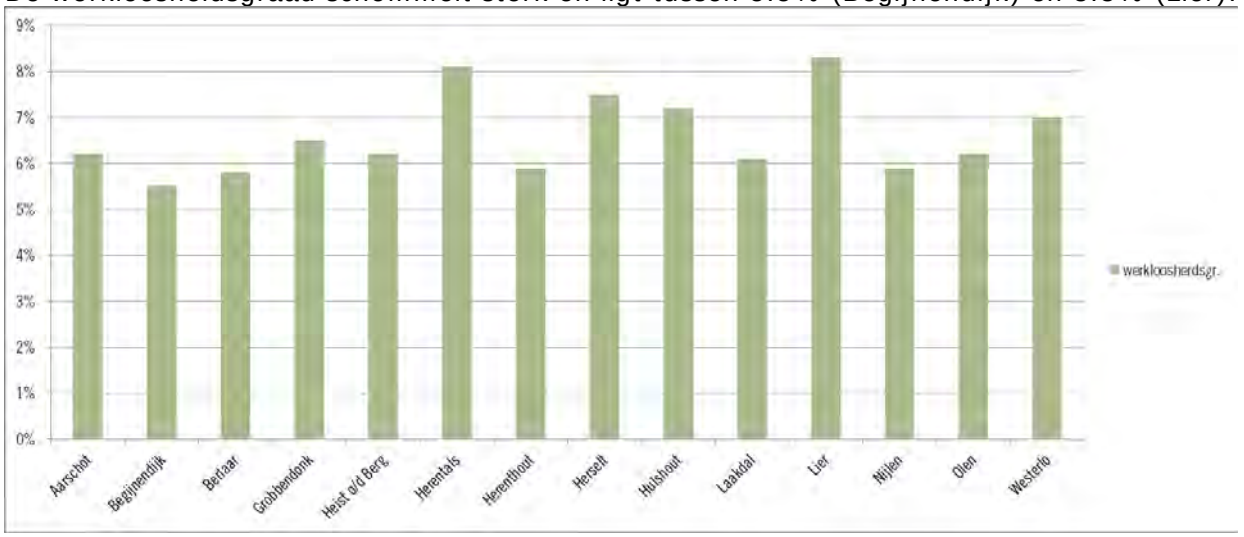
1.4.4. FINANCIEEL

Ten slotte wordt de financiële situatie per gemeente in beeld gebracht. Het gemiddelde jaarlijks inkomen per inwoner is vrij gelijk over de verschillende gemeenten en ligt tussen € 18.243 en € 19.701, Begijnendijk en Aarschot steken er iets bovenuit met een gemiddeld inkomen per inwoner van meer dan € 20.000.



Figuur 11: gemiddeld jaarlijks inkomen (bron: gemeentemonitor)

De werkloosheidsgraad schommelt sterk en ligt tussen 5.5% (Begijnendijk) en 8.3% (Lier).



Figuur 12: werkloosheidsgraad (bron: gemeentemonitor)

1.5. Doelstelling

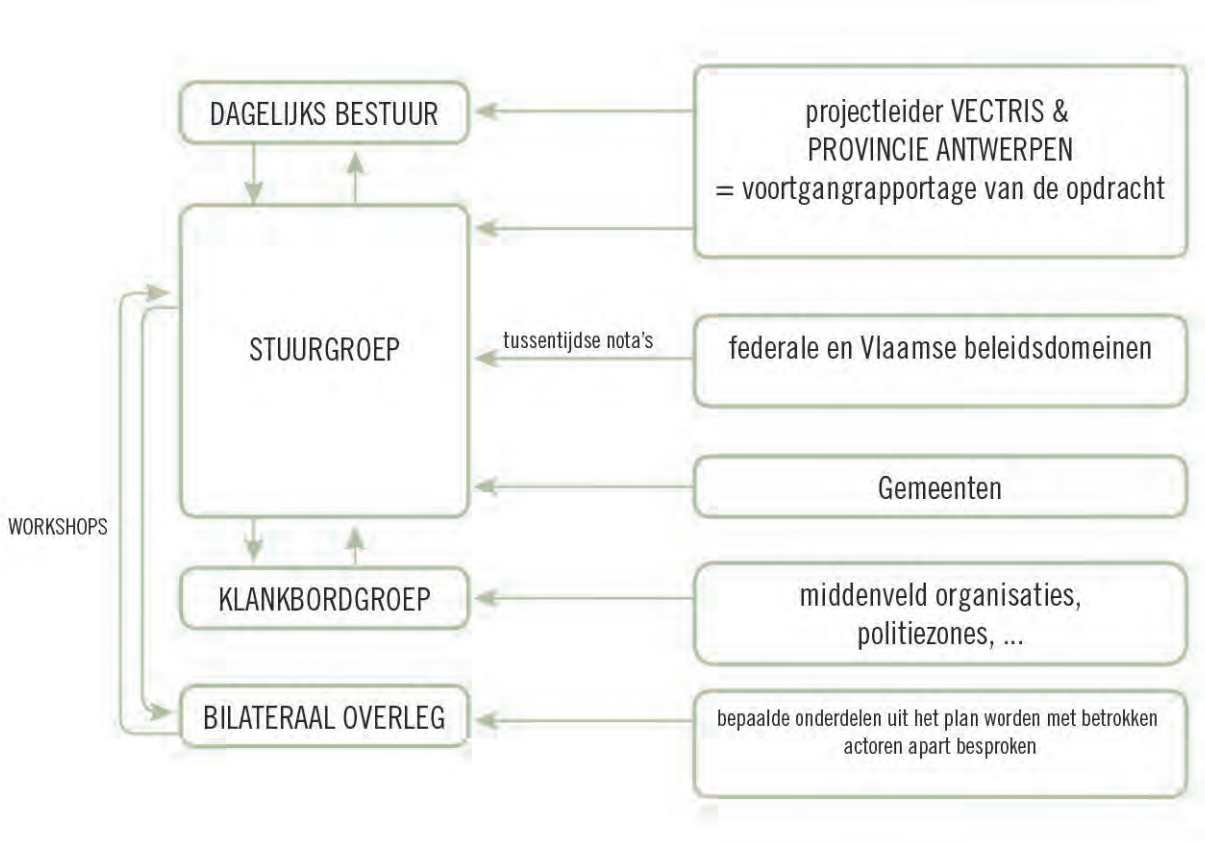
Het is de bedoeling dat deze gebiedsgerichte visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden in het projectgebied.
Deze gebiedsgerichte visie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over de maas. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor, multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke dienen in deze studie opgenomen te worden.
Naast deze netwerkvisies dienen ook andere aspecten zoals verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, milieu- en natuureffecten onderzocht te worden die het projectgebied beïnvloeden, en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde gebiedsgerichte visie te worden ontwikkeld.

1.6. Planproces

De opdracht bestaat uit drie fases

- Fase 1: Oriëntatiefase
- Fase 2: Conceptvisie
- Fase 3: Eindvisie

1.7. overleg



Figuur 13: projectorganisatie

1.8. Leeswijzer

Dit document omvat een synthese van de verschillende beleidsplannen en visies. Niet alle plannen hebben hetzelfde juridische statuut. In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding en het planproces weergegeven. Hoofdstuk 2 omvat een korte synthese van de verschillende plannen.

Hoofdstukken 3 en 4 omvatten een gerichte verkeerskundige en ruimtelijke analyse. Daarin worden de verschillende netwerken onderzocht en wordt een overzicht geschetst van de verschillende geplande ruimtelijke ontwikkelingen en dynamieken.

In hoofdstuk 5 wordt van de verschillende netwerken een SWOT-analyse opgemaakt. Daarnaast wordt in hoofdstuk 6 een samenvatting van de probleemstelling opgemaakt, waar de knelpunten van de verschillende netwerken en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen met elkaar worden geconfronteerd. Het afsluitende hoofdstuk 7 omvat de doelstellingen voor de uitwerking van de tweede fase van de studie.

2. Relevante ruimtelijke en verkeerskundige beleidscontext voor het studiegebied

2.1. Synthese ruimtelijke structuur

2.1.1. BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

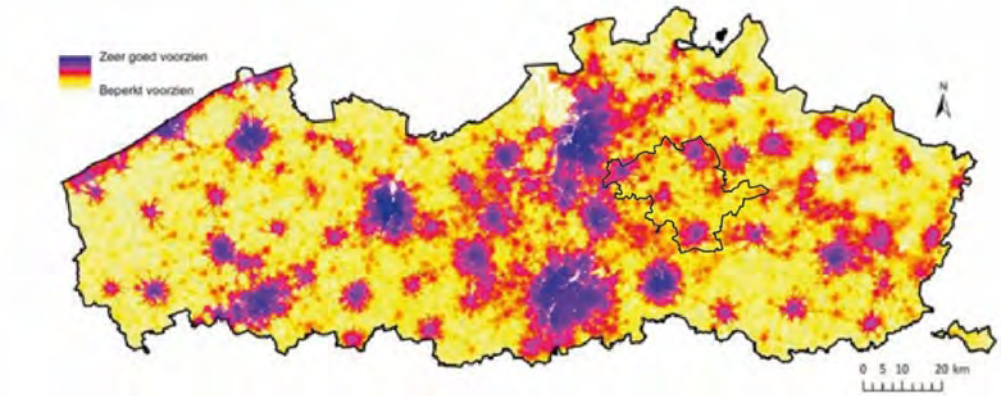
Opdrachtgever: Vlaamse Regering, departement Omgeving Statuut: Actualiteitswaarde: strategische visie goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018

De Vlaamse Regering formuleert doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven, die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. De Vlaamse Regering heeft de ambitie om de bestaande ruimte beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen en tegen 2040 volledig te stoppen.
De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen.
In de studie ‘levendige kernen’, in opmaak in opdracht van de provincie (zie verder), wordt gezocht naar een evenwichtige verdeling van deze verdichtingsopgave. De klemtoon komt effectief terecht bij steden en grotere kernen, terwijl kleinere kernen vooral een kwalitatieve opdracht krijgen naar de versterking van de publieke en de open ruimte toe (en dus geen groeiopgave, die overigens ook vanuit mobiliteitsoogpunt niet langer gewenst is).

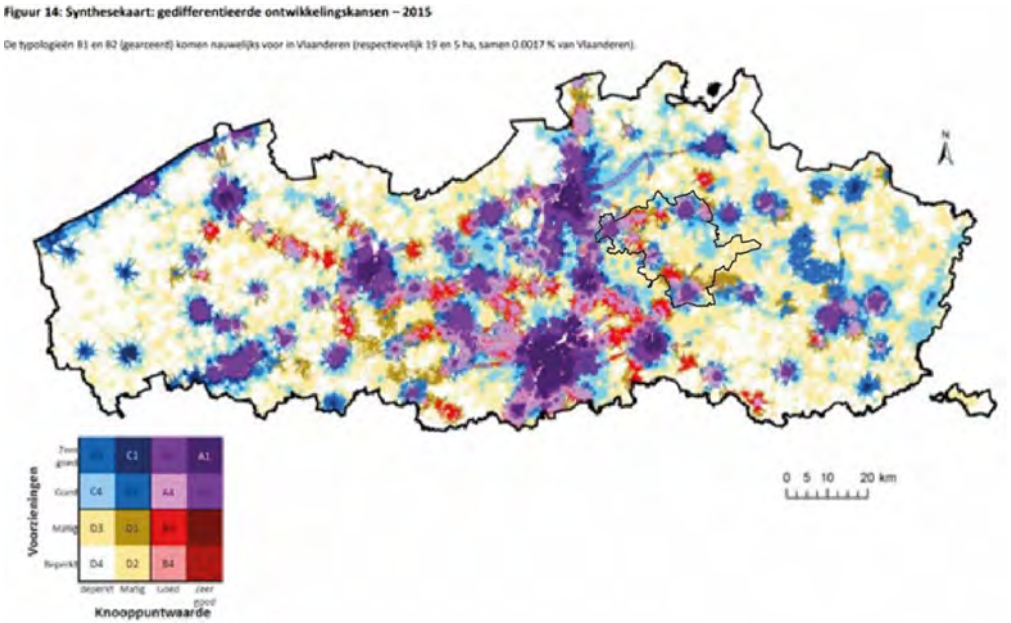
A. Studie Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde (VITO, 2015-2016)

Kaarten komen uit studie VIT in opdracht van Departement Omgeving

Figuur 10: Totaal voorzieningenniveau in Vlaanderen per ha



Figuur 14: voorzieningenniveau in Vlaanderen per ha met in zwarte contour zuiderkempen (bron: studie VIT voor Departement Omgeving)



Figuur 15: synthesekaart gedifferentieerde ontwikkelingskansen met gebied zuiderkempen in zwarte contour (bron: studie VIT voor Departement Omgeving)

B. VERMINDEREN VAN HET BIJKOMEND RUIMTEBESLAG

Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.

C. EUROPEES STEDELIJK-ECONOMISCHE RUIMTE EN ENERGIENETWERKEN

De internationale en metropolitaanse collectieve vervoersknooppunten met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, die een strategische locatie vormen voor de versterking van de ruimtelijke ruggengraat, worden versterkt. Inzake verdichting worden doelstellingen naar voor gebracht, die echter in elke kern afzonderlijk moeten verfijnd worden, telkens op maat en schaal van de specifieke context.

D. PALLET VAN LEEFOMGEVINGEN

De realisatie van ruimtelijke ontwikkelingsprojecten gebeurt zo veel mogelijk op basis van de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:

- Gedeeld en meervoudig gebruik
- Robuustheid en aanpasbaarheid
- Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving
- Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
- Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit
- Klimaatbestendigheid
- Energetische aspecten
- Gezondheid
- Inclusief samenleven
- Economische vitaliteit

E. WONEN EN WERKEN NABIJ COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN

De dichtheid van woongelegenheden en werkplekken binnen 1000 meter van alle collectieve vervoersknooppunten in heel Vlaanderen samen, met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, zal in 2050 gestegen zijn met minstens 30%.

F. ROBUUSTE OPEN RUIMTE

De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015. De totale bestemde oppervlakte voor de open ruimte bestemmingen zal in 2050 ca. 72,5% van de oppervlakte van Vlaanderen bedragen
Na het in kaart brengen van het te realiseren fijnmazig netwerk van groenblauwe aders, is dit netwerk tegen 2050 maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015.

G. Netwerk van groenblauwe aders

Na het in kaart brengen van het te realiseren fijnmazig netwerk van groenblauwe aders, is dit netwerk tegen 2050 maximaal ingericht.



Figuur 16: Vlaanderen in 2050 (bron: beleidsplan ruimte Vlaanderen)

2.1.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Opdrachtgever: Vlaamse overheid
Statuut: goedgekeurd
Actualiteitswaarde: door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld op 23 september 1997 en de eerste herziening ervan op 12 december 2003; tweede herziening definitief vastgesteld op 17 december 2010

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) gaat uit van 4 ruimtelijke principes die steeds samenhangend moeten worden bekeken:

- Een gedeconcentreerde bundeling. De bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied, steeds met respect voor de draagkracht van de stedelijke gebieden. Verweving van activiteiten en functies staat daarbij voorop;
- Poorten als motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen
- Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten: Het grotendeels reeds bestaande stelsel van spoor- en autosnelwegen, aangevuld met waterwegen, verbindt de Vlaamse groot- en regionaalstedelijke gebieden onderling, met Brussel en de stedelijke gebieden in Wallonië, Nederland, Frankrijk en Duitsland en via de Kanaaltunnel met Groot-Brittannië.
- Fysisch systeem ruimtelijk structurerend: Ruimtelijk structurerend betekent dat de huidige, intrinsieke kenmerken van het bestaand fysisch systeem het richtinggevend kader zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw en wonen en werken op het niveau van het buitengebied.

De verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden gebeurt voor 60% in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en 40% in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren. Dit mag echter geen aanleiding zijn om de taakstelling inzake bijkomende woningbouw voor een fusiegemeente die deels behoort tot het stedelijke gebied, zo in te vullen dat een verdere suburbanisatie van het buitengebiedgedeelte van die gemeente wordt bereikt.
Doelstellingen voor het buitengebied zijn:

- Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies (landbouw, natuur, bos en wonen en werken op het niveau van het buitengebied)
- Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied: De versnipperingen de verbrokkeling van haar structuur door bebouwing en infrastructuren moet worden tegengegaan
- Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied
- Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen
- Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied: integraal waterbeheer, behoud van waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien door beperking van verharde oppervlakte…
- Het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem
- Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied

- Verweving van vrijetijdsfuncties stimuleren aan de hand van een operationele beleidsstrategie

Doelstellingen voor economische activiteiten:

- Bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten
- 0ndersteunen van de economische sterkte van iedere subregio
- Ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsbeleid

Op basis van hun belang voor de economische structuur moeten als economische knooppunten beschouwd worden:

- De stedelijke gebieden;
- De gemeenten gelegen in het economisch netwerk van het Albertkanaal;
- De specifieke economische knooppunten.

Te onderzoeken of de te verlengen en te herwaarderen IJzeren Rijn (Duinkerken-De Panne-Gent-Antwerpen-Lier-Mol-Neerpelt-Weert) in aanmerking komt als hoofdspoorwegverbinding voor personenvervoer

In het RSV wordt ook de wegencategorisering vastgelegd. Deze is momenteel echter in herziening, wat dus een aantal aanpassingen kan en zal vergen, later in dit traject te verwerken binnen deze mobiliteitsstudie. Worden in het RSV als Hoofdwegen, Primaire wegen type I geselecteerd:

Hoofdwegen

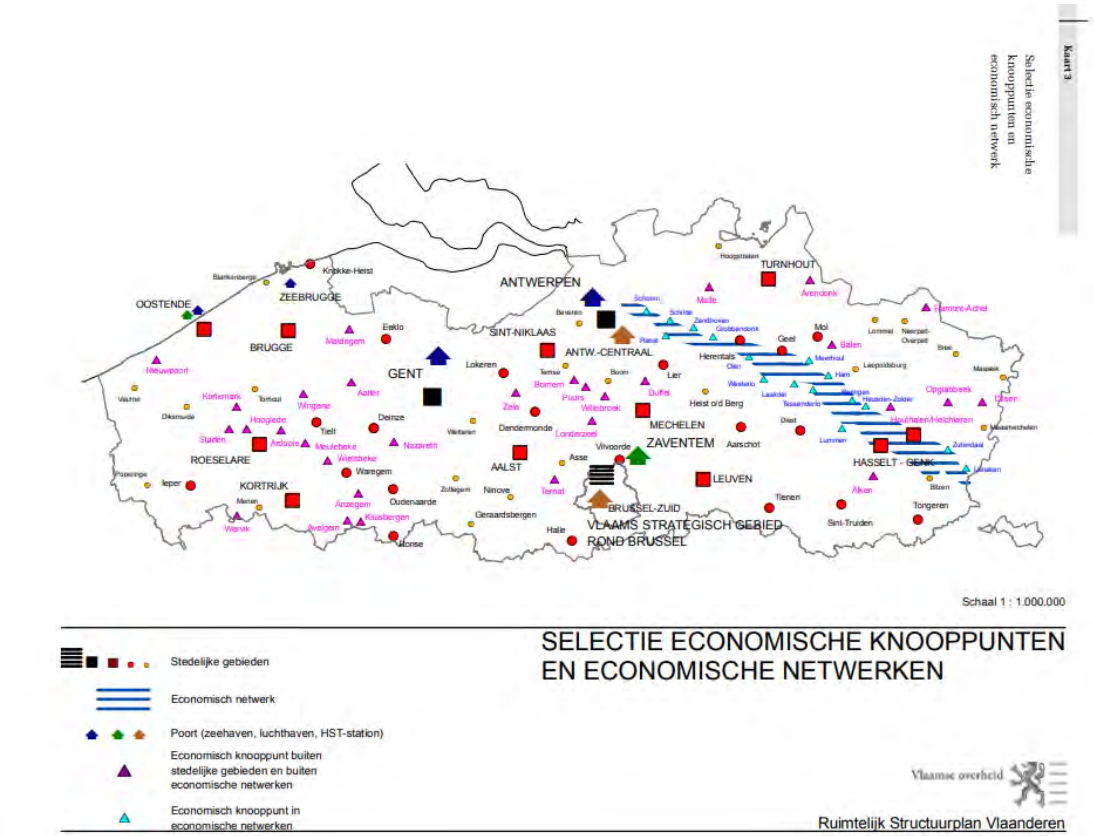
- A13 – E313 van R1 Wijnegem naar Luik

Primaire wegen I

- N19 vanaf aansluiting 23 A13 (Geel) tot R14 Geel

Primaire weg type 2

- R15 ring Herentals
- verbinding tussen de ring R15 en complex 22 (Herentals oost) op de E313



Figuur 17: selectie economische knooppunten en economische netwerken (bron: kaart 3 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen)

2.1.3. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE ANTWERPEN

Statuut: goedgekeurd	Goedgekeurd in 2001.Het RSPA is herzien in 2011
Actualiteitswaarde:	

Het richtinggevend gedeelte bevat een aantal basisdoelstellingen die de provincie op ruimtelijk vlak wil realiseren:

- Opnieuw aansluiten bij de natuurlijke structuur
- Omgaan met fragmentatie en verstedelijking
  Fragmentatie en verstedelijking veroorzaken een versnippering en maken een efficiënt beleid nagenoeg onmogelijk. Het stimuleren van stedelijke vernieuwing, de samenhang tussen stedelijke fragmenten en het tegengaan versnippering en het organiseren van functies moet zorgen voor een aanpak van dit probleem.
- Handhaven van een sterke en geconcentreerde ruimtelijk-economische structuur en het ondersteunen van gemeenten in het buitengebied
- Differentiëren van de bereikbaarheid
- Fundamenteel verhogen van stedelijke en open ruimte kwaliteiten door ontwerp en inrichting

De volgende wegencategorisering wordt vastgelegd:
Drager van het provinciaal stedelijk netwerk:

- R16 (Lier)
- N14 van Lier tot E313
- N10 van Lier tot Aarschot

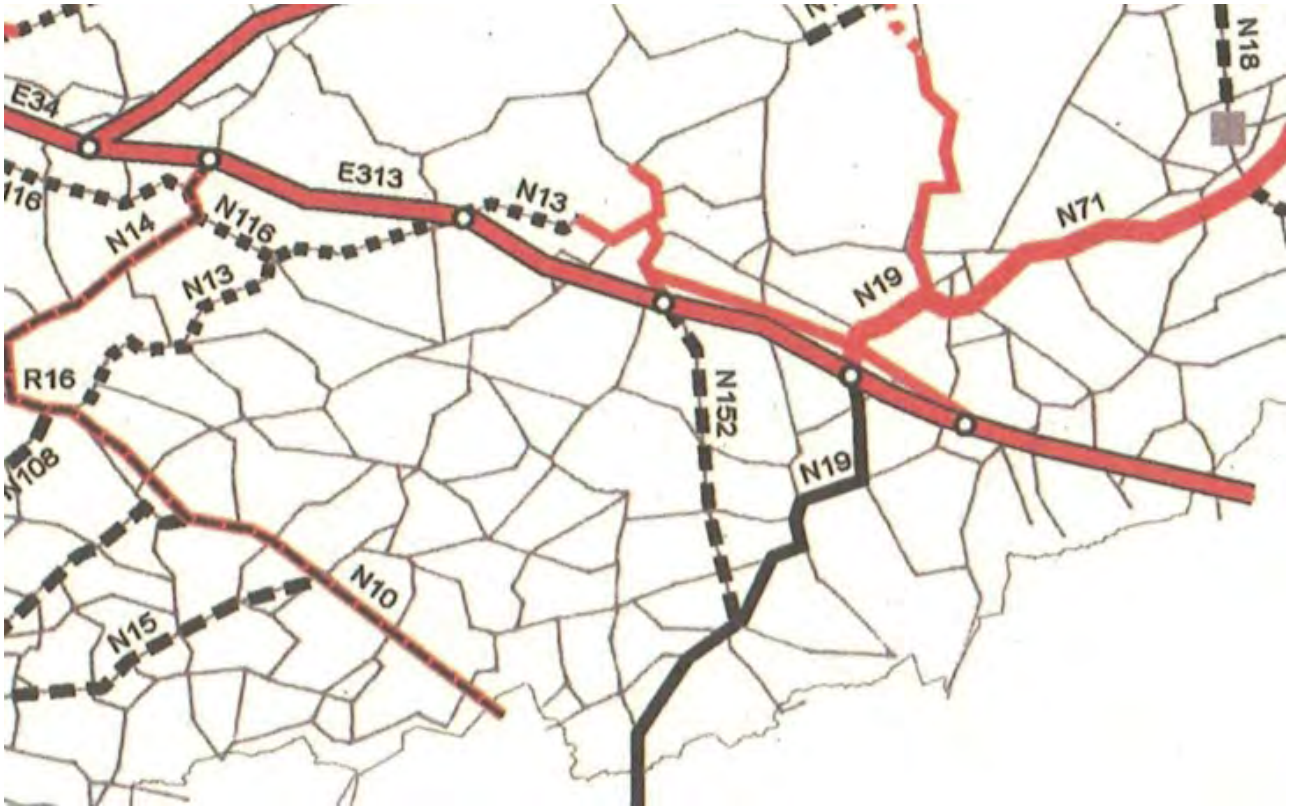
Secundaire weg type I: N19 vanaf op- en afrit 23 van E313 naar Aarschot

Secundaire weg type II:

- N14 vanaf R16 naar Duffel
- N152 vanaf op- en afrit 22 van A13 tot N19
- N15 vanaf N10 naar R6

Secundaire weg type III:

- N116 vanaf Antwerpen tot N13
- N13 vanaf R15 Herentals tot R16 Lier



Figuur 18: wegencategorisering (bron: kaart 50 van Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen)

Ook het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk wordt bepaald door de provincie.

2.1.4. CONCEPTNOTA PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE PROVINCIE ANTWERPEN

Statuut: goedgekeurd	De provincieraad keurde op 23 mei 2019 een eerste versie van het Beleidsplan Ruimte, de conceptnota, goed.
Actualiteitswaarde:	

H. Vier ruimtelijke principes:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

I. Zeven strategieën, de ruimtelijke principes vertaald:

- Offensieve open ruimte
- Versterkte vervoerscorridors
- Sluitend locatiebeleid voor (hoog)dynamische functies
- Levendige kernen
- Samenhangend ecologisch netwerk
- Energie-efficiëntie
- Van versnippering naar bundeling

2.1.5. STREEKPACT KEMPEN 2013 – 2018

Het streekpact vormt het sociaaleconomische uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Kempen. Het is opgebouwd aan de hand van 5 speerpunten. Per speerpunt worden enkele doelstellingen die voor deze studie relevant zijn opgesomd.:

- Ondernemen, innoveren en internationaliseren
    - Sterktes van de Kempen zijn o.a. de ligging in de ELAt-driehoek en tussen de Antwerpse Haven en het Ruhrgebied.
    - Een doelstelling is het verder uitbouwen van hotspots: vb. Campinaproject (Mol-Geel), overslagcentrum Grobbendonk, LITC in Laakdal, open incubator in het wetenschapspark van Geel, etc.
- Leren en werken in eigen streek:
    - Aandacht voor een sterke lokale arbeiderspool
    - Mobiliteit naar de arbeidsplaats verbeteren
- Ruimte om te ondernemen in een vlot bereikbare regio
    - Uitwerken van een mobiliteitsplan voor de Kempen: bundeling van de studies Noorderkempen, Middenkempen en Zuiderkempen tot één mobiliteitsplan.
    - Zorgen voor een vlotte bereikbaarheid met fiets, auto, spoor, water, zowel voor personen als vracht, met aandacht voor lokaal verkeer (doortochten)
        - Leefbaar en verkeersveilig,
        - Kwaliteitsvol en duurzaam woon-werkverkeer
        - Bereikbaarheid van bedrijventerrein met het OV maximaliseren
        - Afstemming tussen diverse modi (OV – Fiets)
    - Betere benutting van de waterwegen (vb. uitbouw van hinterlandhubs), goed evenwicht met recreatief medegebruik van de kanalen zoeken.

  - Betere spoorontsluitingen
    - Capaciteit verhogen, missing links
    - Vlotte aansluitingen en overstappen (met bus, fiets)
  - Wegwerken van ontbrekende schakels en verminderen van files op weginfrastructuur
  - Bedrijventerreinen:
    - Werken op uitbreiding (nieuwe) en verdichting (van bestaande bedrijventerreinen)
    - Voorzien van handels- en kantoorruimte
    - Rechtszekerheid voor land- en tuinbouwsector
  - Bruisende detailhandel:
    - Opmaak van een commercieel plan (per gemeente)
    - Combinatie van detailhandel met andere functies (niet in strijd met doelstelling van kernversterking)
- Welzijn en zorg voor elke Kempenaar
  - Sterke buurten: solidaire en veerkrachtige samenleving, terugdringen van kansarmoede
- Groene en duurzame Kempen
  - Transitie naar een klimaatneutrale regio
    - Verduurzamen van mobiliteit en verhogen van verkeersleefbaarheid in de dorpskernen
    - Verduurzamen van bedrijventerreinen en woonwijken
    - Faciliteren van duurzame mobiliteit (fiets, OV, autodelen, …)
  - Open ruimte valoriseren
    - Behoud van open ruimte door slim ruimtegebruik
    - Stimuleren van inbreiding van het urbane weefsel

- Versterken van de wisselwerking tussen het rurale en urbane weefsel (vb. korte keten, zorg, educatie en recreatie)

2.1.6. BAANBREKEND WINKELEN

EFRO-project 2016-2018

Tussen 2008 en 2017 was er een toename van 260% van detailhandelsconcentraties langs steenwegen in Vlaanderen. Dit betekent dat meer dan 1,6 miljoen m² aan winkelvloeroppervlakte in de detailhandel langs onze steenwegen ligt. Een steeds toenemend aanbod van retail staat in schril contrast met een toenemende leegstand, vooral in dorps- en stadskernen. Bovendien zijn ook de gevolgen op ruimtelijk en mobiliteitsvlak niet min: onze Vlaamse steenwegen zijn een voorbeeld van een ongecoördineerd en gretig verbruik van de ruimte.

Daarnaast staan we allen ook doorgaans langer in de files op onze steenwegen, die hun originele functie steeds minder kunnen waarmaken.

Het ontwikkelingsperspectief dat werd uitgetekend om een oplossing te bieden voor deze problematiek, gaat uit van 4 zones.

- No go zones: zijn zones waar de open ruimte momenteel nog duidelijk overheerst en waar nauwelijks bebouwing aanwezig is. De open ruimte blijft hier behouden en/of wordt zo mogelijk terug hersteld. Er wordt geen detailhandel toegelaten. De hoofdfunctie blijft prioritair voor het gebied. De N10 telt 4 gebieden waar open ruimte voor de toekomst wordt nagestreefd.
- Een winkelarm perspectief betekent dat het aanbod detailhandel niet of nauwelijks verhoogd wordt en dus quasi status quo blijft. Deze beperking geldt zowel voor het aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak als voor de productcategorieën. Bestaande aanwezige detailhandel kan nog beperkt uitbreiden met maximum 10%. Het overgrote deel van de N10 wordt als winkelarm ingekleurd.
- Een clusterzone voorziet in een afgebakend gebied waar retail, die geen voldoende ruimte kan vinden in kernen, geconcentreerd op een zone langs de steenweg kan ontwikkelen. Een clusterzone voorziet prioritair ruimte voor herlokalisatie van detailhandel uit de winkelarme en no go zones, die ruimere ontwikkelingscapaciteit wensen. De ontwikkeling van de clusterzone is

complementair met de kernen en zet in op een multifunctioneel gebruik. Daarnaast is de multimodale bereikbaarheid van de site een expliciete doelstelling én voorwaarde: door goede aantakking op de aanwezige structuren van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. De N10 kent drie clusterzones die i.f.v. de vraag en mogelijke herschikking van de steenweg verder kunnen ontwikkeld worden.

- Winkelrijke gebieden komen in kernen voor, maar niet alle kernsegmenten kunnen of zullen winkelrijk zijn. Zij zijn ondergeschikt en/of complementair aan afgebakende kernwinkelgebieden (die andere locaties kunnen omvatten) en aan een (goedgekeurde) strategisch commerciële visie. De enige winkelrijke zone langs N10 ligt in Berlaar Heikant

2.1.7. GEBIEDSGERICHT PROJECT DE MERODE

Integraal plan 2013-2017

Het projectgebied de Merode is begrensd door uitgesproken stedelijke en economische structuren, zoals de E313 in het noorden, de omgeving van de oude baan Diest-Aarschot en de N2 Diest-Hasselt tot aan de E314 in het zuiden en de N29 Diest-Beringen in het zuidoosten. In het westen zijn de gemeentegrenzen van de gemeenten Westerlo, Hulshout, Herselt, Langdorp en Rillaar de grens van het projectgebied.

Het is een gaaf gebleven, authentiek landschap met uitgestrekte bos- en natuurgebieden. Door de ligging op de overgang van de Zuiderkempen naar het Hageland en de daarbij horende verscheidenheid aan bodemsamenstelling en reliëf is er een grote diversiteit aan soorten, habitats en landschap. Door de historische landbouwactiviteit in de Merode is het ook een cultuurlandschap. De riviervalleien Demer en de Grote Nete met de tussenliggende interfluvia en parallelle duinenruggen bepalen mee het landschap. Dit schept talrijke opportuniteiten voor de lokale economie, de duurzame landbouw, het toerisme en de recreatie. Het doel is dit gebied uit te bouwen tot een landschapspark.

Een aantal *hoofdpoorten*, zoals de Abdij van Tongerlo in Westerlo werden aangeduid. Aanvullend zijn er *vertrekpunten* en *infopunten* van waaruit recreanten aan hun wandel-, fiets- of ruitertocht kunnen beginnen.

Buiten de grenzen van de Vervoerregio Kempen doorkruist de spoorlijn Aarschot – Diest het landschapspark, waardoor de stations op die lijn ook als *groene halte* functioneren.

2.1.8. GEBIEDSGERICHT KLEINE NETE

De Kleine Nete -één van de zuiverste rivieren van Vlaanderen- stroomt van zijn brongebied in Retie tot de monding in de Benedennete in Lier door twaalf gemeenten. De rivier kronkelt door landbouw- en natuurgebied, door stads- en dorpskernen en langs waardevol erfgoed. Voor bewoners, ondernemers en recreanten vormt de Kleine Nete een blauwe draad door de Kempen. Rivieren houden zich niet aan administratieve grenzen; samenwerking is noodzakelijk om alle functies een plaats te geven. Het gebiedsprogramma verenigt de actoren om samen vorm te geven aan de vallei.

Het gebiedsprogramma focust zich op volgende strategisch hefboom projecten binnen het werkgebied 'Veerkracht in de vallei van de Kleine Nete'

- Landschapspark Pallieterland: Ontwikkeling van een randstedelijk groengebied langs de Benedennete stroomafwaarts Lier.
- Vallei van de Kleine Nete tussen Molternetebrug en Lier: Opmaak van een integrale landschapsvisie voor de vallei van de Kleine Nete, het Netekanaal en de Molenbeek-Bollaak en het uitvoeren van deze visie op het terrein.
- Graafweide-Schupleer: Opmaak van een globale gebiedsgerichte en geïntegreerde inrichtingsvisie als basis voor een concreet inrichtingsproject waarbij de natuur- en waterdoelen gerealiseerd worden, de landschaps- en erfgoedwaarden versterkt worden, de verwevenheid tussen landbouw, natuur en landschap vorm krijgt en de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het gebied verder uitgewerkt wordt.
- Vallei van de Aa: Het evenwicht tussen landbouw en water versterken, het aanbod aan verbindingen over de Aa tussen de dorpskernen vergroten en de aanwezige landschappelijke erfgoedwaarden beter ontsluiten.
- Groenblauwe dooradering Herentals: Versterken van de continuïteit van de vallei van de Kleine Nete in het buitengebied en in het stedelijk gebied, kwalitatieve ontwikkeling van de vallei van de Kleine Nete binnen het kleinstedelijk gebied en versterken van het typische landschap van de Kempense Heuvelrug.
- Zeggeloop en andere zijlopen van de Kleine Nete tussen Geel en Herentals: Ontwikkelen van de Zeggeloop (en eventueel andere zijlopen) als groenblauwe openruimtestructuur die vanuit het stadscentrum van Geel een verbinding maakt met de Kleine Nete.

2.1.9. STREEKBELEID RIVIERENLAND

Rivierenland is de waterrijke regio in het zuidwesten van de provincie Antwerpen. De rivieren Rupel, Dijle, Nete, Schelde en Zenne vormen de blauwe draad. Nergens in Vlaanderen komen zoveel rivieren samen, op zo'n relatief kleine oppervlakte. De zoetwatergetijdenwerking zorgt bovendien voor een unieke fauna en flora.
Regionaal Landschap Rivierenland wil deze bijzondere streekidentiteit bewaren en verstevigen door projecten uit te werken rond landschapszorg, natuurbehoud, educatie en landschapsrecreatie.
Sinds vier jaar werken twaalf gemeenten, waaronder vijf gemeentes uit het werkgebied Lier, Heist-op-den-Berg, Berlaar en Nijlen, als regio Rivierenland – systematisch samen rond o.a. mobiliteit, economie, klimaat, welzijn en zorg, onderwijs
Ondernomen acties: nesten zwaluwen, vleermuizen, aanplanting knotbomen, speelnatuur, beheer en aanleg poelen, aanleg hagen, heggen, houtkanten, beheerovereenkomsten landbouw, akkerranden, bijen korven , bloemenweides, veilige kikkeroversteek, trage wegen, paard en landschap, biodiversiteit, bodemdoorgrond project, vlinderkweekprogramma,…
Rivierenland herstelt niet zomaar willekeurig kleine landschapselementen, maar linkt deze terreinrealisaties ook aan gebiedsgerichte projecten. (opmerking: geen kaartgegevens van terug gevonden, mogelijkheid om dit op te vragen?)

2.1.10. ENA-ZONES ALBERTKANAAL

- Grobbendonk: in realisatie watergebonden regionaal bedrijventerrein Beverdonk (68 ha)
- Herentals: nieuw bedrijventerrein Heirenbroek in voorbereiding (10 ha), herstructurering bestaand bedrijventerrein Hannekenshoek (31,5 ha), inbreiding bestaand bedrijventerrein Wolfstee (ingevuld)
- Olen: portaal Lammerdries (5 ha, realisatie vanaf 2016), herstructurering op bestemd industrieterrein Hoogbuul (9 ha)
- Geel: nieuw bedrijventerrein Liessel (34 ha), herstructurering terrein Eindhoutsebaan (nog 5 ha beschikbaar)

2.1.11. PLANNEN OP GEMEENTELIJK NIVEAU

Kaart 1: gewestplan

Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen			
Plan	**Actualiteitswaarde**	**Omschrijving relatie voor studie Zuiderkempen**	**Mogelijke conflictpunten en onderzoeksvragen**
PRUP Klein Gent Zuid Herentals	Definitief vastgesteld in september 2018	Hanteren van principes van duurzame invulling bedrijventerrein Naar een duurzame en efficiënte aanwending van de beschikbare ruimte: • Onnodige interne groenbuffers opgeven • Functioneel benutten van de voortuinzone • Mogelijkheid bieden tot gekoppelde bebouwing • Meerlagig bouwen • Effectieve aanwending van de beschikbare ruimte Verhogen van de beeldkwaliteit in het bedrijventerrein • Representatieve voortuinzone • voldoende aandacht besteden aan de architecturale uitstraling van de gebouwen • reclame op een elegante manier integreren in de architectuur van het gebouw of de aanleg van de voortuinzone Collectief parkeren stimuleren: gedeeld parkeren in de voortuin of op andere delen van bedrijfsperceel gebundelde ontsluiting van bedrijfspercelen Manoeuvreerruimte voor vrachtwagens op eigen terrein	

PRUP stedelijk woongebied	Definitief vastgesteld 27/09/2018	Het PRUP maakt mogelijk dat de zone in het plangebied (gebied rond Belgiëlaan en Augustijnenlaan) verder kan ontwikkeld worden zonder de strikte bepalingen uit de BPA's die voorheen van kracht waren. Door het detailleringsniveau van de voorschriften te verlagen, worden meer mogelijkheden geboden voor verdichting binnen deze gebieden. Binnen het plangebied zijn enkele zones aanwezig die zullen bestemd worden als stedelijk groengebied. Het gaat om bestaande parkgebieden die in de bestaande structuur ook reeds een waarde hebben in functie van stedelijk groen. Om deze functie ook voor de toekomst te behouden, werden deze specifiek weergegeven binnen het plangebied. Het gaat om volgende zones: – Gedeelte van stadspark binnen de contour van het RUP – Gedeelte van het begijnhofpark binnen de contour van het RUP – Gedeelte van de vesten binnen de contour van het RUP	
PRUP Laagland	Definitief vastgesteld 27/09/2018	Binnen het plangebied wordt gebiedsdekkend een KMO-bestemming voorzien. De nieuwe voorschriften hebben een meer duurzaam bedrijventerrein voor ogen, met o.a. mogelijkheid voor evolutie naar gekoppelde en gesloten bebouwing, voorzien van groenassen i.f.v. corridorfunctie, … Aanvullend op de basisbestemming zijn in dit gebied ook grootschalige detailhandelszaken toegelaten langs de Lierseweg. De bestaande handelszone maakt deel uit van de zone voor grootschalige detailhandel, en kan in westelijke richting uitbreiden. Een aangepaste ontsluiting naar de Ringlaan is daarbij een randvoorwaarde . De grootschalige detailhandel mag niet concurrentieel zijn met het	

		handelsapparaat in het centrum.	
PRUP Kleinhandelsconcentratie N10 Heist-op-den-Berg	Definitief vastgesteld in 2017 – later gedeeltelijk vernietigd door Raad van State	Dit PRUP is opgemaakt om de bestaande kleinhandel langs de N10 te herstructureren. Er zijn 2 locaties aangeduid (Fabiolakruispunt en kruispunt Lostraat) waar verdichting mogelijk wordt gemaakt. Buiten deze clusters is het de bedoeling de kleinhandel langs de N10 te laten uitdoven. Doel van dit PRUP is om grootschalige detailhandel een plaats te geven, het is niet de bedoeling winkels uit de kern van Heist te verplaatsen. Het gaat dan om zaken die eerder sporadisch bezocht worden, waarbij het interessanter is deze nabij de kern te voorzien. Tweede doelstelling is het verbeteren van de N10, door het afbouwen van het aantal aansluitingen verhoogt de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming.	Clusters als deel van een mobiliteitsknooppunt: multimodale bereikbaarheid garanderen op deze plekken
PRUP Averegten, Heist-op-den-Berg		Gezien de bestaande ruimtelijke samenhang en met het oog op een flexibele invulling van de groene hoofdfunctie binnen het plangebied werd geopteerd deze te vertalen in één globale bestemmingszone binnen de beleidscategorie natuur. • Uitbouw toegangspoorten Boonmarkt, Hallaard, Isschot • Activiteitenzone aan zuidzijde • Ondersteuning beheersrol bioboerderij • Uitbouw zachte recreatienetwerken • Landbouwactiviteit mogelijk	
PRUP Aarschotseweg Herentals	Definitief vastgesteld in september 2018	Dit PRUP bevindt zich tussen het Albertkanaal en het Kanaal Bocholt – Herentals, in	

		Herentals. De doelstelling ervan is in de bestaande KMO-zone de grootschalige detailhandel te regulariseren en structureren. De aanwezige handel richt zich op een ruimere regio, binnen het industriële weefsel van de Herentalse Poort. De detailhandel mag niet concurreren met het stadscentrum, en moet een minimum BVO van 800m² halen.	
PRUP stadsrandbos Greesbos Herentals	Definitief vastgesteld in september 2018	plangebied is hoofdzakelijk bebost en het is wenselijk om dit bebost gebied, dat op korte afstand van de kern van Herentals is gelegen, te behouden als bosgebied volledige herbestemming naar stadsrandbos en jeugdinfrastructuur De bereikbaarheid vanuit het centrum van Herentals naar dit gebied is op dit moment niet optimaal. De toekomstige ontwikkeling van de (provinciale) fietsostrade biedt een belangrijke meerwaarde voor de bereikbaarheid van het gebied met de fiets. Ook andere pistes voor toegankelijkheid voor langzaam verkeer kunnen worden onderzocht (vb fietsbrug, veerpont of overzetbootje over het kanaal of toegang via jaagpad) om de bereikbaarheid en de gebruikswaarde van het gebied te verbeteren. De hoofdtoegang tot het gebied is de weg Langepad. Langs deze weg is het ook mogelijk voor gemotoriseerd verkeer om de site te bereiken	
PRUP Marnixdreef Lier	Def. Vastgesteld mei 2016	herbestemming naar regionale watergebonden bedrijvigheid. Door zijn ligging aan het Netekanaal is de bedrijfssite uitermate geschikt voor watergebonden bedrijvigheid. Concepten: • Duurzaam bedrijventerrein	

		• Duidelijke begrenzing • Watergebonden bedrijvigheid • Landschappelijke inpassing • Veilige bedrijfssite Omwille van de decentrale ligging worden hoogdynamische functies zoals handel en kantoren uitgesloten	
PRUP clusters weekendverblijven Herselt	Goedgekeurd januari 2012	Bestaat uit 1 grote cluster van ca 23 ha en 4 kleinere clusters Clusters C11 en C12: ruimtelijk wensbeeld is dat van een hersteld openruimtegebied zonder verblijfsrecreatieve of residentiële functie Cluster C13: keuze om op termijn volledig uit te doven ifv versterking en herstel bosstructuur Cluster C15: via vervangend herhuisvestingsaanbod in de weerhouden zoekzone versneld werk maken van uitdoving Cluster C21: in het voor natuur kwetsbare deel en het nog grotendeels onbebouwde deel ten zuiden daarvan bebouwing uitdoven en herstellen als bos	
Ruimtelijke structuurplannen:			
Ruimtelijk structuurplan Aarschot	Definitief ontwerp, september 2005	Morfologische kenmerken: • compact stedelijk gebied Aarschot inclusief noordoostelijke nevel met Bloemse Hoeve, Ourodenberg en uitloper Langdorp; • woonkernen: Rillaar, Gelrode • kernen in buitengebied: Langdorp, Wolfsdonk, Gijmel • NO'e nevel nood aan structuur, visie voor toekomstige ontwikkeling van landelijke bebouwing • Station aanwezig • Alle kernen moeten versterkt worden, kwaliteit moet worden behouden en versterkt	

		• Functies van gemeentelijk belang worden bij de stedelijke kern gerealiseerd. Bijkomende functies in de woonkernen zijn van lagere orde • Voldoende bouwgronden maar veelal in deelkernen. Ontwikkeling van actief woonbeleid voor de kernen. Economisch: • Bedrijvenzone Nieuwland-Meetshoven, dit gebied heeft uitbreiding nodig; geopperde locaties: Hofheide, Dubbeek, Rillaarsebaan oost en west, Kappitelberg, Uitbreiding Meetshoven in westelijke richting, uitbreiding Nieuwland in westelijke richting, Witte molen. • Afbouw kleinhandelszone Diestsesteenweg (= visie provincie) conflicteert met visie gemeente; specifieke identiteit baanwinkels met doe het zelf zaken en tuincentra behouden en versterken • Juridische zekerheid voor zonevreemde bedrijvigheid in valleigebied. • Versterken handelsapparaat centrum Recreatie: • 2 recreatieve knooppunten: omgeving Demerparking en parkgebied waar voetbalvelden van KVO Aarschot Open ruimte • Valleigebied Demer, Motte • Bosgebieden 's Hertogenheide, Meetshoven, Konijntjesberg en Gijmel • Demervallei grens tussen Kempen en Hageland. • Gebied tussen Demerparking en domein Schoonhoven inrichten tbv watersport Mobiliteit • Aarschot is multimodaal knooppunt in regio.	

		• Oostelijke en westelijke ring in noorden sluiten • Ring als harde grens van kernstedelijk gebied • Station, verbinding met Brussel, Antwerpen en Hasselt. station als transit-, verbindingspunt en multifunctionele stadspoort. Bereikbaarheid station is niet optimaal. • Gelegen langs snelweg A2 (E314) aangesloten door N223. • Uitbouw van functioneel en toeristisch fietsknooppuntennetwerk Radiaal netwerk richting Aarschot	
Ruimtelijk structuurplan Begijnendijk	goedkeuring om gevoegd te worden bij het besluit van de deputatie van 19 oktober 2017	Morfologie: • 2 Kernen, Begijnendijk als hoofddorp en Betekom. • Kernversterking Begijnendijk als hoofddorp met detailhandel. Mobiliteit: • station aanwezig. Langs lijn Antwerpen Centraal – Leuven • Liersesteenweg is belangrijkse ontsluitingsas samen met ring rond Aarschot. • Tussen dorpen onderling wordt een netwerk van lokale verbindings- en ontsluitingswegen vooropgesteld • Functioneel fietsnetwerk wordt uitgebouwd langsheen wegen en fietsassen. • OV richt zich op Aarschot en Heist-op-den-berg Economisch: • Liersesteenweg; in de zone tussen Honderd Bunders en Kerkstraat worden nog handelsontwikkelingen toegelaten. Er worden geen grootschalige handelszaken meer toegelaten. Onder motto van	

		inperken van baanwinkels. • Zone verbinding tussen station en kernzone te ontwikkelen. Stationsomgeving heeft grote potentie, moet behouden en versterkt worden. Bundelen en concentreren van complementaire functies. • Stationsomgeving herbergt gemengd bedrijventerrein voor bedrijfsactiviteiten van enige schaal. • Betekom wordt ondersteund in het behoud van lokaal primair voorzieningennetwerk op niveau van kern	
Ruimtelijk structuurplan Berlaar	Definitieve vaststelling 1/09/2009	Morfologie: • Berlaar is het hoofddorp type 2, dit is de fusie tussen deelkern Centrum en Station. • 4 leefkernen; Heikant, Hertstraat, Melkouwen, Gestel. • 5 woonlinten (Liersesteenweg, Welvaartstraat-Hemelshoek, Bastijnstraat, Melkouwen-Melkouwensteenweg, Smidstraat) • Versterken en verdichten van hoofdkernen en afremmen van lintbebouwing. • toekomstige uitbreidingsgebieden van de hoofdkern. Zone tussen Bastijnstraat en spoorweg. Zone tussen Liersesteenweg-Spoorweg Molenlei, Inham in verlengde van Alpenroosstraat • Inbreidingsgerrichte WUG's afwerken (Brassoi, Doel, en niet inbreidingsgerichte WUG's bevriezen (Leemputten) Mobiliteit: • 2 stations: Berlaar en Melkouwen gelegen langs lijn Lier-Aarschot. • Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit stationsomgeving Berlaar. • Verschuiven van perron richting Aarschot	

		zodat deze stopt voorbij de overweg • Opheffen van barrièrewerking wegen in de kernen. • N10 heeft secundaire weg type I tussen Koningshooikt en de E313 • Omleidingsweg rond Heikant van de N10 • Uitbouw van netwerk trage wegen aan de hand van waardevolle sites • Openbaar vervoer: bewoners Berlaar pendelen naar Lier, Mechelen en Antwerpen Economisch: • Industrieterrein Sollevelden, milieubelastende industrieterrein type II • De Beers wordt omgevormd naar lokaal bedrijvenpark type KMO “Diamant”. • Volgende KMO parken worden afgeschaft: Aluvin en Brassoi. • Bestendigde KMO parken: Hellegatstraat, Botermijn, Steenkapperij Verscuren (Melkouwen) • Nieuwe KMO terreinen: N10 tussen Hemelshoek en de Brandestraat. • Lokale zone voor kleinhandel langs N10 wordt omgevormd van landelijk wonen naar kleinhandel. Deze bedrijven zullen ondergebracht worden in eigen zone. • Gestels rustgebied: uitdoofbeleid voor niet grondgebonden bedrijvigheid • firma van Hool is belangrijke gesprekspartner bij opstellen busregeling	

Ruimtelijk structuurplan Grobbendonk	Goedgekeurd door deputatie januari 2007	Gewenst ruimtelijk beleid • **landelijk gebied** van Grobbendonk wordt multifunctioneel aangewend. Dit betekent dat landbouw, natuur, landschap, toerisme en recreatie een plaats dienen te krijgen en een afstemming tussen de functies dient te gebeuren • Wegens de landschappelijke kwaliteiten, de centrale ligging en de al aanwezige recreatieve kwaliteiten heeft Grobbendonk een grote rol in de **recreatieve sfeer**. Het recreatief medegebruik van de open ruimte wordt ondersteund: recreatieve routes zullen worden uitgebouwd, het cultureel erfgoed wordt opgewaardeerd en de potenties inzake verblijfsrecreatie (bv hoevetoerisme) worden benut Regionale bedrijvigheid speelt eveneens een rol binnen de gemeente. In de gemeente zijn enkele grotere bedrijven gevestigd. De gemeente wenst deze bedrijven in de gemeente te behouden gezien ze een belangrijke factor in de tewerkstelling zijn. In de woongebieden zitten tal van kleine bedrijfjes. Sommigen zijn hinderlijk, anderen kunnen omwille van hun ligging niet uitbreiden. Tevens zijn er in de gemeente enkele zonevreemde bedrijven gelegen. Het herlokaliseren van deze bedrijven kan de aantrekkelijkheid van de gemeente verhogen	

Ruimtelijk structuurplan Heist-op-den-Berg	Goedgekeurd bij ministrieel besluit 19/06/01	Morfologie: • Kleinstedelijk Heist (afgebakend kleinstedelijk gebied met Heist-centrum en Hallaar), Uitrustingsniveau moet van 3c naar 3b diensten complementair uitbouwen ten opzicht van Aarschot en Lier. Versterken van het stedelijk gebied door doordachte en kwaliteitsvolle groei. • Landelijke kernen Itegem, Wiekevorst, Booischot, Schriek. • Gehuchten: Zonderschot, Pijpelheide, Heist-Goor en Grootlo. Zachte groei in deze buiten gebieden. • Inbreiding, bundeling en verdichting van menselijke activiteiten • Leegstand aanpakken Mobiliteit • 2 Stations (Heist en Booischot) aanwezig, station Heist omvormen tot multimodaal overstappunt. • Bereikbaarheid industriepark ten Bosch is een probleem. Initieel expressweg voorgesteld maar is afgekeurd. Nu zou er een rondweg voorzien worden om de Herentalsesteenweg te ontlasten. • Wegens complementariteit aan Aarschot, Lier en Mechelen is mobiliteit tussen de entiteiten belangrijk. • NZ verbinding voor fietsers garanderen door fietstunnels onder N10 Open Ruimte: • Bos en park fragmenten verbinden tot gordel rond Heist-centrum. Attractiepunt op gordel is de Averegten, de Berg en het stadspark (sportcentrum rond Hof van	

		Tiemen) en verschillende hoven en Kasteelparken. • De Goren kunnen na verdwijnen van landbouw door dambordbebossing en heide ontwikkeling uitgebouwd worden als tegenoop voor de Averegten. • Openlandschap voor grootschalige landbouw in Wiekevorst • Droogmaking rond Schriek voor tuinbouw, en vissport • Rasterlandschap met hobbylandbouw rond Zonderschot en sierteelten aan de oostelijker and • De vallei van de Grote Nete • Stiltegebied tussen Nieuwendijk en Lodijk. Economisch: Industriepark “Ten Bosch” maakt deel uit van Heist-centrum en is voor grotere en transport gevoelige bedrijven	
Ruimtelijk structuurplan Herentals	Goedgekeurd door deputatie op 29/8/2010	Noordelijk buitengebied • ruimte voor open-ruimtefuncties dient gecreëerd te worden. Als open-ruimtefuncties worden in de eerste plaats landbouw, natuur en bos erkend. • Recreatie gekoppeld aan de open ruimte is er eveneens een belangrijke functie. • Enkel binnen twee scharen die vasthangen aan hoogdynamisch Herentals dienen iets dynamischere ontwikkelingen mogelijk te zijn Hoogdynamisch Herentals: • krachtig centrum met een aantrekkelijke rand. Belangrijke signaalplekken zijn de aansluiting op het Albertkanaal (kanaalwand en ‘t Eilandje) en de invalsweg (Augustijnenlaan).	

		• Wijken aan beide zijden van Poederleesesteenweg ruimtelijk beter verbinden • Groene verbinding tussen vallei van de Kleine Nete en de Kruisberg • woonuitbreidingsgebied Kapellenblok - Lichtaartseweg (108) niet aansnijden • Veldhoven, Molekens en St. Janneke liggen tussen de activiteitenassen Albertkanaal en E313. Mag geen eiland zijn binnen de industriële activiteiten. Voorgesteld wordt om de sport- en recreatiezone aan het kanaal te betrekken bij het woongebied en de toekomst van de woonfunctie op het Eilandje te verzekeren. Bovendien moeten een hoogwaardig openbaar-vervoersaanbod en een veilige fietsverbinding de verplaatsing van en naar het centrum verbeteren • Ontwikkeling stationsgebied Omgeving Albertkanaal en E313 • Structuurschets opmaken voor herstructureringsgebied Hannekenshoek-Dikberd-Vennen aangezien dit gebied gekenmerkt wordt door een sterk gemengde invulling van wonen, werken, handel en recreatie Oostelijke openruimtecorridor • dient zo veel mogelijk als open ruimte behouden te blijven • vormt een open ruimte tussen de verstedelijkte omgeving van Herentals en de verstedelijkte omgeving van Geel-Olen • vormt tevens een verbinding tussen de open ruimte van de vallei van de Kleine Nete en de open ruimte rond het zuidelijk landbouwgebied ten westen van Noorderwijk en Morkhoven	

		Waar mogelijk wordt de versnippering door grootschalige infrastructuren (grote wegen, kanalen) verzacht, zowel voor natuur als voor recreatie	
Ruimtelijk structuurplan Herenthout	Definitieve vaststelling 28/06/2007	Hoofddorp type 3: - Compacte kern, met weinig uitwaaiering. - Nog ruimte voor inbreiding en kernverdichting. Open ruimte: - Riviervalleien als natuurlijke drager - Hoge versnipperingsgraad Radiale invalswegen zorgen voor verkeersoverlast in dorpskern. Bedrijvigheid: - Gunstige ligging t.o.v. E313 voor bedrijventerreinen en woonkernen Op maat van landelijke gemeente, verweven waar mogelijk.	
Ruimtelijk structuurplan Herselt	Definitieve vaststelling 25/06/2012	• Landelijk rustpunt langs de Grote Nete op de grens tussen de Zuiderkempen en het Hageland • Zachte groei in verschillende kernen, focus op hoofddorp: natuurlijke aangroei • Bedrijvigheid op maat van een landelijke gemeente: geen rol voor regionale of hoogdynamische activiteiten. Nieuw lokaal bedrijventerrein? • Leefbaar verkeer: onderzoek omleidingsweg rond kern: verkeer uit	Welke nieuwe woonuitbreidingen zijn nog in de planning? Stand van zaken nieuw bedrijventerrein? Voldoende ontsloten met OV?

		doortocht halen Verdichten in de kern, ontdichten in linten.	
Ruimtelijk structuurplan Hulshout	Definitieve vaststelling 29/01/2006	• 3 woonkernen: Hulshout, Westmeerbeek, Houtvenne • Geen station: Pendelaars zijn aangewezen op stations Heist-o-d-Berg, Herentals en Aarschot: afstemming OV nodig. • Woonverdichting enkel in afgelijnde kernen, ontwikkelen nabij OV stimuleren, ontdichten van woonlinten. • Terugdringen auto- en vrachtverkeer ifv leefbaarheid en veiligheid: openbaar domein in kernen richten op aangenaam fietsen, wonen en winkelen. Evenwichtige mobiliteit: ook voldoen aan mobiliteitsbehoefte zwakkere groepen. Duidelijke grenzen aan regionale bedrijvigheid: industriepark Groot Goor en La Corbeille. Grote Netevallei als drager van de ruimtelijke structuur. • Nieuwe fietsbrug als duurzame verbinding tussen Houtvenne en Hulshout. (Gerealiseerd)	

Ruimtelijk structuurplan Laakdal		Morfologie: • Laakdal hoofddorp type III. • 4 landelijke woonkernen Eindhout, Veerle, Groot Vorst, Klein Vorst. • 3 nederzettingen: Veerle, Heide en Langvoort • Woonlinten: Oude Geelsebaan, Averboodsebaan, Diestsebaan, Zandstraat, Tessenderloseweg, Eindhoutseweg, Oude Vorstseweg, Steenbergen, Nieuwe Baan, Veldstraat, Beustereind – Meerhoutstraat, Borgtstraat – Meerlaarstraat, Klein Borgtstraat, Zijstraat, Geelsebaan, Meerhoutstraat, Nieuwstraat, Heistraat en Verboekt. • Woonkorrels: Haanven, Oude Diestsebaan, Besauw, Gijperstraat en Kolverstraat • Zonevreemde woonkorrels: Huiperstraat, Broekstraat / Kleinbroekstraat, Gijperstraat, Kleinstraat, Huyten, Haanven en Trichelhoek • Ontwikkeling van binnengebieden, Vrijwaren van verdere verdichten van openruimte • Ontwikkeling woonuitbreidingsgebieden ten behoeve van sociale huisvesting: Stokberg 3e fase Einhout, Nieuwebaan/Veldstraat in Groot Vorst, De Heuvels/Capellebeemden in Klein-Vorst. • Langvoort ligt geïsoleerd in economisch netwerk, ontwikkelingsmogelijkheden zijn beperkt. Economisch • Noordelijke deel Laakdal behoort tot	

		economisch Netwerk Albertkanaal, met industrieterreinen Hezemeer, Hezemeerheide, Biezenhoed en Langvoort. • Integratie van grootschalige bedrijvigheid in dit gebied. • Lokale bedrijventerrein te Veerle • Zonevreemde handel en horeca activiteiten: tuincentrum Bloemenland, Makelhoeve – feestzaalcomplex, Ooievaarsnest – horeca, Manege Ossenstal. Behoudt huidige vergunde activiteit wordt vooropgesteld. • Verder te ontwikkelen zonevreemde handel: Hof van Eden • Beperkte ontwikkelingsmogelijkheden van zone vreemde handel – horeca: bloemenzaak 't Hovieshof. Mobiliteit: • E313 • Snelweg • Doortrekking kanaalweg tot op en afrittencomplex 25 Ham – Tessenderlo • Aanleg Carpoolparking nabij op en afrittencomplex 24 Geel – Oost/Laakdal. • Doortocht van verbindingsweg doro Veerle en Klein Vorst acties wenselijk. Open ruimte: • Natuur als kader voor ruimtelijke structuur. • Heuvelrug Eindhout – Zittaart, behoudt wordt voorop gesteld • Recreatiegebied Hezemeer • Bossen en droge zandgronden in zuiden gemeente • Beek- en riviervallei Kleine Laak, Grote Laak, Rode Laak en Grote Nete. Versterken van natuurwaarden	

		gebieden verbinden tot aansluitend netwerk. • Functioneel fietsroutenetwerk kanaalroute Toerisme: • Kasteel Meerlaer is een knooppunt voor verblijfsrecreatie. • Omvorming stoomzagerij in Klein Vorst tot gemeenschapsfunctie	
Ruimtelijk structuurplan Lier		Morfologie: • Lier als historisch, toeristische herkenbare stad • compacte entitieten (Koninshooikt als hoofddorp, 't Lommeke als woonlob afgestemd op Koninshooikt, De Beunt als Woonlob afgestemd op Duffel, Kloosterheide als woonlob afgestemd op Kessel) • Gedeconcentreerde bundeling • Verder groei van linten en toename van de verspreide bebouwing tegengaan. • Koningshooikt is hoofddorp type III en vormt samen met Lier de woonkernen. • De andere nederzettingen kunnen enkel nog ontwikkelen binnen de huidige juridische voorraad. Mobiliteit: • Multimodale stadskern met optimalisatie van de ringstructuur, de ring van Lier als dragend van doorgaand verkeer en schijf voor verkeersafwikkeling. • Stadskern multimodale hoofstructuur met prioriteit voor voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer. • Stationsomgeving Lier uitwerking tot	

		strategisch project met belangrijkste randvoorwaarde de toegankelijkheid van de site. knooppunt openbaarvervoer, tewerkstellingspool, verblijfsaccommodaties, P&R. randparking, … • Betere afstemming van vervoersmodi • Alternatieven voor wegverkeer moeten prioriteit krijgen. • Spoorlijnen: lijn Aarschot Turnhout, herwaarderen van Ijzeren Rijn en de spoorlijn richting Aarschot. Tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven sluit in Lier aan op lijn 16; • Mechelbaan wordt secundaire weg type II, hierdoor is omleiding rond dorpskern Koningshooikt noodzakelijk. Open ruimte: • Vallei Grote Nete, Vallei Kleine Nete • Zuidwestelijke boscomplexen zijn natuuraandachtsgebieden van provinciaal en Vlaams niveau • De Neten en de gebieden tussen de zuidwestelijke boscomplexen werden geselecteerd als natuurverbindingsgebieden. Economisch: • Lier wenst extra bedrijventerrein te realiseren • Voor bedrijventerrein Van Hool Koningshooikt zal de ontwikkeling vastgelegd worden. • Nabestemming Igemo site, ten noorden van Mechelsesteenweg worden hoogdynamische activiteiten geweerd. Ten zuiden moet tot minimum worden beperkt. • Grootwinkels die vanwege aard en	

		omvang niet in stadskern passen worden gelokaliseerd op noordkant van de Antwerpsesteenweg. Buiten de af te bakenen kleinhandelszone worden er hier geen nieuwe grootwinkels toegestaan. • Beperkte concentratie horecazaken toestaan maar beperkt laten uitbreiden. • Azelhof, hippisch centrum langs Aarschotsesteenweg waar enkel deze functie wordt toegestaan. Recreatie: • Dungelhoeffkazerne en omgeving nieuwe recreatiepool? Ook plek van gemeentelijke diensten OCMW, … • Stedelijk zwembad langs de Netelaan dat in parkgebied ligt wordt mogelijks geherlokaliseerd naar Dungelhoeff-site. Of bestaande toestand regulariseren. Zonevreemde Steinerschool langs de Mallekotstraat gelegen in KMO gebied.	
Ruimtelijk structuurplan Nijlen	Definitieve vaststelling 15/07/2004 Partiële herziening 24/07/2015	Nijlen & Kessel-Dorp hoofddorp, Kessel-station & Bevel zijn woonkernen. - Verdichting hoofdzakelijk in kern van Nijlen, vanuit aanwezigheid voorzieningen. Station inbedden in woonweefsel. - Stationsomgeving Kessel 2e ontwikkellocatie omwille van OV: opwaarderen voorzieningen, kernverdichting. Bedrijvigheid op maat van een landelijke gemeente - Lokale handel in kernen, weinig generatie zwaar verkeer - Beperkte bedrijvigheid: enkel lokale bedrijven, aandacht voor verweving met woongebied.	

		Open ruimte: valleigebieden Grote en Kleine Nete, Kesselse Heide - Goor. Het betreft een ontwerpend onderzoek naar de kwaliteit en kansen in de dorpskernen van Nijlen waarbij de volgende thema's centraal staan. • De spoorweg als figuur voor de toekomst • De fietser op de eerste plaats • Een robuust netwerk van ontwikkelingen en trage wegen • Het einde van de verkaveling • De dorpsvriendelijke gevel • Het dorp en landschap als 1 begrip • Dorpstuinen als nieuwe parksystemen • De doortocht als hefboom voor een leefbare dorpskern • Een sterke focus op lokale economie Je eigen dorp voor altijd	
Ruimtelijk structuurplan Olen		• verweving van lokale bedrijvigheid met de andere activiteiten in de woonkernen. Lokale bedrijven die omwille van hun schaal en/of aard van de activiteiten niet langer binnen de kernen kunnen blijven, moeten mogelijkheden krijgen op lokale bedrijventerreinen die aansluiten bij de kern. Daartoe wordt in de eerste plaats gestreefd naar een optimale benutting van het industriegebied aan de Stadsestraat en de nieuwe ontwikkeling van de KMO-zone REME. Daarnaast kan een bestemmingswijziging van het	

		militair domein aan de Geelseweg voor ontwikkelingsmogelijkheden op langere termijn zorgen • Binnen het economisch netwerk van het Albertkanaal worden extra inspanningen geleverd om Olen te laten evolueren tot "Silicon Valley van de voedingsindustrie" door de resterende reserves op te vullen en een herstructurering van de zone rond Hoogbuul. Tegen een verdere uitbreiding van het economisch netwerk "Albertkanaal" buiten de huidige zones van het gewestplan tekent de gemeente duidelijk voorbehoud aan. • Behoud Shopping Olen in Lammerdries (zone ENA) • Open ruimtecorridor ten westen en ten oosten van de gemeente • Natuurverbinding langs lijninfrastructuren • Compacte kernen • Behoud open landbouwgebieden • Groenezone/buffers tussen woonkernen en bedrijven	
Ruimtelijk structuurplan Westerlo	Definitieve vaststelling 26/06/2006	ENA en stedelijke as aan noordzijde en zuidelijke vallei van de Grote Nete structureren Westerlo. Netwerk van 7 dorpen, dubbeldorp Westerlo-Tongerlo als zwaartepunt. 2 noordzuidassen door gemeente: N152 (Zoerle-Parwijs) en N19 (Westerlo – Zammel). Industrie: - Zwaartepunt langs ENA: aandacht voor leefbaarheid Oevel. - Heultje: heroriëntatie nodig, moeilijke ontsluiting naar hoofdwegennet. N152 als regionale schakel, verbindt	

		Oosterwijk, Voortkapel, Zoerle-Parwijs • OV-knoop in Westerlo en Zoerle-Parwijs.	
Afbakening kleinstedelijk gebied Geel	10/04/2012	Geel wordt geselecteerd als kleinstedelijk gebied en maakt ook deel uit van het economisch netwerk/stedelijk netwerk Geen bestemmingswijzigingen in dit PRUP. 'kempische as'. Grensstelling: • Noordoostelijk komt de grens zoals bepaald door landschap en landbouw overeen met de ring • Tussen N19 en N118 vormt de rand van het noordelijk gelegen landbouwgebied een harde grens • Zuidoostelijk vormt valleigebied Molse Nete en Grote Nete een harde grens • Zuidwestelijke vormen gebieden vanuit landbouw en water de grenzen Economisch: bedrijventerrein Kievermont wordt mee opgenomen in afbakening kleinstedelijk gebied. Dit onder andere om sanering te verwezenlijke van deze voormalige militaire zone.	
Afbakeningslijn kleinstedelijk gebied Heist-Op-Den-Berg	06/2017	• Wonen: 3 woonuitbreidingsgebieden herbestemd naar wonen: PRUP Kerselaarlaan, PRUP Het Spek, PRUP Diepenbroek • Bedrijvigheid: geen bijkomend transport of distributie toegelaten door zijn slechte bereikbaarheid. Aanbod richt	

		zich op streekgebonden bedrijven die behoefte hebben aan nieuwe locatie omwille van groei. • Grootschalige detailhandel: 2 concentratiezones afgebakend, N10 Fabiolakruispunt en concentratie Lostraat • Stedelijk groen en recreatie: domein Averegten: Mobiliteit: geplande ontwikkeling inclusief realisatie van streefbeeld N10 beperkte negatieve impact op afwikkeling. Enkel in de avondspits vertraagde afwikkeling.	
Afbakeningslijn kleinstedelijk gebied Herentals	def. Vastgesteld sept 2018	• Het Netepark wordt omwille van haar belang als stedelijk groen- en recreatiegebied opgenomen binnen de afbakeningslijn. • Het woongebied rondom de Poederleeseweg wordt als volgt afgebakend – Tussen het Netepark en de Poederleeseweg is een grote onbebouwde zone, waar een nieuw rusthuis en groenzone is gepland. Omdat een rusthuis een stedelijke functie kan zijn, wordt deze mee opgenomen binnen de afbakeningslijn; – Ook de residentiële woonwijk Ter Bueken, die ten noorden van het nieuwe rusthuis gelegen is, wordt mee opgenomen • De woonwijk Wijngaard, ten noordoosten van de Poederleeseweg, wordt opgenomen binnen de afbakeningslijn, met uitzondering van het in hoofdzaak onbebouwd woongebied / woonuitbreidingsgebied dat grenst aan de Kempense Heuvelrug	

		• De woonwijk Diependaal en het bedrijventerrein ten oosten ervan worden meegenomen binnen de afbakeningslijn. • Het stadsrandbos Greesbos wordt eveneens mee opgenomen binnen de afbakeningslijn. • Zoekzones lokaal bedrijventerrein Langepad en Dikberd worden mee opgenomen binnen de afbakeningslijn • Ten zuiden daarvan wordt de zone voor recreatie ter hoogte van Dikberd ook mee opgenomen. – De KMO-zone Aarschotseweg West wordt mee opgenomen binnen de afbakeningslijn • Omwille van een logischere afwerking van het stedelijk gebied wordt het natuurgebied tussen KMO-zone Aarschotseweg West en woonwijk Sint Janneke mee opgenomen • In het zuidoosten wordt het stedelijk gebied afgebakend aan de hand van het woongebied • De zuidelijke afbakeningslijn wordt bepaald door het bedrijventerrein Wolfstee- Klein Gent en het PRUP Klein Gent Zuid • De regionale bedrijvigheid van Heirenbroek, Wolfstee-Klein Gent en De Beukelaer-Pareinlaan maakt deel uit van het economisch netwerk Albertkanaal. Omdat de bedrijventerreinen (onder andere op vlak van ontsluiting, tewerkstelling, …) ook een relatie hebben met het stedelijk gebied Herentals worden ze ook opgenomen binnen de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied	

Afbakeningslijn kleinstedelijk gebied Lier	Goedgekeurd bij ministrieel besluit 28/07/2006	Lier is een kleinstedelijkgebied van de eerste soort. Heeft een rol als historisch herkenbare stad omringd door open ruimte in de Netevallei. Concept van radio concentrische stad blijft hanteerbaar indien versnippering en uitzwerming van functies wordt afgeremd. Natuur stelt niet alleen grenzen aan het stedelijk gebied maar dringt er via de Nete ook in door. Tussen Ring en Netekanaal en ring en vesten kan er nog verdicht worden. Structuurbepalende elementen van provinciaal niveau: vallei van de Beneden Nete, de Grote en Kleine Nete, de ring en bedrijvenzone in het noorden van Lier. Openruimteverbindingen in het noorden en in het zuiden van Lier alsook het Netekanaal. Netwerk Lier Aarschot moet functies opvangen die het omliggend gebied steeds verder versnipperen. Anderzijds moet ingespeeld worden op de potenties tot stedelijkheid, verdichting en dynamiek. Rol van Lier binnen stedelijk netwerk: Afbakening is gebasseerd op bestaande nederzettingenstructuur. Transitie zones tussen buitengebied en stedelijk gebied dienen zo kort mogelijk te zijn. Ringhofwijk (is volledig opgevuld, geen actief stedelijk beleid meer te realiseren) en kleinhandelsconcentratie Mechelsesteenweg worden niet opgenomen in het stedelijk gebied. Bestaande bedrijventerrein langsheen Mechelsesteenweg wordt afgebouwd, aanhouden als lokaal bedrijventerrein is mogelijk. Zevenbergenwijk en regionaal bedrijventerrein Hagenbroek worden opgenomen in stedelijk gebied.	

Herstructureringsproject Hannekenshoek-Vennnen (Herentals)	10/ 2011	Herstructurering van verouderd bedrijventerrein met als doel bijkomende ruimte te creëren. Studie had ook aandacht voor optimalisatie ontsluiting bestaand bedrijventerrein. Hoofdontsluiting naar de N152. Woonstraten worden losgekoppeld van het bedrijventerrein.	

2.2. Verkeerskundige beleidscontext

2.2.1. VLAAMSE PLANNEN

Plan	**actualiteitswaarde**	**Omschrijving relatie voor studie Zuiderkempen**	
Haalbaarheidsstudie vervolledigen knooppunt E34-E313 doorrekening verkeersmodel	Studie in opdracht van AWV	• Zowel in ochtend- als avondspits is het gebruik van de nieuwe verbindingen erg beperkt • Heeft waarschijnlijk te maken met hoge verzadigingsgraad op zowel E34 als E313 waardoor verkeer dat nieuwe verbinding wil gebruiken mee moet aanschuiven	Augustus 2015
Masterplan Bewegwijzering ENA	25/12/2012	• Clustering bedrijvenzones • Eenheid in naamgeving • Gewenste routes volgens vrachtroutenetwerk Vlaanderen	
Projecten en studies Economisch Netwerk Albertkanaal	1: Nadere uitwerking ENA eindrapport deel 1. Augustus 2003: analyse en geïntegreerde visievorming. 2: Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal eindrapport deel 2. Oktober 2003: advies van de stuurgroep – gebiedsgerichte benadering en actieprogramma.	1: eindrapport 1 • Uitgangshouding: streven naar een duurzame maatschappij, het geïntegreerd en gebiedsgericht werken en de sturende werking van de netwerkeconomie. • Economische structuur van het ENA: Gunstige concurrentiepositie en ruim voldoende potenties om de concurrentie met andere assen aan te gaan. De kracht ligt in de multimodale ontsluitingsstructuur met meerder overslagterminals en in de gunstige ligging tussen havens van Rijns-Schelde Delta en het Ruhrgebied. • Multimodaal vervoer in het ENA voor bedrijven: Wegvervoer blijft de belangrijkste modaliteit. Intermodaal vervoer is in de jaren negentig snel tot ontwikkeling gekomen in het ENA-gebied dankzij de containerterminals in Meerhout en Genk. Spoor wordt pas interessant als het gaat om langere afstanden en wordt	

		over het algemeen ingezet voor dikke stromen en punt-punt relaties dien niet per binnenvaart vervoert kunnen worden. Potentie: betrouwbaarheid is vaak belangrijker dan transporttijd waarbij wegvervoer vaak te maken heeft met congestie terwijl binnenvaart betrouwbaar is. De laatste jaren is het containervervoer sterk toegenomen. Kernwoorden: bundeling, efficiënter vervoer. • Ruimtelijke effecten van economie en logistiek in het ENA: Op basis van het bestaande ladingpotentieel is er geen extra containerterminal nodig maar uitgaande van de economische groei zal er op termijn behoefte zijn aan een extra containerterminal. • Netwerkvorming bestaat in beperkte mate binnen het ENA. Lijninfrastructuur is het voornaamste verbindende element in het ENA (E313, Albertkanaal). In de toekomst zal de aanwezigheid van lijninfrastructuur als verbindend element onveranderd belangrijk blijven. De netwerkeconomie wordt steeds meer zichtbaar en de relatie tussen de havens en het ENA gaan toenemen. Het goederenvervoer zal de komende jaren sterk gaan toenemen. Logistiek als basis voor netwerkvorming biedt de mogelijkheid de mobiliteit in het gebied te beheersen. • SWOT analyse: De kwaliteiten zijn: nabijheid van havens, infrastructurele ontsluiting via alle modaliteiten (water, weg, spoor), aanwezigheid van meerdere terminals, goede ontsluiting naar hoofdwegennet en aanbieden van multimodaal ontsloten bedrijventerreinen.	

		Knelpunten: beperkte modal shift in goederenvervoer, huidige mate van netwerkvorming is beperkt tot lijninfrastructuur als belangrijkste verbindend element en capaciteitsproblemen hoofdwegennetwerk. Potenties: kansen voor modal shift, achterlandverbindingen met voldoende capaciteit en overwegende unimodaliteit transformeren naar multimodaliteit. Bedreigingen: sterke algemene eenzijdige groei van het goederenvervoer over weg. • Gewenste verkeers- en vervoerstructuur: een hiërarchisch netwerk wordt uitgebouwd, multimodaal vervoer wordt maximaal nagestreefd door het ontwikkelen van verknopingen in de bundels van infrastructuren, de gewenste verkeers- en vervoerstructuur dient ondersteunend te zijn voor economische ontwikkeling. 2: Eindrapport 2 • Met de ontwikkeling van een nieuwe containerterminal op lange termijn zullen de mogelijkheden voor intermodaal vervoer gaan toenemen. Over het gehele traject van de E313 in het netebekken komt een bijzonder dicht net voor van verkeerscomplexen. • Ontsluiting Netebekken: Er dient een geïntegreerde gebiedsgerichte visie ontwikkeld te worden voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen tussen Herentals en Ham/Tessenderlo via de kanaalweg. De opmaak van een streefbeeld voor de primaire kanaalweg is dringend. Zaken hierbij te onderzoeken en mogelijk later uit te voeren zijn het herleggen van de	

		Kanaalweg (Veedijk en Geel), een ontsluitingsweg voorzien langsheen de E313 op een aantal plaatsen. Het streefbeeld kan resulteren in de opmaak van een aantal RUP's. Hiervoor is een doorrekening en bepaling van de ontsluitingsstructuur voor de zone Zandhoven – Ham noodzakelijk. Een input van socio-economische gegevens is noodzakelijk voor de werking van de doorrekening Bepaling en verbetering van/aanleg van de ontsluitingen van de bestaande en uit te breiden of nieuwe bedrijventerreinen (hiertoe zal overdracht van wegen noodzakelijk zijn.	
Rhein-Ruhr Rail Connection		Haalbaarheidsstudie naar een alternatieve grensoverschrijdende spoorverbinding ('3RX'). Het betreft een onderzoek naar de haalbaarheid van een alternatieve grensoverschrijdende spoorverbinding in de Maas-Rhein-Ruhr regio. Doelstelling is te onderzoeken of het verbeteren van bepaalde baanvakken in deze grensstreek een economisch en technisch haalbare oplossing is voor de kwetsbaarheid van bestaande grensoverschrijdende spoorverbindingen tussen België, Duitsland en Nederland. De haalbaarheid wordt onderzocht op ruimtelijk, technisch en economisch vlak. De haalbaarheid wordt vergeleken met de haalbaarheid van het A52 tracé, het historisch tracé van de Ijzeren Rijn en een nulalternatief.	Studie eind 2015 aanbesteed
Streefbeeldstudie N152	15 december 2005	• Bij de inrichting van de ruispunten moet een evenwicht worden gezocht tussen enerzijds voldoende doorstroming om een bestemming vlot te bereiken en anderzijds een bepaalde weerstand zodat de N152 de	

		rol van de N 19 niet overneemt. • Om sluipverkeer in omliggende woonstraten te vermijden, worden kruispunten zodanig ingericht dat voldoende doorstroming gegarandeerd is en worden de noodzakelijke ondersteunende ingrepen in het onderliggende weggennet aangegeven. • Het aantal conflictpunten voor gemotoriseerd verkeer bij het kruisen van de weg wordt beperkt. • De omrijfactor voor fietsers dient tot een minimum beperkt te worden en langsheen het hele traject worden veilige fietspaden gerealiseerd. Buiten de bebouwde kom wordt gestreefd om de fietser maximaal te scheiden van het autoverkeer. • Voor de rotondes werd gesteld dat de fietsers uit de voorrang worden gehouden op rotondes.	
Streefbeeldstudie N19-R14-N71	19 december 2008	Doelstellingen • het uitbouwen van de as N19-R14-N71 als ruimtelijke drager van de Kempische As • het ruimtelijk herinrichten van de as N19-R14-N71 i.f.v. de selectie als primaire weg I • het ruimtelijk-structureel en stedenbouwkundig inpassen van de as N19-R14-N71 in zijn omgeving, en het optimaal inpassen van de aansluitingspunten in de kleinstedelijke gebieden • het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van de as N19-R14-N71 • het uitbouwen van de as N19-R14-N71 als primaire weg I • het vrijwaren van de selectieve	

		bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied rondom de as N19-R14-N71 • het verzekeren van de verkeersveiligheid op de as N19-R14-N71 Globale visie: • verminderen van de aansluitingen i.f.v. het selectief ontsluiten van kleinstedelijke gebieden en economische zones • optimaliseren doorstroming d.m.v. scheiding van doorgaande en lokale stromen en de capaciteit van de weg vergroten, uitgaand van het wegwerken van de bottlenecks • ongelijkvloerse kruisingen vormen het uitgangspunt en ruimtelijk samenhangende segmenten worden uniform vormgegeven. Op die manier ontstaat een duidelijke leesbare en herkenbare omgeving. • invullen van de missing links voor de verschillende netwerken • verhogen verkeersveiligheid en –leefbaarheid integratie in de ruimtelijke omgeving, nl. stedelijk weefsel, valleigebied, bedrijvenzone, bosgebied, …	
Studie N108 – R16	AWV	studie van de rechtstreekse aansluiting van de N108 Lier – Duffel op de R16 – Ring Lier ten behoeve van het ontlasten van de kruispunten van de N108 – N10 en N10 – R16. Deze kruispunten zijn geografisch erg dicht bij elkaar gelegen en kennen zeer hoge verkeersintensiteiten waardoor vlotte afwikkeling moeilijk verloopt. Bovendien zijn de fietspaden langsheen beide kruispunten niet conform. Daarnaast is ook een betere verdeling van	

		het intergemeentelijk en bovenlokaal verkeer tussen N14 en N108, ter ontlasting van doorgaand verkeer doorheen het centrum van Duffel (via N14), een doelstelling.	

2.2.2. PROVINCIALE PLANNEN

Mobiliteitsstudie Middenkempen		- Visie ruimtelijke structuur ***Bedrijvigheid*** concentratie en verdichting, eveneens in combinatie met vergroening en blauw-groene dooradering. Het rendement van de noodzakelijke investeringen in een betere ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen, zal daarbij ook fors toenemen. Tegelijk wordt de organisatie van collectief bedrijfsvervoer evidenter en ook qua goederentransport zijn er efficiëntiewinsten te halen uit de bundeling van bedrijvigheid ***Sterk blauw-groen netwerk*** De groene fiets-assen die werden voorgesteld, passen ook in een ruimer en ruimtelijk verhaal. Het weren van doorgaand en sluipverkeer op de verbindingen tussen kernen onderling, biedt tegelijkertijd immers de mogelijkheid om, dwars over die wegen heen, versnipperde groene ruimtes terug beter onderling te verbinden. Hetzelfde geldt natuurlijk voor het downgraden van een aantal bruggen over de snelweg tot ecoducten, alleen bestemd voor fietsers en landbouwvoertuigen. Die ecologische verbindingen versterken niet alleen de samenhang tussen de open ruimte in de Middenkempen en de Noorderkempen, maar ook over de grenzen van die deelgebieden heen ***Compacte woonontwikkelingen in functie van kernversterking*** De hele aanpak inzake duurzame mobiliteit vraagt ook een ruimtelijke ontwikkeling,	

		gericht op kernversterking. De gemiddelde bebouwingsdichtheid in de Kempische steden en gemeenten is over het algemeen zo laag, dat zorgvuldig verdichten kan, zonder het karakter van stad of dorp aan te tasten. De zogenaamde 'appartementisering' die overal welig tiert, moet daarbij dringend een halt worden toegeroepen en plaats maken voor verdichtingsconcepten op maat en schaal van de kern. Die aanpak speelt ook in de kaart van de duurzame mobiliteit. Openbaar vervoer wordt alleen maar efficiënter mogelijk, als de gebruikers ervan dicht genoeg bij de haltes wonen en werken. Diezelfde duurzame mobiliteit creëert tegelijk ruimte in de kernen, publieke ruimte die opnieuw in te richten is op maat van mensen te voet of per fiets, in plaats van op maat van de auto - mobiliteit ***Doorgaand verkeer via ontsluitingsdriehoek E34-E313-N19-N19g*** Er wordt uitgegaan van het principe dat er geen maasdoorsnijding mag zijn van de Middenkempen tussen de E34 en de E313. Doorgaand verkeer dient te worden geweerd. Doorgaand verkeer wordt afgeleid naar de N19-N19g en de E313 en de E34. Om de doorstroming op de N19 (wegvak tussen Eikenlaan en E34) te verbeteren dient er een scheiding te komen van het doorgaand verkeer en het lokaal verkeer. De huidige wegencategorisering in de Middenkempen gaat uit van lokale wegen.	

		Er zijn geen secundaire wegen die doorheen de Middenkempen lopen. Twee noord-zuidverbindingen vervullen een rol in de interne ontsluiting van de Middenkempen. Het gaat om de N153 en de N14. Voor de N153 wordt ingezet op het verbeteren van de doorstroming. De ondertunneling van de spoorweg aan de Poederleeseweg – Lichtaartseweg vormt daarbij een belangrijke randvoorwaarde. De N14 op het grondgebied van Zandhoven is al grotendeels heringericht. De aanpassing van het op- en afrittencomplex in Massenhoven vormt het sluitstuk van de optimalisering van de N14 ***Optimaliseren van de knoop van Ranst?*** In de conceptnota werden verschillende scenario's onderzocht omtrent de optimalisatie van het knooppunt E34-E313. Het verkeersmodel toonde aan dat het verknopen van de E34-E313 weinig potentieel had. Vervolg wordt opgenomen door de vervoerregio Antwerpen. ***Bijkomende oost-westverbinding te Herentals*** Modelmatig verkeersonderzoek heeft aangetoond dat een bijkomende oost-west verbinding te Herentals op termijn wenselijk is. Door het oost-west verkeer te bundelen met het Albertkanaal of de E313 ontstaat er een dubbele ringstructuur die enerzijds de R15 (ring rond Herentals) ontlast en anderzijds de verbinding tussen de verschillende bedrijventerreinen in het ENA optimaliseert;	
Mobiliteitsstudie N18-		Vandaag vormt de N18 voor Dessel en het	

N118		noordelijk deel van de gemeente Mol de belangrijkste ontsluitingsweg. Voornamelijk de ontsluiting van het zwaar verkeer vormt in deze twee gemeenten een belangrijk probleem. Door de aanleg van een verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk wordt een alternatieve route voor het zwaar vervoer gecreëerd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om tonnagebeperkingen in te stellen voor de woongebieden in beide gemeenten die vandaag belast worden met doorgaand zwaar verkeer. verbinding wordt voorzien ter hoogte van Donk – Goormansdijk	
Streefbeeldstudie N10-R16-N14	Provincie Antwerpen	Ruimtelijk concept - beheerste ontwikkeling van het gebied. Grote economische ontwikkelingen van distributie en industrie worden verwezen naar het grootstedelijke gebied Antwerpen en het economische netwerk Albertkanaal (ENA), waar voldoende ruimte wordt gezocht voor dergelijke ontwikkelingen - kleinstedelijke gebieden Lier, Heist-op-den-Berg en Aarschot ontwikkelen zich als autonome kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau in het buitengebied - Om het buitengebiedkarakter te versterken moet de leefbaarheid (voornamelijk verkeersleefbaarheid) sterk worden verbeterd - aanwezige capaciteit van de drager van het stedelijk netwerk Lier – Aarschot wordt optimaal benut door het gebundelde bestemmingsverkeer. Het	

		openbaarvervoeraanbod wordt geoptimaliseerd, waardoor de stationsomgevingen aantrekkelijke verdichtingsgebieden worden. De stationsomgevingen van Lier en Heist-op-den-Berg zijn belangrijke ontwikkelingspolen voor dienstverlenende activiteiten - economische ontwikkeling van Lier wordt in het noorden van de stad gelokaliseerd. Ten zuid(oost)en van de stad worden enkel regionale overslagactiviteiten toegelaten (geen productie), gericht op het vervoer te water (via het Netekanaal) In Heist-op-den-Berg wordt de nog beschikbare oppervlakte bedrijventerrein op een kwaliteitsvolle manier ingericht: met een groene dooradering en een beperkte densiteit. Het type bedrijvigheid wordt eveneens gestuurd (geen grootschalige distributie).	
Evaluatie verkeers- en vervoersstructuur RSPA	Provincie Antwerpen	Volgende aanbevelingen worden gegeven: 1 De huidige wegencategorisering als bindende basis behouden tot ze vervangen is door een eveneens bindende herwerkte bepaling van de netwerkstructuur en bijhorende inrichtingsprincipes. Bij deze herwerking gelden volgende uitgangspunten: • een dynamischere opvatting van het functioneren van het wegsysteem, dit betekent geen overal toegepaste rigide boomstructuur maar bv. een dragend onderliggend netwerk dat wanneer er overdruk op het hoofdwegennet ontstaat als eigenstandig netwerk kan functioneren	

		(cfr MOZO-studie(1)) • een multimodaal geïnterconnecteerd infrastructuurnetwerk • ruimtelijke afstemming van weginrichting binnen het kader van de corridorbenadering 2 Reorganisatie van het OV door de ruimtelijke knooppuntenbenadering. De vervoerregio's dienen een beleid te ontwikkelen waarbij mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling op mekaar worden afgestemd. 3 Het netwerk van fietsostrades verder uitbouwen en onderzoeken waar er bijkomende fietsostrades moeten komen om alle mazen van de provincie en de attractiepolen zoveel mogelijk te verbinden 4 Een uitgebreidere waterwegencategorisering opnemen op provinciaal niveau in de 'Nota Ruimte. Met name dient er voor het secundaire net een visie ontwikkeld te worden waarin zowel vervoerseconomische, recreatieve als landschappelijke criteria afgewogen worden. Daarenboven kan (met aanvullend onderzoek) het vlindermodel voor het personenvervoer (zie aanbeveling 3) ook worden toegepast op logistieke overslagknopen om zo tot multimodale logistieke knooppunten te komen. 5 Multimodaliteit en combimobiliteit in deze netwerken verankeren 6 In het beleidsdocument 'Nota Ruimte' een strategie formuleren om tot een betere afstemming te komen tussen ruimte en mobiliteit. Daarbij dient de focus te liggen op de knooppunten en infrastructuurcorridors	

		7 Bij de in het beleidsdocument 'Nota Ruimte' te formuleren knooppuntstrategie uitgaan van een categorisering van knooppunten waarin ook rekening gehouden worden met een evenwichtige balans van bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling: • Het in deze nota ontwikkelde knoop-plaatsmodel en de onderscheiden categorieën kunnen als basis dienen voor het te hanteren model • Als streefwaarden kan vertrokken worden van de in de nota geïdentificeerde wensbeelden voorgesteld in de vlindermodellen 8 Bij de in het beleidsdocument 'Nota Ruimte' te formuleren corridorstrategie uitgaan van een categorisering van corridors waarin de infrastructuren van de verschillende modi die in corridors aanwezig zijn of uitgebouwd dienen te worden afgestemd worden op duurzame mobiliteitsontwikkeling. Ook de ruimtelijke ontwikkeling dient op het goed functioneren en optimaal gebruik van deze infrastructuren afgestemd te worden. • Het in deze nota ontwikkelde streefbeeldmodel voor een multimodale infrastructuurbenadering en betrekken van de ruimtelijke omgeving in deze corridors kan als basis dienen voor de te ontwikkelen methodologie	

2.2.3. GEMEENTELIJKE PLANNEN

Masterplan stationsomgeving Herentals met haalbaarheidsstudie ondertunneling spoorweg-R13		• Ondertunneling Belgiëlaan • Nieuwe parking station 700 wagens • Autoluw stationsplein • Integratie fietssnelweg noordzijde station. • Ondertunneling spoorwegovergang Wellens	
Mobiliteitsplan Begijnendijk	Goedgekeurd nov 2014	• Vraag naar opwaardering stationsomgeving en bediening door lokale buslijn • N21 Werchtersesteenweg is lokale I • Prof. Scharpélaan, Moorsemsestraat, Baalsesteenweg, Kleinesteenweg, Haltestraat, Dorpsstraat zijn lokale II • Herinrichting centra Begijnendijk en Betekom, oa in functie van betere doorstroming OV	
Mobiliteitsplan Berlaar	Conform verklaart op 15 oktober 2003 en werd in 2008 getoetst op zijn actualiteitswaarde.	• Herinrichting van de doortocht in de kern in Berlaar • Herwaarderen open ruimtestructuur Gestel • Aanleg omleidinsweg N10 ter hoogte van Heikant. • Goed doordachte ontsluitingsroutes van het vrachtverkeer naar de n10 waarbij de kernen zoveel mogelijk vermeden worden • Een betere doorstroming op het kruispunt Markt-Legrellestraat in het kader van de herinrichting van de markt zal het sluipverkeer op de as Alpenroosstraat-Daalstraat sterk verlagen. • Aantal voertuigbewegingen doorheen de kern zoveel mogelijk vermideren voor de leefbaarheid voor de zwakke	

		weggebruikers. • Tekort aan parkeercapaciteit: herschikken perkeeraanbod centrum, extra parkeerplaatsen station en aanpassen parkeerregime Molenhie en Kapellebaan • Realisatie 'KMo-zone De Hutten' met ontsluitingsweg naar N10 • Fietsnetwerk: Realisatie fietsostrade als hoofdroute. Heraanleg fietspaden en –doorsteken. Plaatsing van voldoende en diefstalveilige fietsenstallingen op belangrijke publieke functies en aan belangrijke bushalten • Voetgangersvoorzieningen: Herinrichting voetgangersvoorzieningen conform vademecum. Toepassen STOP-principe bij herinrichting publiek domein. Uitwerken trage wegennetwerk. Verbetering oversteekbaarheid op wegen met veel ongelukken.	
Mobiliteitsplan Grobbendonk	Beleidsplan goedgekeurd door PAC November 2011. Momenteel is er een nieuw mobiliteitsplan in opmaak.	• Opwaardering stationsomgeving Bouwel gewenst; momenteel niet bediend door bus • halte Wolfstee verder uitbouwen als volwaardig transferium richting Antwerpen • Buslus Grobbendonk – Bouwel – Herenthout – Herentals – Vorselaar zou ook station Bouwel aandoen • Maatregelen tegen sluipverkeer richting Pulle, industriezone Klein Gent (Herentals) en Lier • Ruimte voor vrachtwagenparking op Industrieweg naast Kerkstoel • Suggestie voor nieuwe brug over	

		Albertkanaal in kader van ENA	
Mobiliteitsplan Heist-op-den-Berg	December 2013	• Verdichting centrumgebied • Tragewegenplan • Prioriteiten fiets: aanleg fietssnelweg en fietspaden langs N10 • Auto: aanleg oostelijke rondweg, vraag voor hogere wegencategorisering van N10 en N15 Westerlosesteenweg (van lokaal naar secundair) • Uittekenen lokale vrachtroutes (afschermen Schaliehoevestraat)	
Mobiliteitsplan Herentals	Beleidsplan goedgekeurd door PAC Mei 2014	• Herinrichting stationsomgeving als aantrekkelijk en toegankelijk vervoersknooppunt (masterplan opgemaakt) • Reactivering spoorlijn Herentals – Aarschot • Doorstroming op Ringlaan verbeteren door ijzeren Rijn ongelijkvloers te kruisen	
Mobiliteitsplan Herenthout	Goedgekeurd PAC oktober 2011	De gemeente heeft geen bovenlokale wegen. Zwaar vervoer dient gebruik te maken van lokale wegen type I, op lokale wegen type II zullen maatregelen genomen worden om die minder aantrekkelijk te maken voor vrachtverkeer. Ook wordt een tonnagebeperking voorzien uitgezonderd laden en lossen. Wat openbaar vervoer betreft is er een vraag naar een vaste busverbinding met Berlaar tijdens schooldagen en een verhoging van de frequentie naar Lier en Bouwel.	
Mobiliteitsplan Herselt	Goedgekeurd PAC april 2004	Indien de heraanleg van de doortocht onvoldoende effect zou hebben, wordt de suggestie gedaan om een ringweg aan te	

		leggen, vooral als voorkeursroute voor vrachtverkeer.	
Mobiliteitsplan Hulshout	Goedkeuring PAC maart 2005	Ten noorden van de kern van Hulshout wordt gezocht naar mogelijkheden voor de uitbreiding van een bedrijventerrein. Er worden vrachtroutes uitgewerkt voor een scenario met omleidingsweg rond Heist-op-den-Berg en bij afwezigheid van een omleiding.	
Mobiliteitsplan Laakdal	Goedgekeurd PAC februari 2013	De gemeente Laakdal bepaalt de vrachtroutes richting de op- en afrittencomplexen op de E313 Geel Oost en Geel West.	
Mobiliteitsplan Lier	2011	• Vraag naar omleidingsweg rond Koningshooikt • Verbetering van doorstroming op R16 om sluipverkeer tegen te gaan • Nieuwe toegangsweg naar station • Vernieuwing stationsomgeving tot krachtig multimodaal knooppunt • Uitbouw fietsnetwerk langs BFF en fietsostrades	
Mobiliteitsplan Nijlen	2009, wordt vernieuwd Input omtrent kader en concept zal aangeleverd worden. Tevens concrete elementen zodra beschikbaar (verwacht voorjaar 2021)	• Woonuitbreidingen worden geconcentreerd in Nijlen centrum en Kessel • Lokaal bedrijventerrein aan Biest voor herlokalisatie zonevreemde bedrijven • Herinrichting doortochten van Kessel en Nijlen • Vraag naar verhoging treinaanbod naar Antwerpen, Brussel en Turnhout • Streefbeeld voor spoorweg (IJzeren Rijn)	
Mobiliteitsplan Olen	Beleidsplan goedgekeurd door PAC Januari 2008	• Opwaardering station Olen - goederenkoer als parking; potentieel voor werknemers Umicore • Aanleg carpool-parking aan afrit E313 • Opwaardering Industrielaan tot	

		primaire weg type II • Suggestie om Bobbejaanland te promoten als B-dagtrip vanuit station Herentals • Mobiliteitsplan wordt herzien	
Mobiliteitsplan Westerlo	Goedgekeurd PAC december 2007	Gemeente Westerlo bepaalt vrachtroutes langs de N19 aan de oostzijde en langs de N152 en Gevaertlaan tussen Heultje en Zoerle-Parwijs	

2.3. Visie vanuit de verschillende verkeersplannen en studies

2.3.1. WEGENCATEGORISERING, CIRCULATIE, VRACHTROUTES EN INFRASTRUCTURELE INGREPEN

Kaart 2: wegencategorisering

2.3.2. OPWAARDERING STATIONS, WEGWERKEN BARRIÈREWERKING IJZEREN RIJN

In de verschillende mobiliteitsplannen wordt ingezet op het aantrekkelijker maken van de stationsomgevingen (Lier, Geel, Olen, Herentals, Bouwel). Dit is vaak ook gekoppeld aan het wegwerken van de barrière van de spoorweg. Ook in Begijnendijk bestaat de vraag naar een opwaardering van de stationsomgeving (en bediening door lokale buslijn). Grobbendonk en Herentals suggereert het verder uitbouwen van de halte Wolfstee als volwaardig transferium richting Antwerpen.
Wat betreft het busvervoer worden volgende concepten in de mobiliteitsplannen beschreven:

- Buslus Grobbendonk, Vorselaar, Bouwel, Herenthout en Herentals.
- Tangentlijn Lier-Broechem, Oelegem en Schilde
- Snellere verbindingen vanuit Vorselaar en Lille naar Antwerpen, Turnhout, Geel en Herentals.
- vaste busverbinding vanuit Herenthout met Berlaar tijdens schooldagen en een verhoging van de frequentie naar Lier en Bouwel.

2.3.3. FIETSEN: VERDERE INVULLING BOVENLOKAAL FIETSROUTENETWERK

In de gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn vooral acties te vinden voor het veiliger en comfortabeler maken van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.
Een belangrijk dossier daarin is dat van de fietspaden langs de N10 tussen N15 en de Lostraat in Heist-op-den-Berg. Andere prioriteit voor Heist-op-den-Berg is de aanleg van de fietssnelweg.
Op het grondgebied van de provincie Vlaams-Brabant is de N10 recent heraangelegd met vrijliggende fietspaden.

3. Gericht ruimtelijk onderzoek

3.1. Bebouwingsstructuur

Door de groeiende spreiding van de bevolking kan geheel het projectgebied beschouwd worden als één (diffuus) verstedelijkt gebied. De kaart waarbij het ruimtebeslag (toestand 2013) in kaart is gebracht met woonkernen (kernen, linten, verspreiden bebouwing, toestand 2013) laat dit duidelijk zien. De exponentiële groei zorgt voor een spreiding tot ver buiten de hoofddorpen, waarbij de kleinere dorpen en gehuchten een grote uitbreiding hebben gekend met een lage dichtheid.
Het ruimtebeslag in Vlaanderen neemt dagelijks met gemiddeld 6 hectare toe. Dit gaat gepaard met talrijke nieuwe bouwontwikkelingen, met lintbebouwing en een urban sprawl tot gevolg. Het projectgebied beschikt over zo'n 2.611 km lopende wegenis waarvan ondertussen al zo'n 780 km bestaat uit lintbebouwing, goed voor 30 % van het totaal. Als men volgens dit model blijft doorgroeien zal de open ruimte verder aangetast worden en aan belang verliezen.

Kaart 3: Diffuse spreiding woongebied

Kaart 4: inwonersaantal kernen in relatie tot verspreiding lintbebouwing aangepaste kaart gebruiken

Vooral in het zuidelijke deel van het studiegebied zien we een sterke verlinting. Heist-op-den-Berg, Hulshout en Begijnendijk kennen een sterke sprawl. We hebben ook bekeken hoe de inwonersaantallen binnen en buiten de kernen zich verhouden. Gemeentes zoals Begijnendijk, Heist-op-den-Berg, Herselt, Laakdal en Westerlo scoren zeer slecht, tot zelfs 75% van de inwoners die buiten de kernen wonen.

	aantal kernen*	inwoners kernen	inwoners buiten kerngebieden	%	inwoners gemeentes totaal
Heist-op-den-berg	11	15.400	27.537	64,13 %	42.937
Lier	3	24.123	12.508	34,16 %	36.631
Herentals	5	26.678	1.589	5,6 %	28.267
Nijlen	5	17.127	5.811	25,3 %	22.938
Westerlo	11	12.206	12.894	51,37 %	25.100
Laakdal	4	6.870	9.275	57,45 %	16.145
Herselt	7	5.358	9.161	63,1 %	14.519
Olen	3	8.847	3.711	29,55 %	12.558
Berlaar	2	6.717	4.941	42,38 %	11.658
Grobendork	3	7.450	3.713	33,26 %	11.163
Hülshout	3	5.758	4.710	44,99 %	10.468
Begijnendijk	3	2.539	7.705	75,2 %	10.244
Herenthout	2	6.677	2.417	26,5 %	9.094
extra					
Aarschot	6	11.898	18.277	60,5 %	30.175

bronnen:

afbakening kerngebieden: geopunt catalogus, Kernen, linten, verspreide bebouwing in Vlaanderen

inwonersaantal 2020 provincie Antwerpen: www.vlaanderen.be/gemeenten-en-provincies/provincie-antwerpen

grootstedelijk gebied: RSP Vlaanderen december 2000, kleinstedelijk gebied/ kernen met minder dan 10.000 inw, gehuchten: kernen met minder dan 1.000 inw)

Tabel 1: overzicht inwonersaantallen kernen en buitengebieden per gemeente

De stedelijke gebieden hebben voornamelijk inwoners in de kernen wonen. Herentals is met slechts 5,6% inwoners buiten de kernen de koploper, andere gemeenten (Lier, Nijlen, Olen, Herenthout, Grobbendonk) hebben tot 1/3 van hun bevolking buiten de kernen wonen.

"De openruimte is wel zeer versnipperd zuidwestelijk tussen de regio Lier, Heist-op-den-Berg richting Mechelen. 'Dit komt omdat de regio kampt met een sterk oprukkende versnippering omwille van verdere verlinting door bewoning, het grote aantal serres, het gebruik van landbouwgronden voor recreatieve doeleinden en de bijkomende economische activiteiten." (bron Nota ruimte provincie Antwerpen).

3.2. Bedrijvigheid (kaarten in bijlage: bedrijvigheid en landbouw, multimodale bedrijvigheid)

De paars ingekleurde zones zijn duidelijk afleesbaar aangrenzend aan multimodale locaties zoals bevaarbaar water, snelwegen (E313 en E314) en spoorlijnen.

Langsheen het Albertkanaal bevindt zich het Economisch Netwerk Albertkanaal, kortweg ENA. Het Albertkanaal loopt noordelijk over het projectgebied van west naar oost en is ruim honderd kilometer lang. Binnen het werkgebied zijn de bedrijventerreinen grootschalig en lineair geclusterd rond het Albertkanaal en langsheen spoorlijnen. Rond de ringweg (R16) van Lier zijn er enkel verspreide bedrijventerreinen aangrenzend aan de ring. Tenslotte zijn er ook enkele geïsoleerde bedrijventerreinen zoals het industriepark Hulshout – Heultje (Westerlo) en ten zuiden van Lier (Vanhool langs de N10 en Heist-op-den Berg langs de N10). Verder zijn er gefragmenteerde kleinschalige bedrijventerreinen die in elke gemeente te vinden zijn, maar die vaak onvoldoende goed ontsloten zijn.

In Grobbendonk is er een duidelijke cluster van de bedrijventerreinen onder het Albertkanaal. Daarentegen is er in Herentals een verschuiving en snijden de bedrijven dieper in het stedelijk weefsel langsheen de beide zijden van het Albertkanaal. Dit wordt mede veroorzaakt door de ontdubbeling van het Albertkanaal met het Kanaal naar Bocholt. Bedrijventerreinen blijven oostelijk van het Albertkanaal geclusterd en snijden versnipperd verder in het weefsel waar het samenkomt met de lineaire bedrijventerreinen langs het Albertkanaal in Olen.

De bedrijventerreinen langs het Albertkanaal (ENA) kennen dus een structurele indeling en zijn binnen het werkgebied en in héél Vlaanderen performant. Desalniettemin is er een gebrek aan continuïteit wat resulteert in een gefragmenteerd economisch weefsel met versnipperde en geïsoleerde bedrijven.

Kaart 5: multimodaal ontsloten bedrijventerreinen

Kaart 6: tewerkstellingsdichtheid per ha - ruimtebeslag (2013)

Verder is de relatie van tewerkstelling per hectare in Vlaanderen (2013) met industriezones en woonkernen in kaart gebracht. Hoe roder de kleur hoe intensiever de werkactiviteit op die locatie is. De tewerkstellingskaart toont opnieuw de grote bedrijventerreinen en woonkernen als hotspots van bedrijvigheid. Voor de kernen is dit zowel voor de steden als de kleinere dorpskernen het geval. Daarnaast valt opnieuw het diffuse gebruik van de open ruimte op: de tewerkstellingskaart volgt de urban sprawl, door een erg verspreide tewerkstelling in het buitengebied. Deze zijn niet uitsluitend toe te wijzen aan vb. landbouwbedrijven.

De toenemende druk op de open ruimte blijft sturend binnen de industrie en alsook landbouw. Strategisch verdichten en clusteren moet kunnen anticiperen op groeiende trends van schaalvergroting en intensivering.

De landbouwgebieden zijn prominent aanwezig en gefragmenteerd over heel Vlaanderen. Binnen het projectgebied zien we densere clusters in Berlaar, Herenhout, Westerlo en ten noorden van Heist-op-den-Berg. De consistentie neemt meer af richting Begijnendijk, Herselt en Laakdal. Dit o.a. door de aanwezigheid van grootschaligere natuurgebieden en de sprawl in deze gemeentes. Landbouw hoeft niet altijd een barrière te zijn met het natuurgebied. Belangrijk blijft de discussie over de relatie tussen openruimte, natuur en landbouw.

Landbouw, natuur en milieu in harmonie

". Stilaan raakt iedereen overtuigd dat landbouw, natuur en milieu perfect kunnen samengaan en niet noodzakelijk tegenstrijdige doelstellingen hoeven na te streven. Het agronatuurbeheer zit in Vlaanderen in de lift. Meer dan 4.200 landbouwers hebben vandaag beheerovereenkomsten lopen met de VLM. Dat is een stijging met zowat 20 % in vergelijking met 2006. En de resultaten tonen een positief effect op het milieu. (bron: Vlaams Ruraal Netwerk)

Kaart 7: landbouwgebied en bedrijvigheid

3.3. Open ruimte, landschap, natuurlijke structuur

Het projectgebied heeft enkele belangrijke riviervalleien zoals de Kleine Nete en Grote Nete. Met de Demer en de Wimp vormen zei de belangrijkste structurele en ruimtelijke dragers. In Lier vloeien de beide rivieren samen. Met het Sigmaproject (rode contour op kaart op kaart hydrologische netwerken) worden deze valleigebieden voorzien van bescherming en natuurlijke overstromingsgebieden. Er wordt ruimte gegeven aan de beekvalleien zodat ze hun natuurlijk karakter kunnen behouden, overstromingen kunnen voorkomen en ecologische stapstenen kunnen vormen. Echter is die niet overal mogelijk. De natuurlijke stromen moeten vaak plaats bieden voor verharding, wegenis, landbouw of agglomeraties. Zo is bijvoorbeeld de Wimp veel van zijn natuurlijk karakter verloren, met veel overstromingen bij hoogwatertij tot gevolg. De Wimp vormt de grens tussen Heist-op-den-Berg en Herentals en Herenthout en stroomt bij Berlaar-Herenthout in de Grote Nete. Het Kempense Sigmaproject ligt over Lier, Nijlen, Grobbendonk, Berlaar. Hier ontstaat er een nieuwe synergie tussen landbouw, natuur, bosgebieden. De kronkelende beekvalleien creëren een divers landschap met talrijke aantakkingen van waterlopen, kleine en grote boscomplexen en open landbouwgebieden.

Het grootste reliëfverschil van de regio kunnen we terugvinden tussen Kasterlee en Herentals: de Kempense Heuvelrug. De heuvelrug is een ruimtelijk structurerend segment die gezorgd heeft voor unieke landschappen waaruit er een verscheidenheid aan bodemgebruik geëvolueerd. Het landschap bestaat uit aaneengesloten bosgebieden, uitgestrekte naaldbossen met een afwisseling van heideveldjes. De omgeving van de Nete en het provinciaal groendomein de Averegten zijn biodiverse paradijzen. Nijlen blinkt uit door zijn gevarieerde natuur en wisselend landschap. Gelegen in de voortuin van de Kempen vind je hier heide en moeras, dichte bossen en uitgestrekte velden. Berlaar is naast zijn licht verstedelijkte kern ook alom vertegenwoordigd door landbouw en uitgestrekte landschappen.

Op de overgang van de Kempen en het Hageland ligt het provinciaal groendomein van de Merode. Het gebied strekt interprovinciaal van Antwerpen, Limburg tot Vlaams-Brabant. Het is een regionaal landschap dat bestaat uit bosrijke gebieden in het zuidoosten van Antwerpen. Het is ook het punt waar de Demer en Nete elkaar ontmoeten. Er zijn diverse bodemgronden aanwezig zoals het natuurgebied ‘de Langdonken’ dat de overgang tussen de arme zandgronden van de Kempen en het ‘rijkere’ Hageland vormt. Zulke (overgangs-)gebieden zijn een ecotoop voor heel wat zeldzame soorten. Al deze bijzondere landschappelijke oefenen een grote aantrekkingskracht uit op bezoekers.

“De strategie gaat uit van een samenwerking tussen verschillende actoren om een geïntegreerd programma op te stellen voor de open ruimte.”

Bron: Visienota Ruimte

Kaart 8: bos- en natuurgebieden

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON), de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden behoren tot de belangrijke instrumenten van het natuur- en bosbeleid. Deze instrumenten worden gedeeld met het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Kaart 9: hydrologische netwerken

Kaart 10: conflict ecologische netwerken en stapstenen met de bestaande wegenis (GRB)

Het aanwezige ecologische netwerk wordt veelvuldig doorsneden door het fijnmazige wegennetwerk. Een deel van deze wegen zijn landbouwwegen, fietspaden of trage wegen. De wegen die door regulier wegverkeer gebruikt worden vormen echter barrières, zeker wanneer deze met lintbebouwing gepaard gaan.

Kaart 11: conflict hydrologische netwerken en de bestaande wegenis (GRB)

Ook voor het waternetwerk hebben we de doorsnijding door wegenis in kaart gebracht. De riviervalleien van de Grote en Kleine Nete en de Wimp worden veelvuldig doorsneden door weginfrastructuur, met versnippering als gevolg.

3.4. Ruimtelijk functionele analyse : overzicht attractiepolen, natuurrecreatie en erfgoed

In de kaart attractiepolen zijn de lokale en bovenlokale aantrekkingspolen in beeld gebracht.
Zoals scholen, sportvoorzieningen, culturele centra, gemeentehuizen, ziekenhuizen en woonzorgcentra.

Herentals is qua voorziening sterk vertegenwoordigd in relatie met zijn eerder beperkte oppervlakte. Net zoals voor Lier bevinden de voorzieningen zich sterk binnen de stadskern/ring. Lier is een cruciaal knooppunt omwille van de strategische ligging in het spoor- en wegennetwerk. Bij Heist-op-den-Berg zien we eerder een verspreiding door zijn veelvoudige kernen (elf). Laakdal, Hulshout en Olen zijn eerder ondervertegenwoordigd in voorzieningen. Hierbij zijn er ook nog natuurlijke attractiepolen een draagwijdte op provinciaal niveau. Laakdal, Herselt en Herenthout hebben een groot aandeel aan bossen en natuurrecreatie. Kaart natuur en recreatie zijn de verschillende natuurlijke attractiepolen in kaart gebracht samen met het recreatief fietsnetwerk.

Binnen het werkgebied zijn er ziekenhuizen in Lier en Herentals, deze hebben een intergemeentelijke aantrekkingskracht aangezien de ziekenhuizen in omstreken eerder ondervertegenwoordigd zijn. Grenzend aan het werkgebied zijn er ook ziekenhuizen in Aarschot, Geel, Diest. Bovenlokale functies zoals o.a. ziekenhuizen, hogescholen, en natuurrecreatie hebben belang op provinciaal niveau en brengen veel verkeersbewegingen buiten de woonkernen met zich mee.

Niet alle kernen moeten noodzakelijk groeien om levendig te zijn. Een sterke visie op kernversterking in plaats van kernverdichting. De meeste kleinere kernen moeten niet focussen op meer woningen, extra functies en voorzieningen, maar eerder op kwaliteit van de woonomgeving, op sociale samenhang en vitaliteit. Een visie rond kernversterking kan een toetsingskader zijn voor de ontwikkelingen in de toekomst.

Kaart 12: lokale en bovenlokale attractiepolen

Kaart 13: natuurrecreatie en erfgoed gekoppeld aan het fietsknooppuntennetwerk

Er blijven de dag van vandaag nog heel wat typische en historische elementen in het landschap bewaard. Daartussen stromen de valleien van de Kleine en Grote Nete en de Aa met een fijnmazig netwerk van beken. Parralel aan de beekvalleien zijn vaak fietsverbindingen die een verbinding maken met de natuurlijke attractie polen. Tussen de open landbouwgebieden, landschappen en natuur zijn er bovendien nog prachtige kasteeldomeinen, abdijen, oude forten en historische stadscentra met erfgoedwaarde. (Abdij Averbode, Varenbroek, kasteel Domein de Merode Westerlo, ..)
In Lier vinden we beschermde monumenten en erfgoed geconcentreerd terug in het historisch centrum. Net zoals Lier heeft ook Herentals een groot aandeel aan erfgoed binnen de kern. Gevolgd door Aarschot

en Nijlen met verrassende erfgoedelementen in zijn gemeente. Deze natuurlijke en erfgoed-attractiepolen trekken lokaal en bovenlokaal toerisme aan. Het is dan ook belangrijk dat zowel de lokale als bovenlokale attractiepolen goed bereikbaar zijn voor de fietsers en wandelaars, in de kaart *natuurrecreatie en erfgoed gekoppeld aan het fietsknoop en treinnetwerk* is de relatie in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat de fietssnelweg (blauwe lijn) een groot aandeel van deze bezienswaardigheden zuid en westelijk ontsluiten. Centraal door het werkgebied is er een verticale fietssnelweg verbinding die Herentals en Aarschot verbindt. Hiertussen vallen nog enkele gemeentes (Herenthout, Heist-op-den-berg, Laakdal) die d.m.v. een bovenlokale fietsnetwerk worden ontsloten (oranje lijn). De relatie tussen stations en de fietsnetwerken zijn ook zeer belangrijk. Zo wordt er voor de Abdijen van de Merode nagedacht wat de impact van het station van Aarschot kan zijn op de bereikbaarheid van de natuurgebieden en het erfgoed.

3.5. Klimaat adaptatie

Het is belangrijk de gevolgen van de klimaatsverandering preventief te temperen d.m.v. een duurzaam en klimaatbestendig ruimtelijk beleid. Het klimaat balanceert tussen extremen met periodes van droogte, extreme hitte en wateroverlast. Deze extremen zullen vaker voorkomen en langer duren, de relatief hoge temperaturen in de stedelijke gebieden hebben vaak lokaal effect maar hebben samen een gecumuleerde werking. De omvang, vorm, geografie van steden en agglomeraties spelen hierbij een cruciale rol. Het hitte-eilandeffect kan oplopen tot enkele graden in temperatuurverschil. Voor kleinstedelijk gebied, van circa 10.0000 inwoners, kan het contrast tussen ruraal en stedelijk gebied oplopen tot 4°C. Voor steden vanaf 200.000 inwoners, tot 7 a 8°C.

De mitigerende maatregelen vragen om een multidisciplinaire aanpak om zowel de gevolgen van hittestress, overstromingen, luchtvervuiling, druk op landbouwgebieden en de globale klimaatopwarming tegen te gaan. Het vraagt om een samenwerking tussen meerdere verschillende bestuursniveaus en beleidsdomeinen. Hierbij spelen ecologen, ruimtelijke planners, mobiliteitsexperten, .. een belangrijke rol op de toekomst.

Op strategische locaties ontharden, water capteren en versnipperde groengebieden connecteren kan een bovenlokale invloed hebben en zorgen voor veerkrachtige gemeentes. De impact van klimaat blijft niet binnen de gemeentegrenzen en vraagt daarom ook om een intergemeentelijke aanpak.

Bewust omgaan met onze open ruimte en het versterken van onze kernen geeft de opportuniteit om overbodige of overgedimensioneerde wegen te knippen en (deels) te ontharden. Waarbij er meer ruimte wordt gegeven aan het hydrologische en/of natuurlijk groennetwerk. Dit netwerk kan dan een verkoelende werking hebben op steden en opnieuw belangrijke historische groennetwerken verbinden. Die de klimatologische doelstellingen ondersteunen en bovendien stapstenen vormen voor dieren en de biodiversiteit.

Naast de spoorwegen zijn verharde wegen de grootste oorzaak van verknipping in ecologische natuur en waterlopen. De groeiende woonkernen en het toenemend aantal grondeigenaars en wegen versnipperen de open ruimte. Hierdoor heeft het landschap zijn typische huidige vorm.

‘In Vlaanderen moeten we naar een kwart natuur. We hebben nu nog zes procent, dat is negentien procent te weinig, dat is 257.000 hectare bijmaken ten koste van uitgewoonde linten, uitgewoonde verkavelingen en ten koste van een stuk van onze landbouwbodem.’ Aldus Leo Van Broeck Vlaams bouwmeester

Probleemstelling in cijfers:

- de lintbebouwing en de ruimtelijke wanorde kosten de Vlaamse overheid zo'n 30 miljard euro per jaar
- 14,2% van Vlaanderen is verhard door o.a.. wegen, opritten, terrassen en huizen (Europees gemiddelde 7,2

(bron: Ruimterapport Vlaanderen)

De volgende kaarten tonen aan waar er zich een conflict bevindt tussen het hydrologisch netwerk en de wegenis / natuur IVON-VEN-gebieden / verlinting.

Kaart 14: kruising woonlinten met het hydrologische netwerk

Kaart 15: kruising weginfrastructuur met het hydrologische netwerk

4. Gericht verkeerskundig onderzoek

4.1. Fietsnetwerken

In dit hoofdstuk wordt een kwalitatieve beschrijving opgemaakt van het bestaande fietsnetwerk.

4.1.1. FIETSOSTRADE

Het gebied van de Zuiderkempen wordt doorsneden door slechts één fietssnelweg, nl. de F106 tussen Aarschot en Herentals. De overige fietssnelwegen blijven langs de randen van het gebied. De F106 volgt de vroegere spoorwegzate tussen Herentals en Aarschot, is 34 km lang en is volledig befietsbaar. Er is wel nog een missing link tussen vanaf de onderdoorgang met de E313 en het centrum van Herentals. De route komt ook doorheen Westerlo, Hulshout en Herselt.

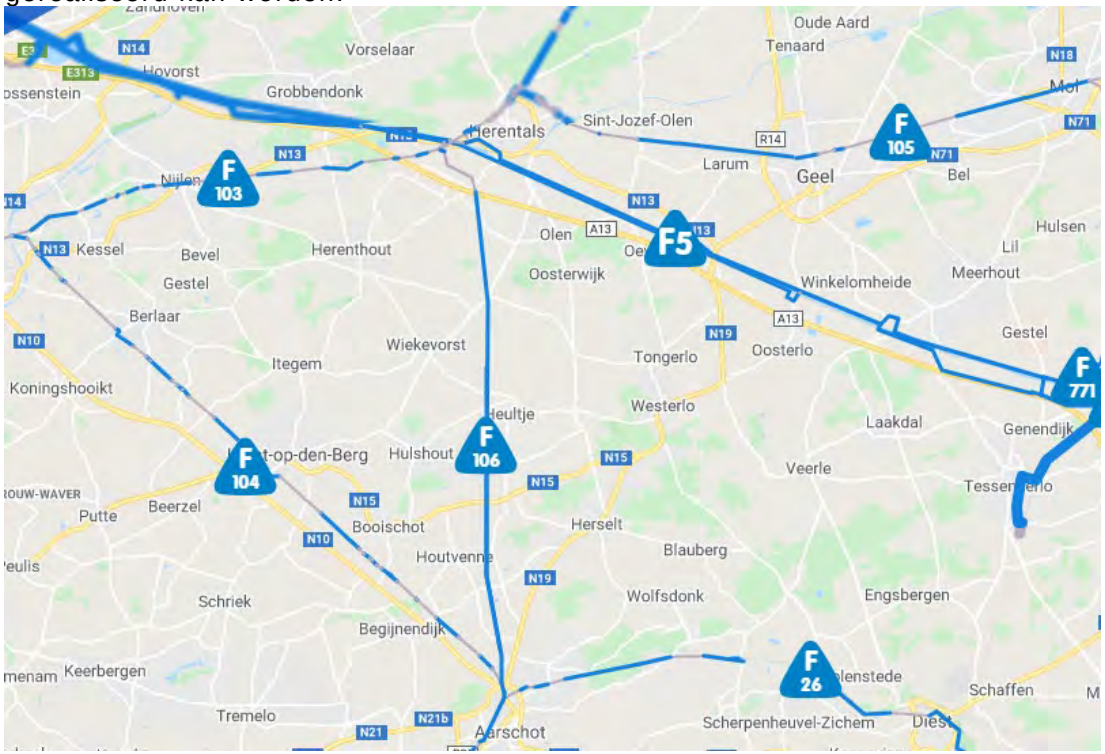
Vanaf Herentals loopt de F105 langs spoorlijn 15 via Geel, Mol en Balen richting Leopoldsburg. Totale lengte is 36 km. Het project omvat 11 kunstwerken, 2 fietstunnels en 9 fietsbruggen, en 19 km nieuw aan te leggen fietsweg. Inmiddels zijn 2 fietstunnels, in Geel onder de R14 en in Herentals onder het spoor, geplaatst. Ook 2 fietsbruggen in Herentals, één over het Kempisch kanaal en één over de Sint-Jobsstraat, zijn reeds geplaatst. Recent werd de fietsweg tussen Olen en Geel, de eerste 3 km fietsweg, geopend. De fietsweg tussen Geel en Mol wordt ook dit jaar nog gerealiseerd. In de loop van 2021 volgt de realisatie van de fietsweg tussen Herentals en Olen. Een jaar later, 2022, is de verbinding tussen Mol en Balen aan de beurt. Het centrum van Geel zal vermoedelijk als sluitstuk volgen. In de loop van 2023 willen we over het traject van het project fietsen.

De F5 is 133 km lang en volgt het Albertkanaal van Antwerpen tot Hasselt. De route is volledig befietsbaar, behalve t.h.v de Industrieweg te Grobbendonk. Het jaagpad is hier onderbroken voor watergebonden bedrijventerreinen; de F5 moet worden omgeleid via de Industrieweg. Startnota is opgemaakt. Ook t.h.v. Centerbeton in Herentals (op de noordelijke oever) moet er momenteel een omleiding gevolgd worden via de zuidelijke oever tussen de Lierseweg en de Sluis in Olen. Op middellange termijn zal deze omleiding niet meer via de zuidelijke oever van het Albertkanaal lopen, maar via de Ringlaan vanaf dat deze door AWV veiliger en comfortabeler is gemaakt voor de fietsers (Dossier komt 20 mei 2020 op PCV).

De F77 verbindt Leopoldsburg en Diest en is 14 km lang. De route is enkel ingetekend tot Tessenderlo, het gedeelte tussen Tessenderlo en Diest volgt de oude spoorweg Diest – Leopoldsburg.
De F26 is de fietssnelweg Aarschot – Diest en is gerealiseerd tussen Diest en Zichem. Tussen Zichem en Testelt wordt van de spoorweg afgeweken en wordt een traject gevolgd langs lokale wegen. Stad

Aarschot leidt een studie om een voorontwerp op te stellen voor het stuk fietssnelweg tussen de Hertseltsesteenweg in Aarschot tot het station in Testelt.
De F104 gaat van Aarschot tot Lier en is 30 km lang. De provincies Antwerpen en Vlaams Brabant stelden een bureau aan voor het bepalen van het meest ideale tracé voor deze route. Met uitzondering van het grondgebied Lier werd het voorkeurtracé bepaald. De opmaak van de projectnota's en de voorontwerpen van de F104 zijn opgestart. De eerste topografische opmetingen worden momenteel uitgevoerd.

F103 verbindt Lier en Herentals en is in totaal 21 km lang. De F103 ontsluit ook Nijlen en Grobbendonk. De provincie Antwerpen onderzoekt op dit moment langs welk traject deze fietsostrade in de toekomst gerealiseerd kan worden.



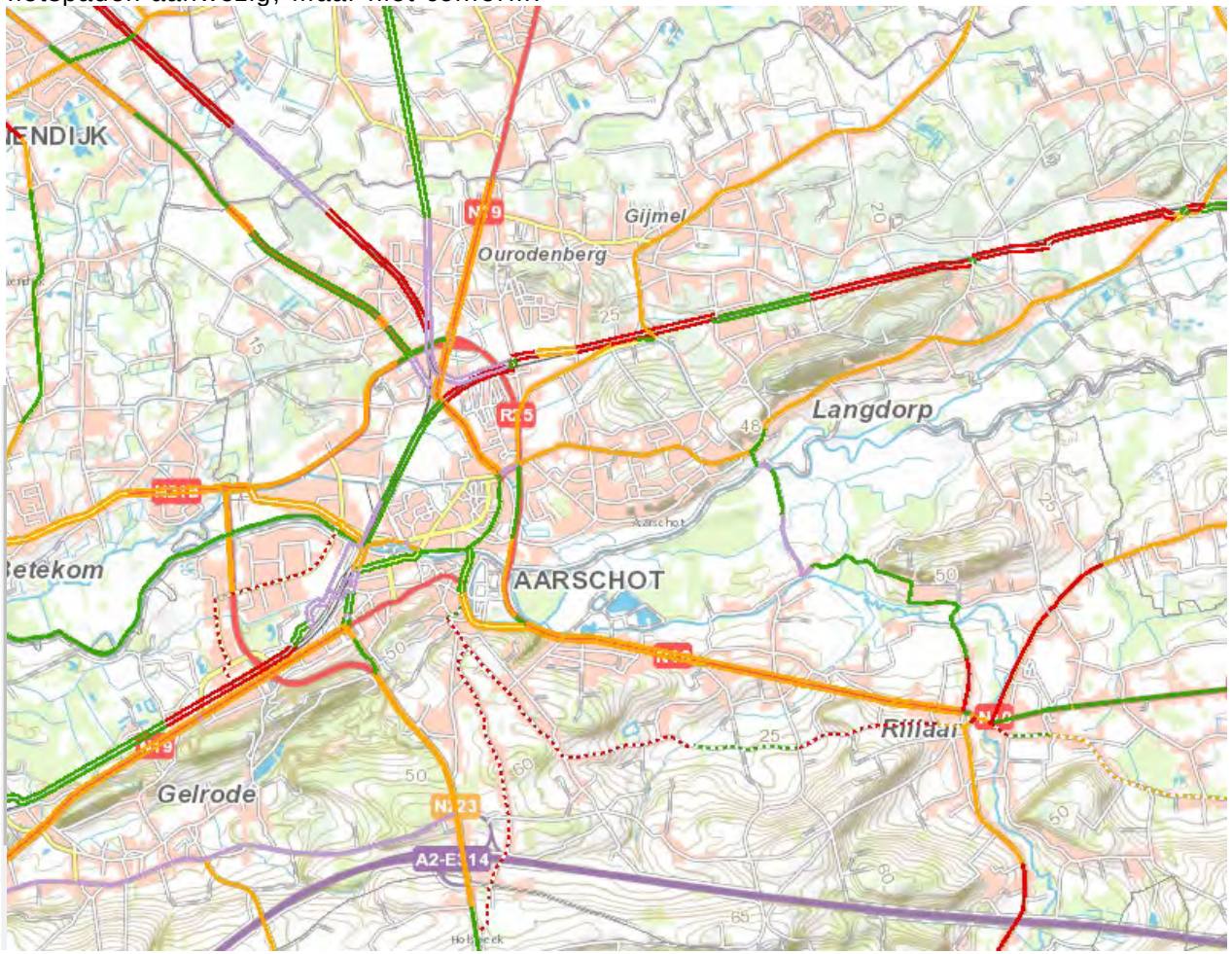
Figuur 19: fietssnelwegen

Kaart 16: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
kaart 17: recreatieve en functionele fietsnetwerken

4.1.2. FUNCTIONELE FIETSROUTES

A. Aarschot

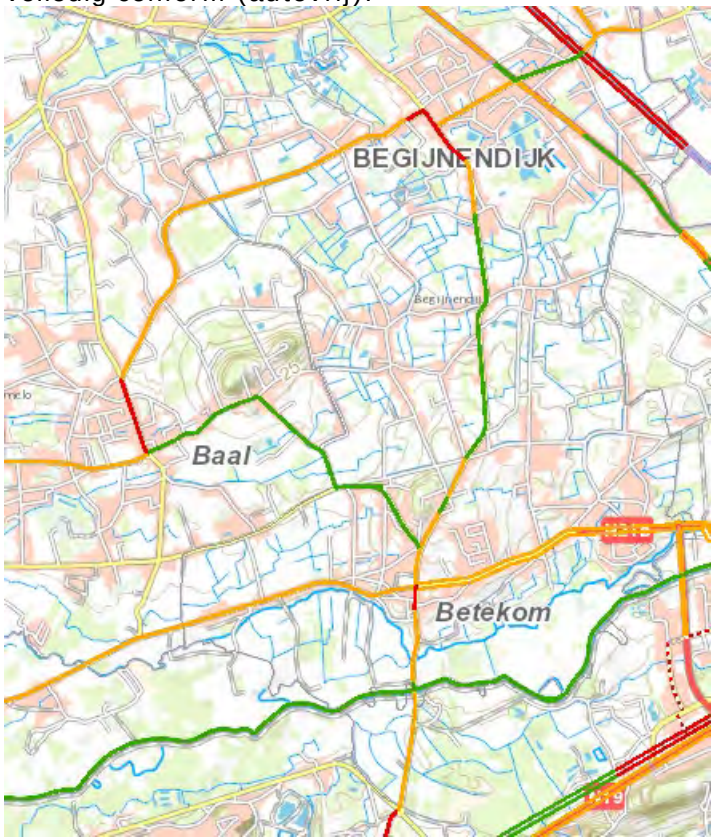
Delen van de hoofdroutes zijn conform: de route langs de spoorweg richting Rotselaar, en langs de vroegere spoorweg richting Herentals. Ook delen van de functionele routes zijn reeds confrom: langs de Demer, tussen Langdorp en Rillaar.
Langs Langdorpsesteenweg, Gijmelsesteenweg, Herseltsesteenweg, Steenweg op Sint-Joris-Winge zijn fietspaden aanwezig, maar niet conform.



Figuur 20: BFF Aarschot

B. Begijnendijk

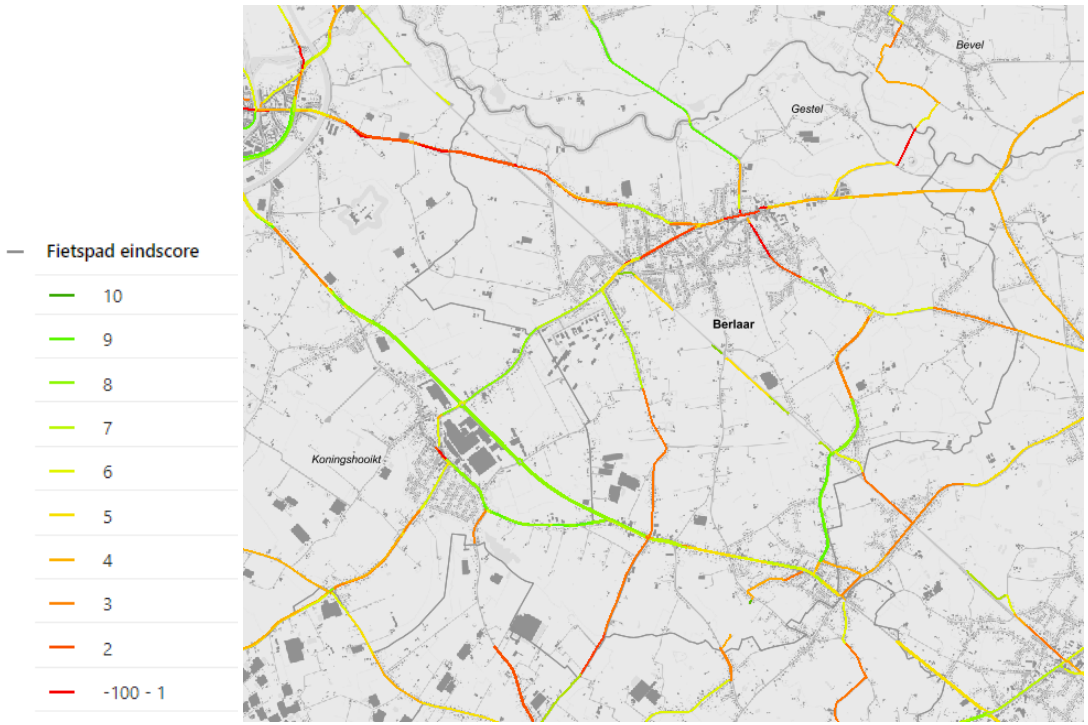
N10 Liersesteenweg is ondertussen deels heraangelegd met vrijliggende fietspaden.
De noord zuid as van Begijnendijk naar Betekom tot de N19 is deels uitgerust met conforme fietspaden, deels niet conform. De oost west route (N21b) heeft te smalle aanliggende fietspaden die bovendien bestaan uit kleinschalig materiaal. De noordoever van de Grote Laak is ook onderdeel van het BFF en volledig conform (autovrij).



Figuur 21: BFF Begijnendijk

C. Berlaar

Ook in Berlaar halen de meeste fietsroutes een eerder lage score: richting Lier, Herenthout en Itegem. De routes naar Koninkshooikt, Berlaar Heikant en langs Hemelshoek scoren op bepaalde wegvakken wel goed.



Figuur 22: BFF (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

D. Grobbendonk

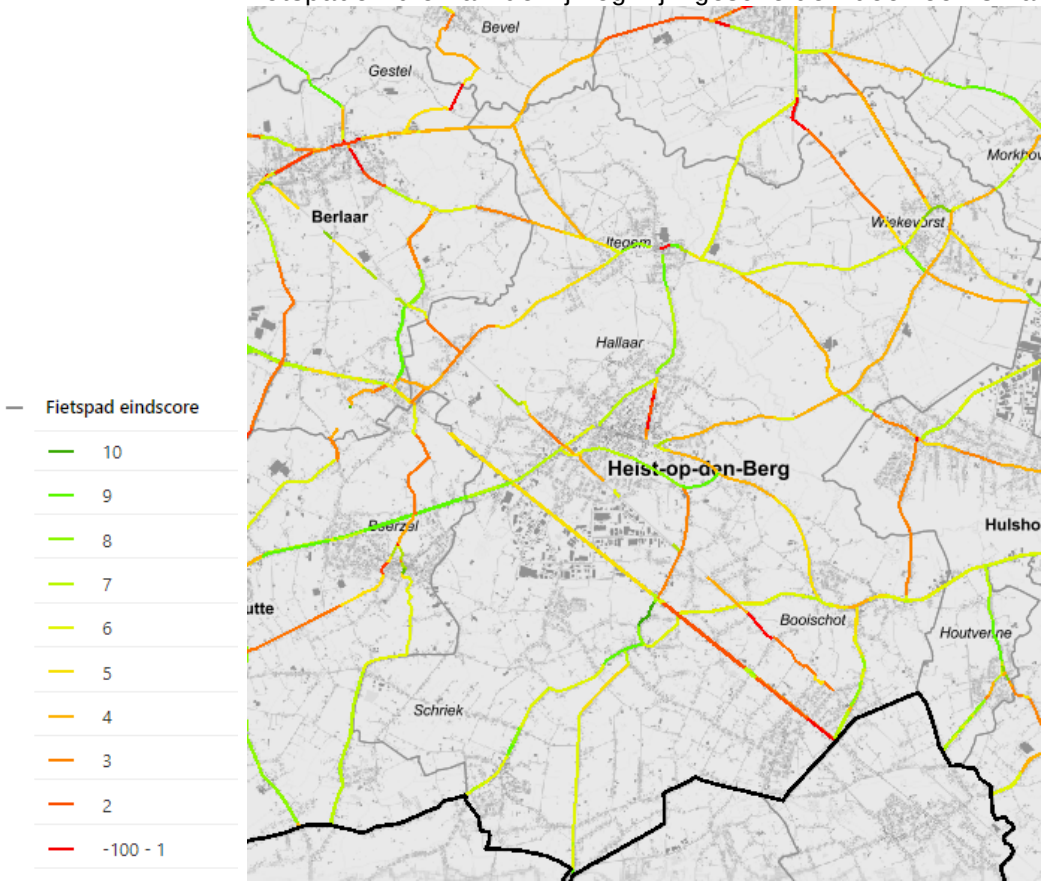
In de doortocht van Grobbendonk is er een aanliggend fietspad aan één zijde van de weg; de route krijgt dan ook een lage score tot aan de N13. De doortocht door Bouwel heeft vrijliggende fietspaden achter een smalle groenstrook en krijgt een betere score.
Richting Vorselaar is er een fietspad aan één zijde van de weg. Op de route langs Heirbaan ontbreekt fietsinfrastructuur; dit is echter een erg landelijke weg waar zou kunnen worden gekozen voor gemengd verkeer. Ook de route langs Troon richting Herentals is erg landelijk.
De N13 Herentalsesteenweg krijgt een erg lage score omwille van de smalle aanliggende fietspaden.



Figuur 23: BFF Grobbendonk (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

E. Heist-op-den-Berg

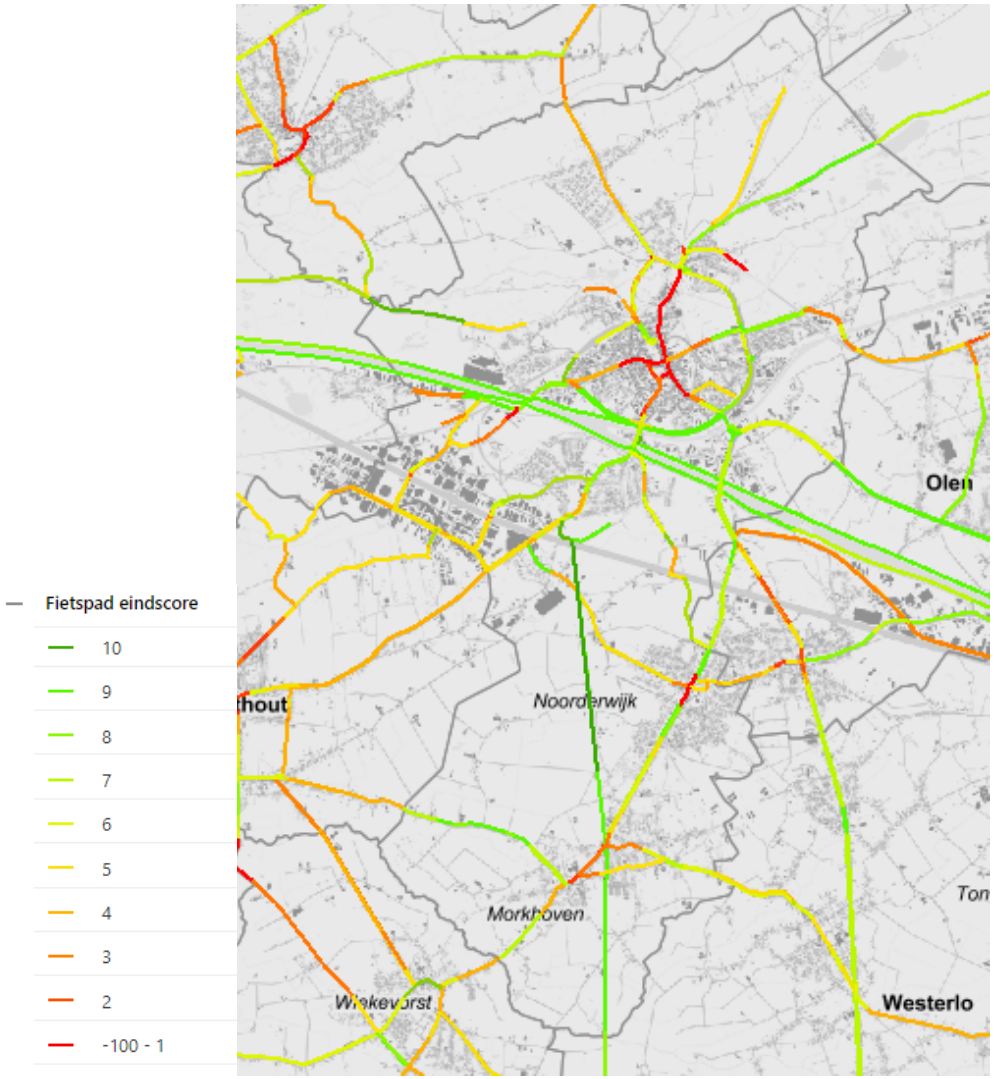
Het grote knelpunt in Heist-op-den-Berg is voorlopig nog de N10; de aanliggende fietspaden zijn te smal, maar het project voor de volledige vernieuwing (in Heist, Putte en Berlaar) is opgestart door AWV. De N15 in Heist centrum is uitgerust met goede fietsinfrastructuur. De routes tussen Itegem en Hallaar/Heist en tussen Schriek en Grootlo en Heist krijgen nog redelijke scores. De route naar Booischot krijgt een lagere score (aanliggend fietspad aan één zijde van de weg, bestaand uit kleinschalig materiaal). De fietsroutes tussen Wiekevorst en Herenthout krijgen ook lage scores: de route langs Heerweg is eerder landelijk. Herenthoutseweg is drukker en heeft smalle aanliggende fietspaden die van de rijweg zijn gescheiden door een smalle ribbelstrook.



Figuur 24: BFF Heist-op-den-Berg (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

F. Herentals

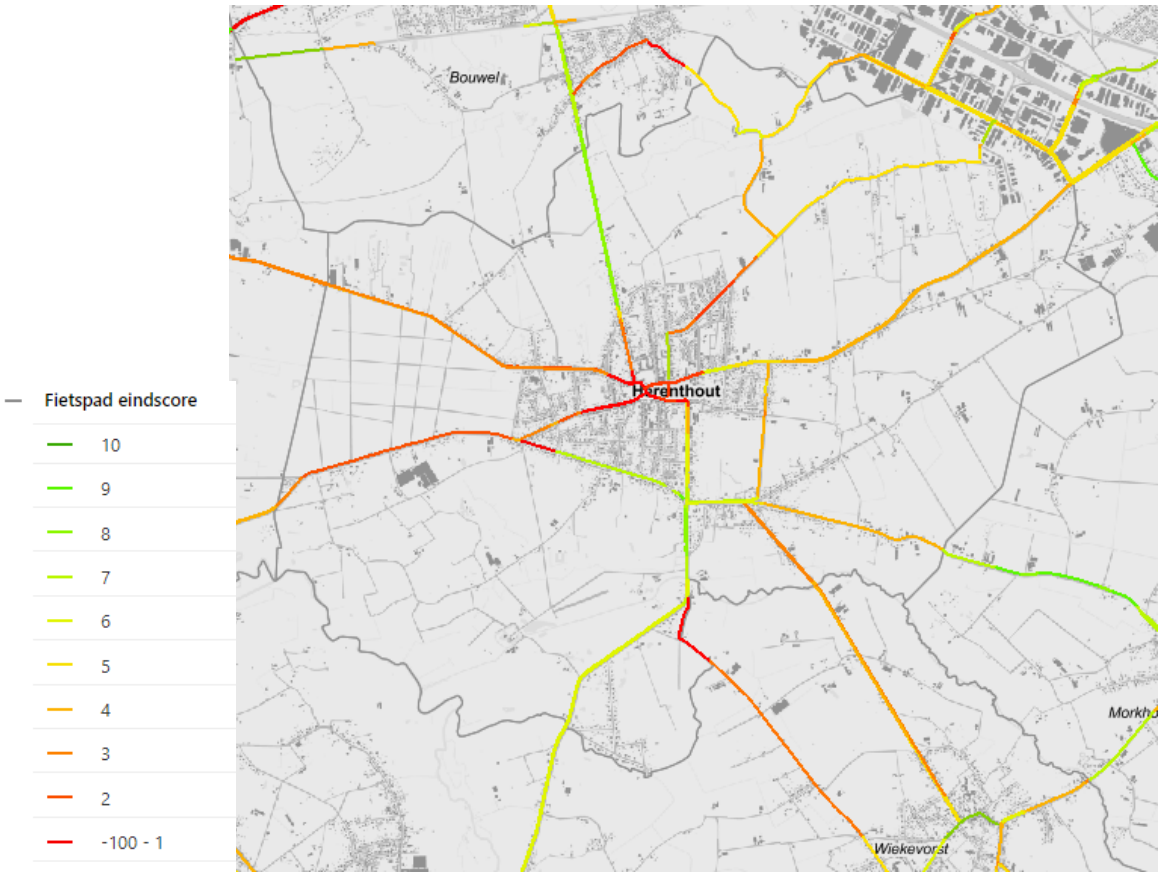
Enkele fietsroutes krijgen goede scores zoals de route op de oude spoorwegzate richting Aarschot, de fietspaden langs de ring en de fietsroute naar Lichtaart langs de N123. De fietsroute langs N153 is recent verbeterd met een dubbelrichting fietspad.
De functionele fietsroute die vanaf het station over Vogelzang en Lenteheide richting westen gaat is niet conform, maar erg landelijk.
De route over Sint-Jobstraat heeft op het eerste deel goede fietspaden, maar de rest van het traject langs Zavelbos- en Watertorenstraat krijgt een slechte score (zie ook Olen). De route over de N13 – Geelseweg is wel volledig conform (vrijliggende fietspaden achter groenstrook).
De routes richting Noorderwijk en Morkhoven en naar Herenthout hebben een gemengd beeld, met kleinere delen die in orde zijn en grotere wegvakken waar de fietsinfrastructuur een slechtere score krijgt.
Ook de routes richting bedrijventerrein Wolfstee – Klein Gent en in het bedrijventerrein zelf krijgen een slechte score.



Figuur 25: BFF Herentals (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

G. Herenthout

De meeste fietsroutes in Herenthout halen een lage tot zeer lage score. Enkel Bouwelse Steenweg en Langstraat – Itegemsesteenweg krijgen een goede score. De overige routes (richting Wiekevorst, Morkhoven, Herentals, Nijlen en Bevel) scoren allemaal duidelijk lager.



Figuur 26: fietsinfrastructuur (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

H. Herselt

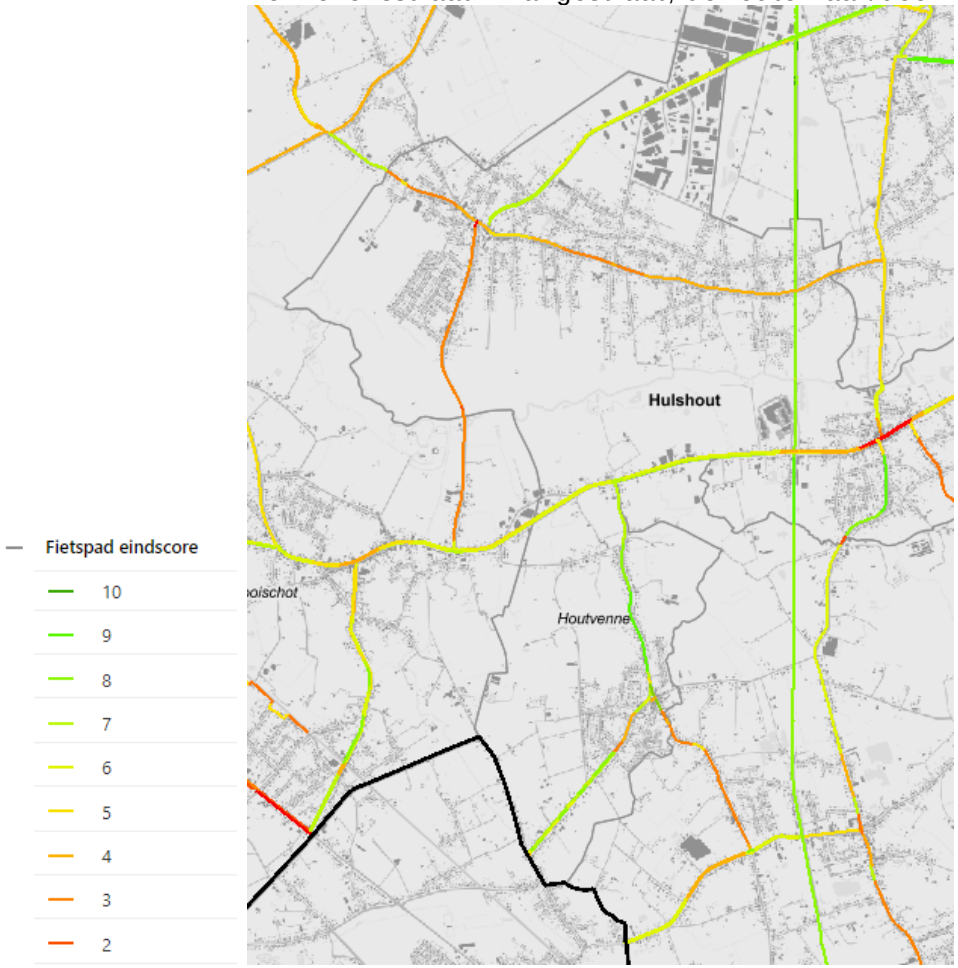
De routes vanuit Herselt naar Averbode, Westerlo en Zoerle-Parwijs zijn uitgerust met fietspaden. De N19 richting Aarschot heeft enkel geschilderde fietsstroken (max. snelheid 70 km/u). De route naar Westmeerbeek is nog een ontbrekende schakel want is niet uitgerust met fietspaden.



Figuur 27: BFF Herselt (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

I. Hulshout

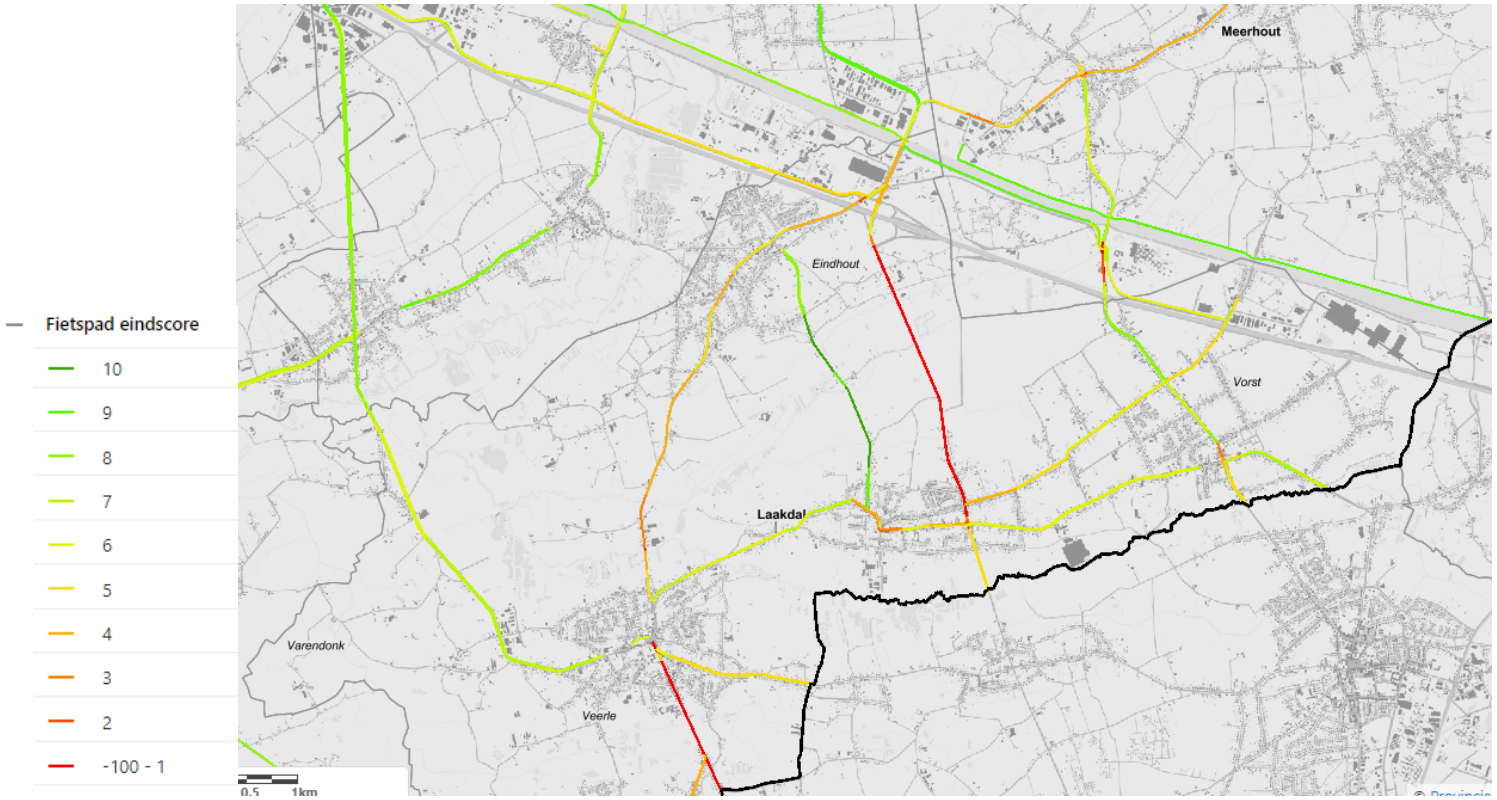
Grote Baan, de weg die Hulshout ontsluit, heeft over een korte afstand nieuwe fietspaden; het overige deel is nog niet conform (fietspad aan één zijde van de weg). Ook Booischotseweg, de noord zuid verbinding tussen Hulshout en Westmeerbeeksteenweg krijgt een lage score (aanliggend fietspad aan één zijde van de weg). N15 Westmeerbeeksteenweg heeft geschilderde fietsstroken en krijgt ook een relatief lage score. De route over de oude spoorwegzate haalt een goede score.
Vennekensstraat – Langestraat, de route naar/door Houtvenne haalt ook een goede score.



Figuur 28: BFF Hulshout (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

J. Laakdal

In Laakdal liggen op veel plaatsen reeds fietspaden langs het BFF, soms conform, dikwijls nog niet conform. Knelpunt blijft de N174 Nieuwe Baan, waar enkel geschilderde fietsstroken beschikbaar zijn op een weg met 70 km/u. De alternatieve route tussen Vorst en Eindhout is ondertussen uitgerust met een vrijliggend dubbelrichting fietspad. De route van Veerle richting Bergom/Westerlo heeft geen fietspaden maar is een erg landelijke route.

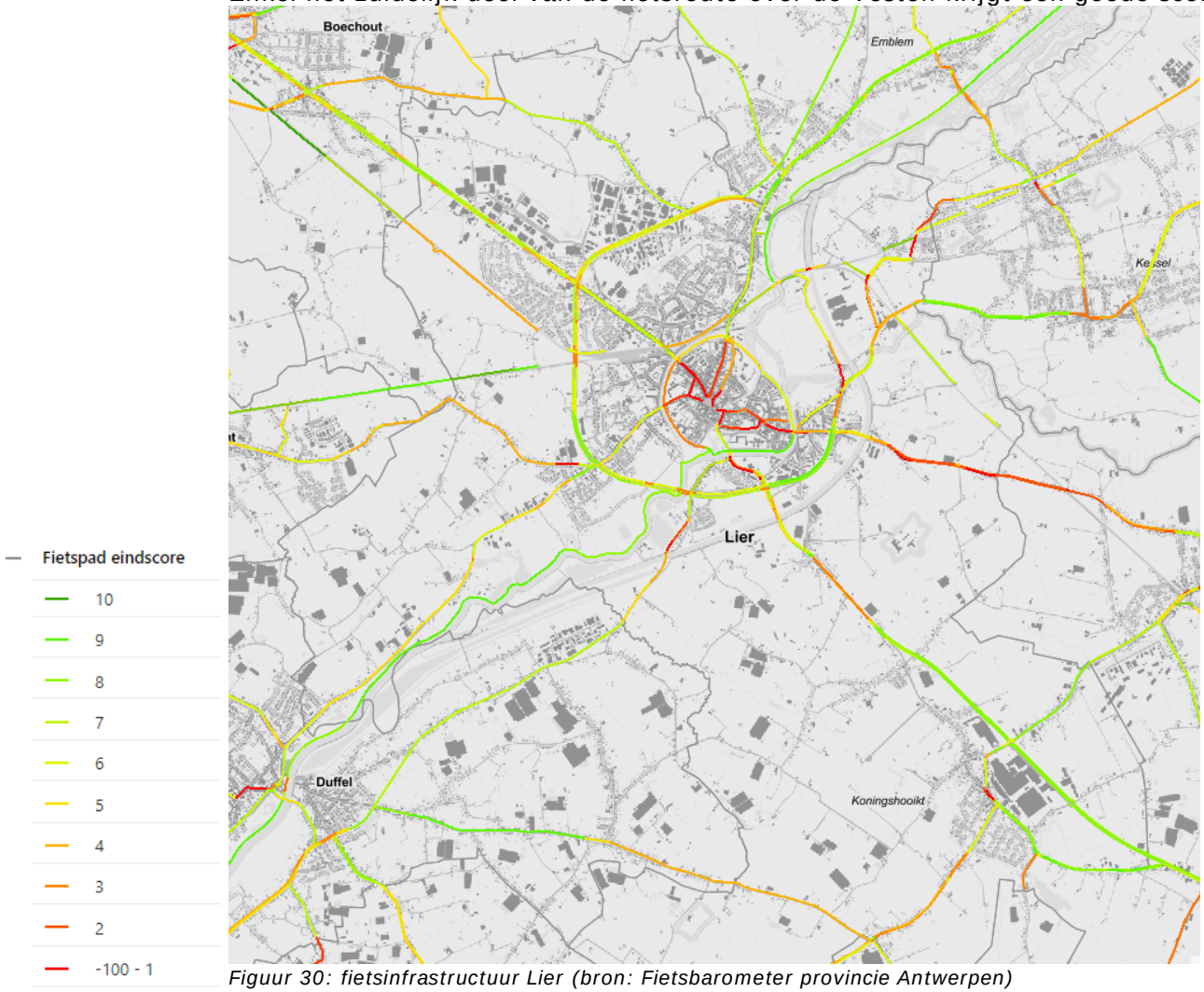


Figuur 29: BFF Laakdal (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

K. Lier

De fietspaden langs de ring krijgen uiteenlopende scores en tonen dus geen uniform beeld. De invalswegen hebben meestal wel een vorm van fietsinfrastructuur, maar er is altijd wel ruimte voor verbetering. Aarschotsesteenweg binnen de ring valt op met een erg lage score.

Buiten de ring scoort Berlaarsesteenweg erg slecht. De route langs N10 richting Koningshooikt scoort op het eerste deel slecht maar krijgt op het tweede deel wel een groene score.
Ook de route richting Duffel langs de N108 krijgt een lagere score, net zoals de route langs N14 richting Duffel en de route naar Lint.
Halen wel betere scores: de N10 richting Boechout en N14 richting Emblem.
Enkel het zuidelijk deel van de fietsroute over de Vesten krijgt een goede score.



Figuur 30: fietsinfrastructuur Lier (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

L. Nijlen

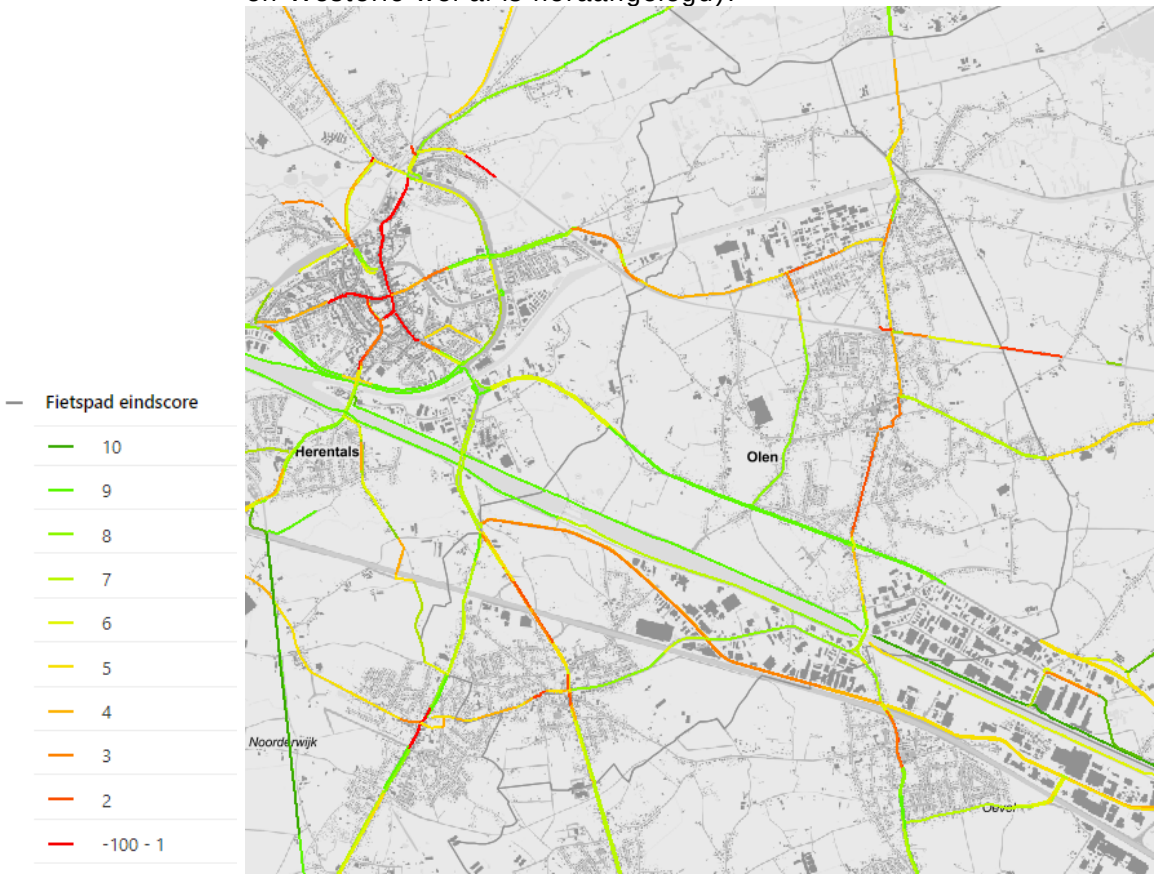
Langs de Herenthoutsesteenweg werden vrijliggende fietspaden aangelegd en is conform.
De N13 is de route die vanuit Herentals door Nijlen en Kessel loopt richting Lier. Het eerste deel (vanuit Herentals) en de wegvakken tussen Nijlen en Kessel en tussen Kessel en Lier krijgen goede scores.
Fietspad N13 werd ondertussen ook vernieuwd tussen centrum en Koekoekstraat (asfalt). Laatste deel N13 tussen Koekoek en Paterstraat voorzien in2021.
Ook de routes tussen Kessel en Putting en van Putting naar Nijlen halen eerder lage scores. Idem voor de Broechemsesteenweg en de route tussen Nijlen en Bevel. Voor de Broechemsesteenweg liggen wel plannen klaar voor de aanleg van fietspaden.
De route tussen Kessel en Berlaar haalt ook een groene score.



Figuur 31: fietsinfrastructuur (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

M. Olen

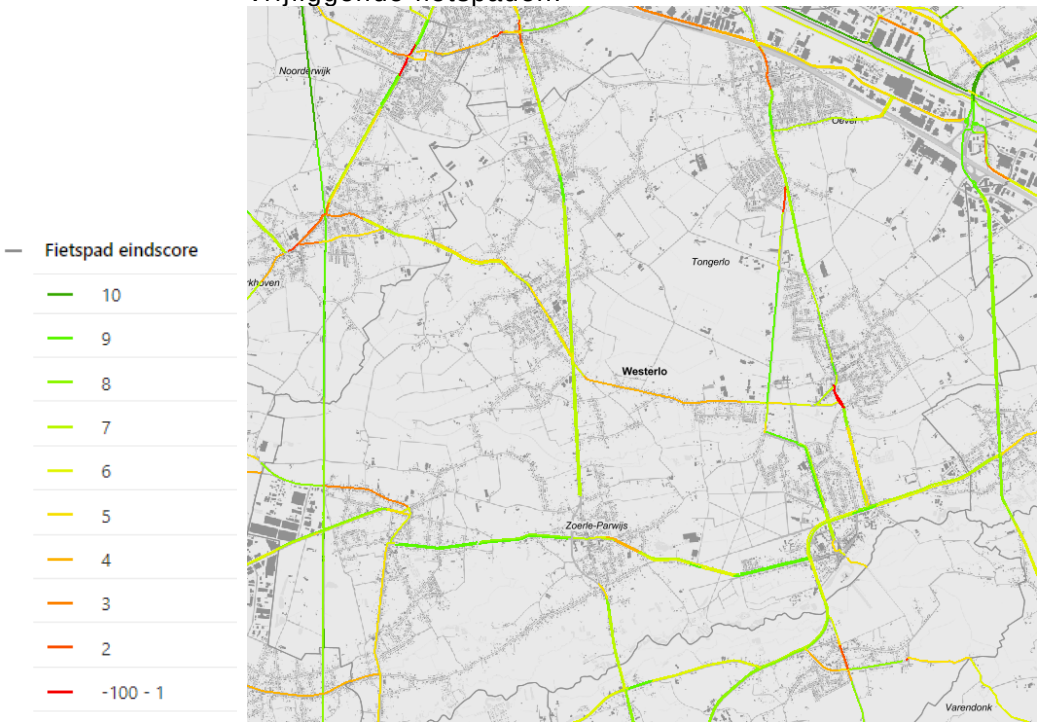
De oost west route langs de N13 tussen Herentals en Geel is recent vernieuwd en krijgt een hoge score. Ook de noord zuid route vanaf N13 langs Gerheiden door Olen is heraangelegd met een vrijliggend dubbelrichting fietspad tot aan de spoorweg. Verder naar het noorden wordt dit een aanliggend dubbelrichting fietspad met een lagere score.
De parallelle noord zuid route langs Oevelseweg – Stationsstraat krijgt een duidelijk lagere score (aanliggend fietspad aan één zijde van de weg). Ook Watertorenstraat, de ontsluitende route voor de Umicore-site heeft slechts een aanliggend fietspad aan één zijde van de weg en heeft lage scores.
De route langs Hoogbuul en Nederbuul richting Olen is recent aangelegd met een vrijliggend fietspad.
Twee routes die nog te wensen overlaten zijn Industrielaan en de N152 (die op grondgebied Herentals en Westerlo wel al is heraangelegd).



Figuur 32: BFF Olen (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

N. Westerlo

De N152 Olenseweg is recent vernieuwd met vrijliggende fietspaden. Ook de andere noord zuid route langs Langestraat haalt een goede score, tot de doortocht door Tongerlo. Vanaf daar tot N19 krijgen de fietspaden een lagere score.
De oost west route vanaf N127 door Westerlo en Zoerle-Parwijs richting Heultje heeft een gemengd beeld maar krijgt grotendeels goede scores.
De N19 Grote Steenweg (deels grondgebied Westerlo, deels Geel) is recent vernieuwd en heeft vrijliggende fietspaden.



Figuur 33: BFF Westerlo (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

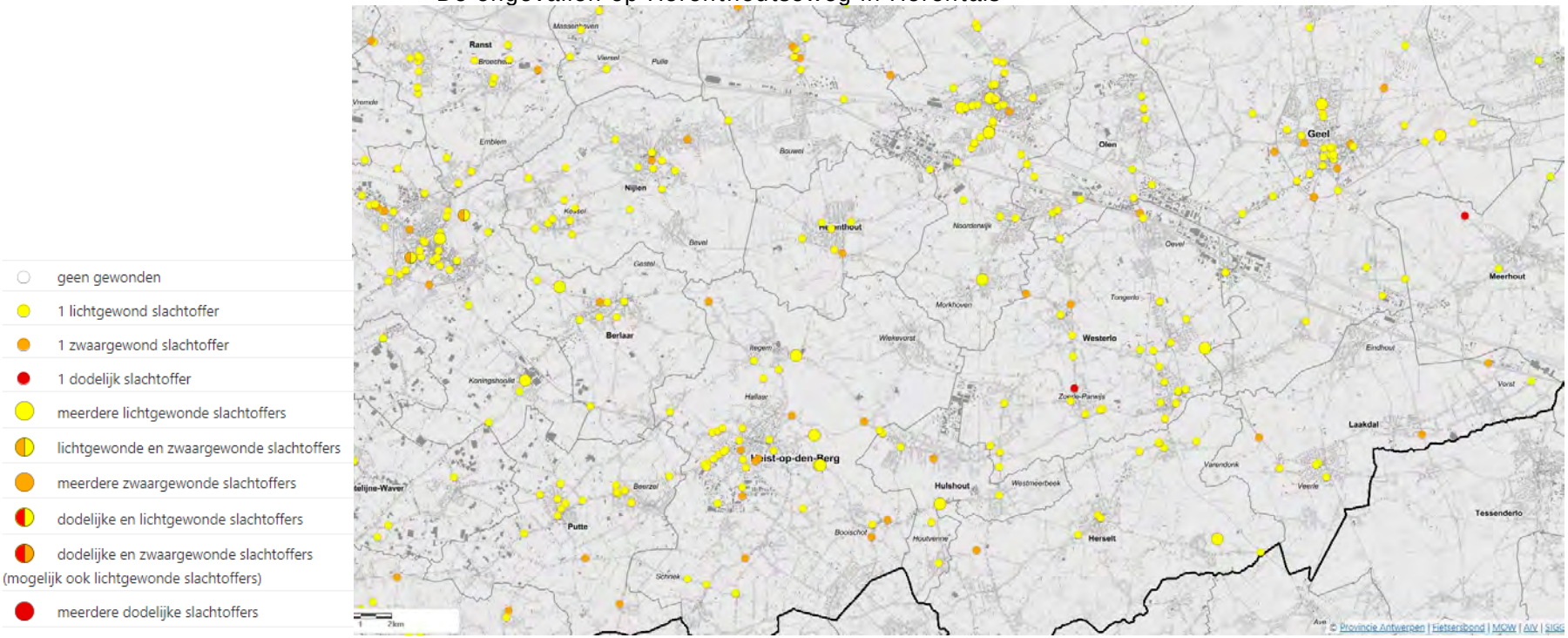
Kaart 7a – 7b – 7c: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk – conformiteit aanwezige fietsinfrastructuur – recreatief fietsnetwerk

4.1.3. FIETSONGEVALLEN

De Fietsbarometer van de provincie Antwerpen biedt ook gegevens aan i.v.m. ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken in 2017 (Begijnendijk valt buiten dit overzicht, want ligt in de provincie Vlaams-Brabant). Wanneer we de overzichtskaart bekijken vallen meteen de open vlakken op, tussen de kernen. Volgens de beschikbare data gebeurden er geen fietsongevallen in Bouwel, Bevel, Zammel, Wiekevorst, Eindhout…
Verder valt op dat bij de meeste ongevallen er slechts één of meerdere lichtgewonde slachtoffers vielen. Toch zijn er ook nog een relatief groot aantal locaties waar zwaargewonde slachtoffers vielen. Op slechts één punt viel in 2017 een dodelijk slachtoffer te betreuren (ten noorden van Zoerle-Parwijs (Westerlo)).

Andere opvallende vaststellingen:

- De N10 Antwerpsesteenweg in Lier met, naast de ongevallen met lichtgewonden, drie ongevallenlocaties met zwaargewonde slachtoffers
- De ongevallen op N15 Mechelbaan in Heist-op-den-Berg
- De ongevallen op Herenthoutseweg in Herentals



Figuur 34: overzichtskaart fietsongevallen (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

4.1.4. FIETSTELLINGEN

In de Fietsbarometer worden ook een aantal tellingen van fietsers geregistreerd. Deze worden onderverdeeld in vaste en tijdelijke fietstelpunten.

A. Vaste fietstelpunten

Geen enkel vast telpunt telde meer dan 1000 fietsers per dag.
Tussen 500 en 1000 fietsers per dag werden geteld aan:

- Oevelse Dreef in Westerlo
- Stationsstraat in Ramsel (Herselt)

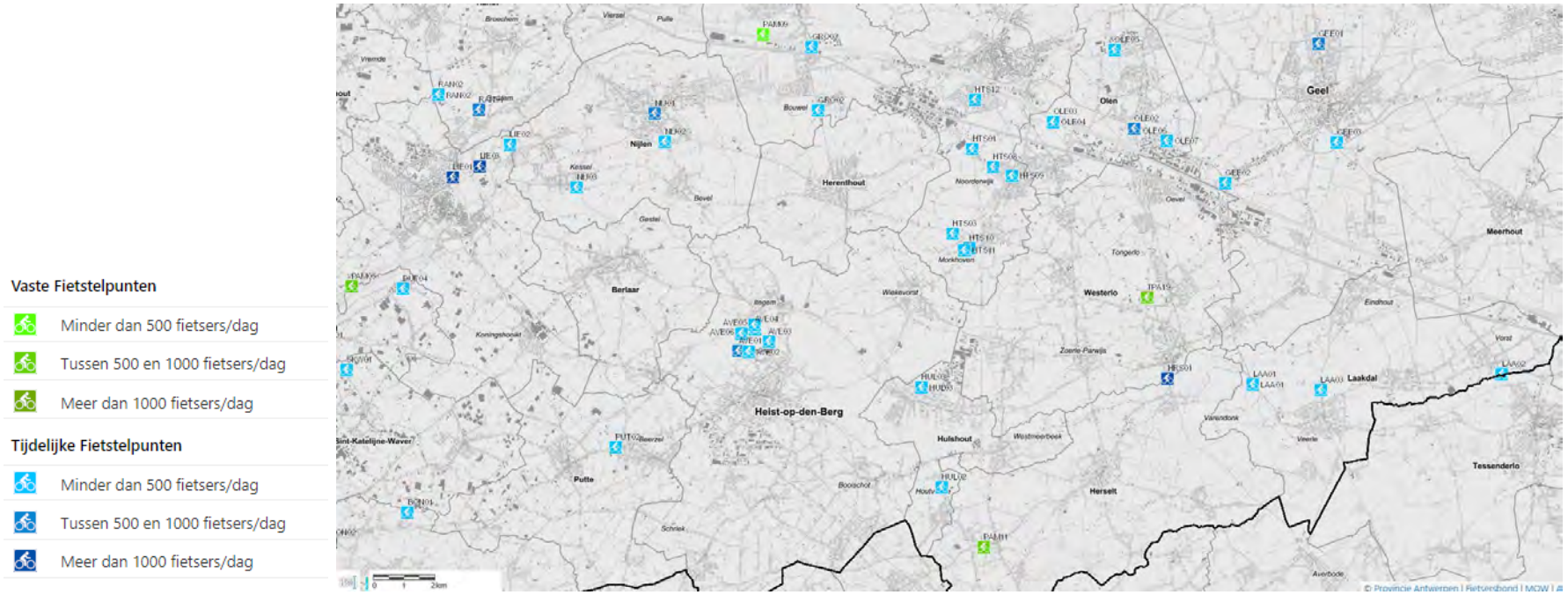
B. Tijdelijke fietstelpunten

Meer dan 1000 fietsers per dag werden geteld aan:

- Lispersteenweg en Beatrijslaan in Lier
- N19 De Merodedreef in Westerlo

Tussen 500 en 1000 fietsers per dag werden geteld aan:

- Statiestraat in Nijlen
- Hofeinde in Grobbendonk
- N153 Poederleeseweg in Herentals
- Neerbuul in Olen
- Averegtenloop in Heist-op-den-Berg
- D'enge in Lier



Figuur 35: vaste en tijdelijke fietstelpunten (bron: Fietsbarometer provincie Antwerpen)

4.2. Openbaar vervoernetwerk

4.2.1. STRUCTUURKENMERKEN VANUIT BELEIDSKADERS

A. Basisbereikbaarheid

Het systeem van Basismobiliteit vertrok van een focus op het aanbod. Ondertussen is de keuze gemaakt om dit aanbodbeleid om te schakelen naar een vraaggestuurd beleid, onder de noemer van Basisbereikbaarheid. Hierin krijgen de 15 vervoersregio's een specifieke rol in het systeem met 4 netten die een betere dienstverlening mogelijk maken.

- **Het treinnet**. Als ruggengraat van het openbaar vervoer, in de eerste plaats voor de interregionale verbindingen. Het treinnet wordt georganiseerd door de federale overheid met inspraak van Vlaanderen.
- **Het kernnet**. Bussen en trams verbinden de kernen en bedienen de belangrijkste attractiepolen. Het kernnet focust op de voorstedelijke en interstedelijke verbindingen. De Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn staat in voor de organisatie en bediening van het kernnet.
- **Het aanvullend net**. Kleinere gemeenten worden met het treinnet en het kernnet verbonden door het aanvullende net. De Vlaamse Overheid en de vervoersregio's slaan de handen in elkaar om de mobiliteit in dit aanvullende net vorm te geven.
- **Het vervoer op maat**. Is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Concreet gaat het om een buurtbus of een collectieve taxi die reizigers vervoert op afroep. Ook het aanbod aan verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's) maakt deel uit van het vervoer op maat. Via de mobiliteitscentrale zal men een rit kunnen reserveren voor vervoer op maat.

Dit gelaagde model zorgt ervoor dat alle vormen van openbaar vervoer op de juiste manier en op de juiste plaats ingezet worden.

kaart 18: openbaar vervoersnetwerk

4.2.2. NIEUW NETWERK BASISBEREIKBAARHEID

Het onderzoeksgebied van de Zuiderkempen *behoort tot niet minder dan vier verschillende vervoerregio's*. Tot de vervoerregio Kempen behoren de gemeenten Laakdal, Westerlo, Grobbendonk, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Nijlen en Olen. Aarschot en Begijnendijk behoren tot vervoerregio Leuven. Berlaar en Heist-op-den-Berg behoren dan weer tot de vervoerregio Mechelen, terwijl Lier tot de regio Antwerpen behoort. Het nieuwe netwerk basisbereikbaarheid zal ingaan vanaf 1/01/2022

A. Vervoerregio Kempen

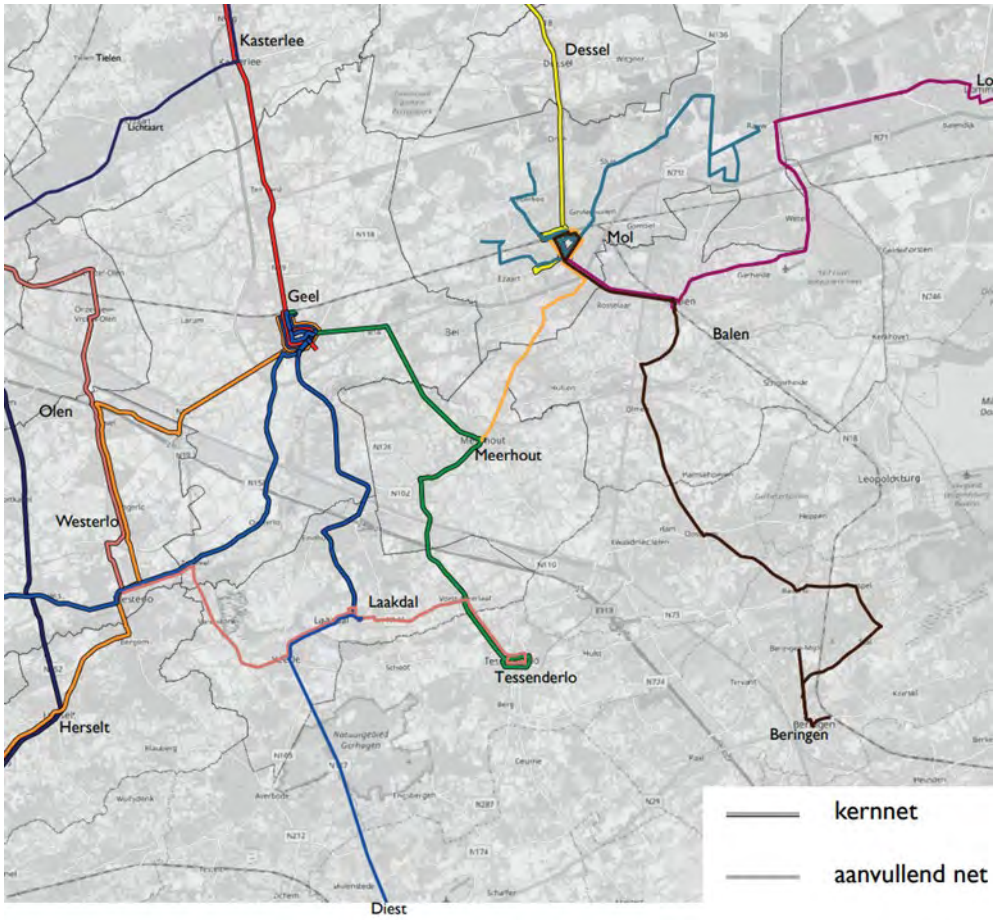
Voor de vervoerregio Kempen is ondertussen een nieuw netplan goedgekeurd. Vanuit Geel[1] vertrekken twee lijnen die tot het kernnet behoren, richting Laakdal, en via Zammel en Westerlo naar Hulshout en Heist-op-den-Berg, en verder naar Mechelen.
Nog vanuit Geel is er een lijn van het kernnet die naar Westerlo gaat en via Herselt naar Aarschot.
Vanuit Herentals vertrekken 4 lijnen van het kernnet.

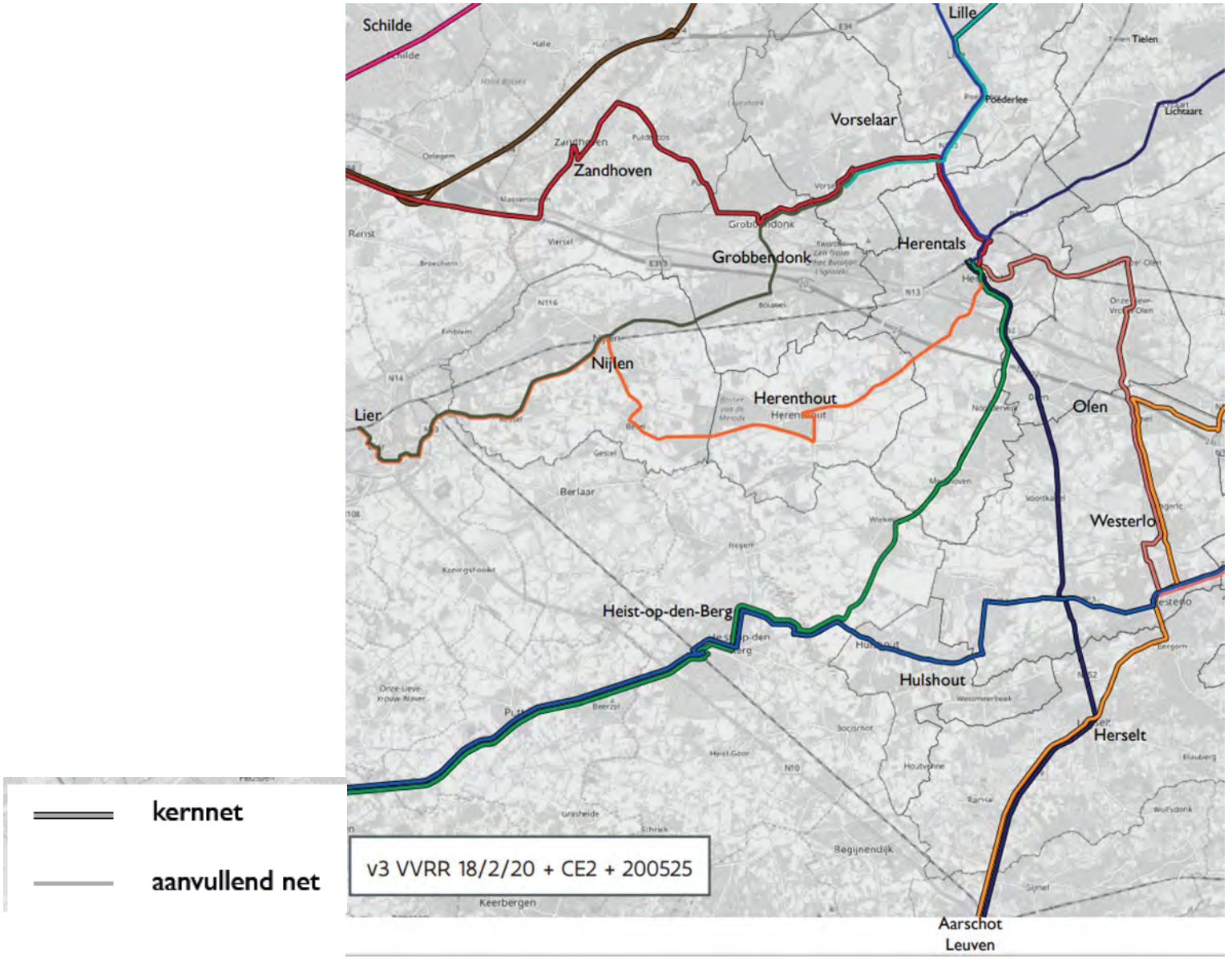
- Via Olen naar Westerlo
- Via Olen naar Herselt en Aarschot
- Via Noorderwijk , Morkhoven en Wiekevorst naar Heist-op-den-Berg en verder tot Mechelen
- Via Vorselaar naar Grobbendonk, Zandhoven en Antwerpen

Het merendeel van deze lijnen hebben nadien een uitloper in het aanvullende net (bv.lijn Herentals – Westerlo naar Laakdal en Tessenderlo).
De lijnen van het aanvullend net

- Vanuit Laakdal naar Diest
- Vanuit Westerlo, via Laakdal naar Tessenderlo
- Vanuit Herentals, via Herenthout en Nijlen naar Lier
- Vanuit Vorselaar, via Herentals, Grobbendonk en Bouwel naar Nijlen en Lier

[1] De kernnetlijnen van Geel en Herentals horen bij de vervoerregio Mechelen.


Kasterlee
Dessel
Mol
Geel
Balen
Olen
Meerhout
Westerlo
Laakdal
Tessenderlo
Herselt
Beringen
Diest
kernnet
aanvullend net



Figuur 36: openbaar vervoernetwerk

Deze lijnen dienen nog te worden aangevuld met de lijnen van de overige vervoerregio's.

Route	Description1	type net	vvr
3330	HAK - Mechelen - Keerbergen - Tremelo - Aarschot	K	Leuven
3509	HAF - Schoolbus Mechelen - Keerbergen - Aarschot	F	Leuven
3631	MEF - Mechelen - Aarschot via Werchter	F	Leuven
3632	HAF - Mechelen - Aarschot via Werchter	F	Leuven
3310	HAA - Leuven - Holsbeek - Aarschot	A	Leuven
3335	HAA - Rotselaar - Aarschot	A	Leuven
3336	HAA - Aarschot - Rillaar - Scherpenheuvel - Diest	A	Leuven
3346	HAF - Aarschot - Averbode - Scherpenheuvel - Diest	F	Leuven
3347	HAF - Aarschot - Gijmel - Varenwinkel - Wolfsdonk	F	Leuven
3390	HAA - Aarschot - Tielt - Kapellen - Tienen	A	Leuven
3392	HAF - Aarschot - Houwaart - Tielt - Binkom	F	Leuven
3579	HAF - Schoolbus Leuven - Holsbeek - Aarschot	F	Leuven
3590	HAF - Pellenberg - Lubbeek - Aarschot	F	Leuven
3591	HAF - Aarschot - Tielt, Rest - Tielt, Stelplaats	F	Leuven
3596	HAF - Schoolbus Aarschot - Messelbroek- Keiberg	F	Leuven
3599	HAF - Schoolbus Leuven - Rotselaar - Aarschot	F	Leuven
3674	HAF - Nachtbus Kortenberg - Leuven - Aarschot	F	Leuven
3374	HAF - Leuven - Houwaart - Tielt	F	Leuven
1161	MEF - Aarschot - Booischot - Heist Op Den Berg	F	Mechelen
1297	MEA - Lier - Heist-op-den-Berg	A	Mechelen
1510	MEK-Mechelen - Heist-op-den-Berg - Westerlo - Geel	K	Mechelen
1511	MEK - Mechelen - Heist-op-den-Berg - Herentals	K	Mechelen
1160	MEF - Aarschot - Pijpelheide - Heist O/D Berg	F	Mechelen
1515	MEF - Heist-op-den-Berg scholen - Herselt	F	Mechelen
1525	MEA - Heist-op-den-Berg - Tremelo	A	Mechelen
1529	MEF - Waver Scholen - Tremelo	F	Mechelen
1534	MEF - Heist - Keerbergen scholen	F	Mechelen
1308	ANF - Lier - Broechem - Viersel - Vorselaar	F	Antwerpen

1350	ANK - Wilrijk - UZA - Kontich - Lier	K	Antwerpen
1351	ANF - Lier - Kontich - Boom	F	Antwerpen
1421	ANK - Berchem - Broechem - Lier	K	Antwerpen
1428	ANF - Berchem - Broechem - Lier	F	Antwerpen
1555	ANF - Lier - Duffel - Rumst	F	Antwerpen
1570	ANA - Vremde - Boechout - Lier - Putte	A	Antwerpen
1571	ANF - Lier - Berlaar Heikant - Putte - Lier	F	Antwerpen
1550	MEK-Mechelen -Duffel - Lier	K	Mechelen
1551	MEA Putte - Sint-Katelijne-Waver - Lier	A	Mechelen
1556	MEF - Lier station - Herderin - Duffel - Waarloos	F	Mechelen
1569	MEF - Waver scholen - Lier	F	Mechelen

4.2.3. DOORSTROMING EN RIJTIJDEN

Uit informatie van De Lijn blijkt dat er op het kernnet enkele problemen zijn met doorstroming, met name in Westerlo, Hulshout en Herentals.
In Westerlo zorgt het kruispunt van Koning Leopoldlaan met De Merodedreef voor problemen.
In Hulshout wordt het punt gemeld van Kerkstraat x Booischotse Steenweg.
In Herentals gaat het om het functioneren van de verkeerslichten aan Olympiadelaan en de spooroverweg en ovonde aan de Ringlaan.

Gemeente	Knelpunt Wegvak	Betrouwbaarheid	Efficiëntie	Mogelijke oorzaken
Westerlo	Koning Leopoldlaan	OSP 61%	OSP 54,9%	Kruispunt De Merodedreef
Westerlo	de Merodedreef	ASP 79,7%	ASP 59,1%	Kruispunt Leopoldlaan
Hulshout	Grote Baan	OSP 57%	OSP 55,6%	Werking verkeerslichten Kerkstraat/Booischotse steenweg
Herentals	Poederleeseweg (N153)	OSP 47,3%	OSP 44,3%	Verkeerslicht Olympiadelaan, spoorwegovergang en ovonde met Ringlaan en Lichtaartseweg

Op het aanvullend net wordt één knelpunt gesignaleerd, in Hulshout, Westmeerbeek.

Gemeente	Knelpunt Wegvak	Betrouwbaarheid	Efficiëntie	Mogelijke oorzaken
Hulshout (Westmeerbeek)	Stationsstraat (N15)	ASP 60%	ASP 74,8%	Gebrek aan opstelstroken Ramselsesteenweg/Netestraat

4.2.4. KENMERKEN SNELBUSNET OP E34 / E313

Het snelbusnet is het sterkste snelbusnet binnen heel Vlaanderen. Het is hervormd in functie van basisbereikbaarheid tot 2 sterke hoofdlijnen in de spits, aangevuld met extra lijnen in de spits. Deze hoofdlijnen zijn:

- E34 Turnhout - Antwerpen
- E313 Antwerpen - Herentals

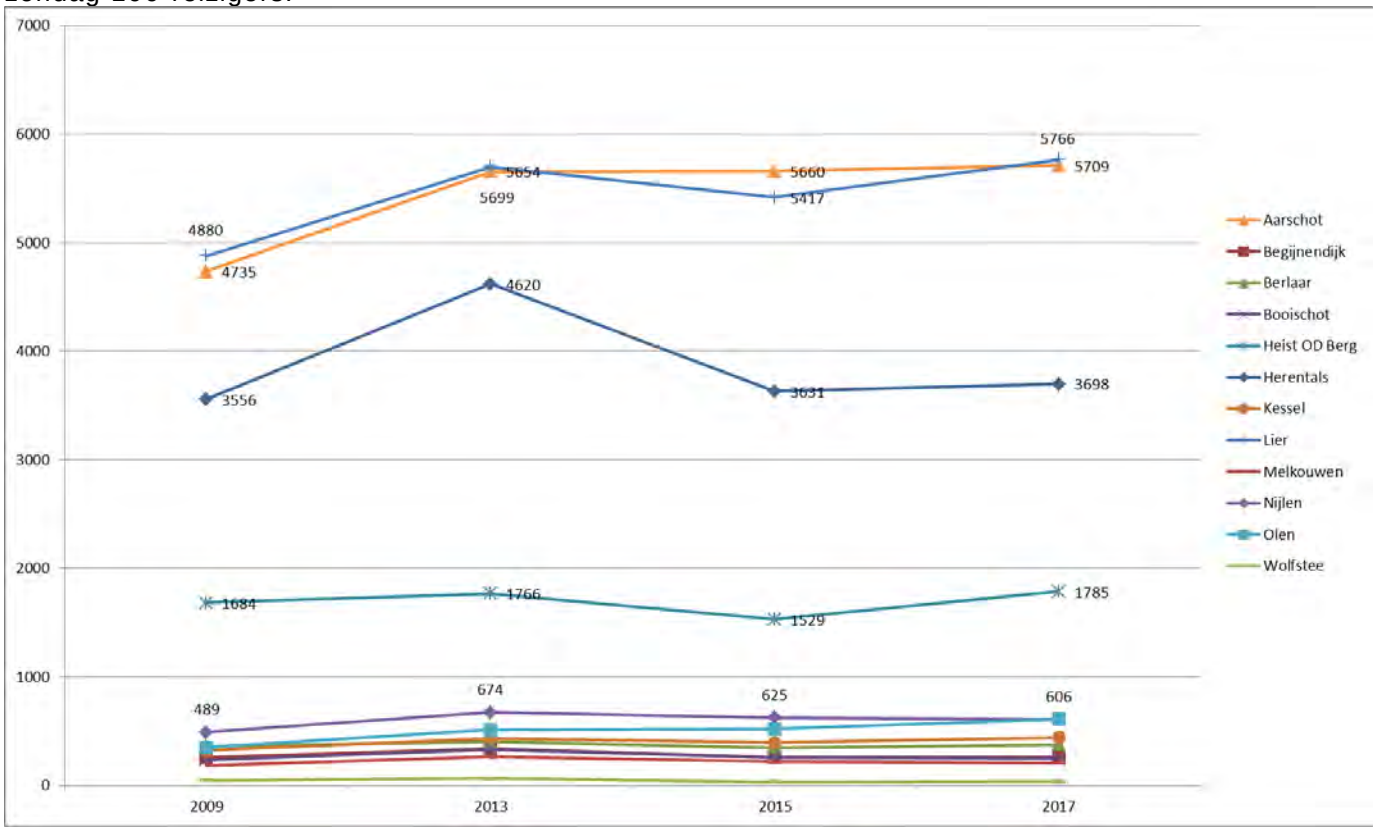
De snelbus uit Limburg (lijn 68) wijkt hier enigszins van af. Maar dit is slechts een spitslijn met twee ritten. Deze lijn zou wel worden gesupprimeerd.

4.2.5. KENMERKEN SPOORWEGNET PERSONENVERVOER

De Zuiderkempen wordt in het noordwesten en zuidwesten ontsloten door het spoor. Lier, Nijlen, Grobbendonk (station in Bouwel), Herentals en Olen hebben allen een halte op lijn 15, die Antwerpen met Hasselt verbindt.
Berlaar, Heist-op-den-Berg en Begijnendijk hebben een halte op lijn 16, die Lier met Aarschot verbindt. Aarschot zelf en daarnaast ook de stations van Diest en Geel zijn eveneens belangrijk voor de Zuiderkempen.

Aarschot, Lier en Herentals zijn duidelijk de belangrijkste stations en overstapplaatsen op meerdere lijnen. Lier ligt op de verknoping tussen lijnen 13, 15 en 16. Herentals heeft de lijn naar Turnhout, lijn 29, die oorspronkelijk van Aarschot via Herentals en Turnhout tot Tilburg (Nederland) liep.
Het station van Aarschot ligt eveneens op een verknoping, van lijnen 35 en 16. Dit weerspiegelt zich ook in het aantal opstappende reizigers. In Aarschot werden in 2018 6090 reizigers geteld.
Station Lier toont een duidelijk stijgende trend wat betreft aantal reizigers: van 4880 in 2009 tot 5766 in 2017. Het derde drukste station is Herentals, dat echter een stagnerend aantal reizigers toont: tussen

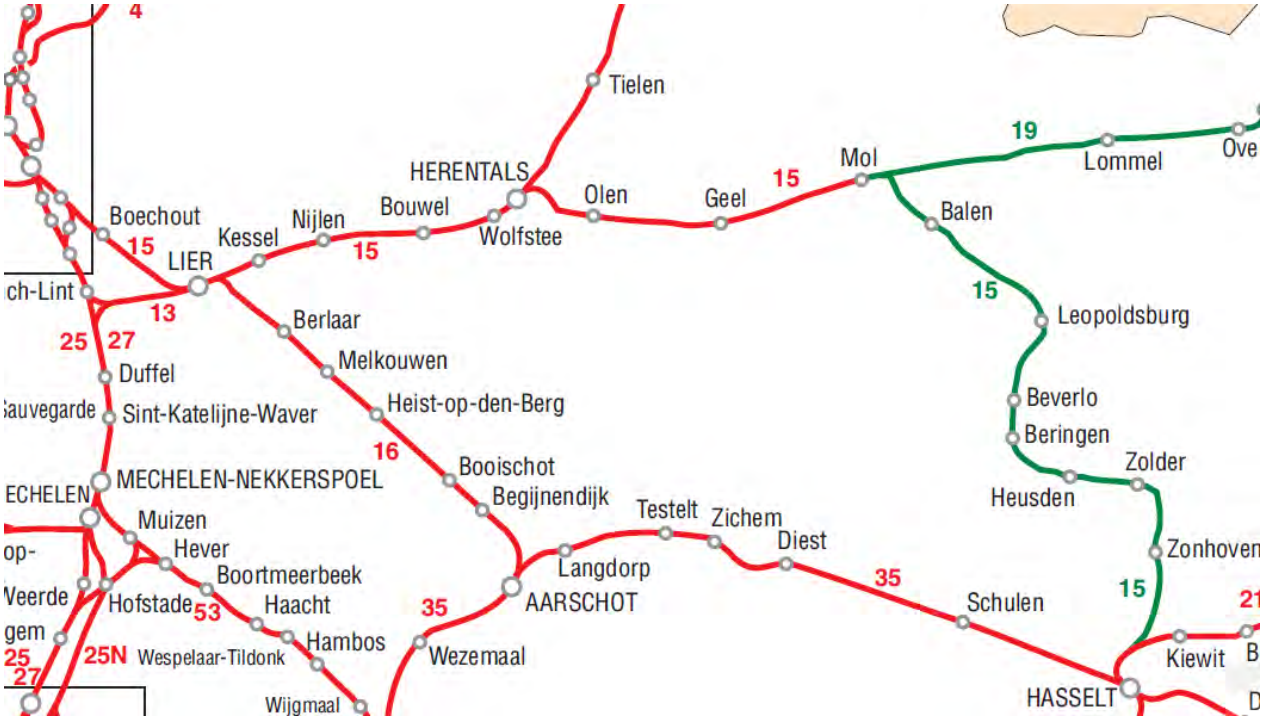
2009 en 2017 waren er amper 150 extra reizigers. Hetzelfde beeld zien we in Heist-op-den-Berg waar er in dezelfde periode slechts een 100-tal reizigers bij kwamen.
Nijlen is al duidelijk minder druk met nog een 600-tal opstappende reizigers en ook hier zien we een stagnerend aantal reizigers.
De overige stations schommelen tussen 200 (Begijnendijk) en ongeveer 600 (Olen) reizigers. Olen is het enige station waar we een continue geleidelijke stijging van het aantal reizigers zien.
Wolfstee is duidelijk de kleinste halteplaats met slechts 35 opstappende reizigers in 2017.
In Bouwel stappen er op een weekdag 467 reizigers op. Op een zaterdag betreft het 149 reizigers en op zondag 199 reizigers.



Figuur 37: evolutie aantal reizigers

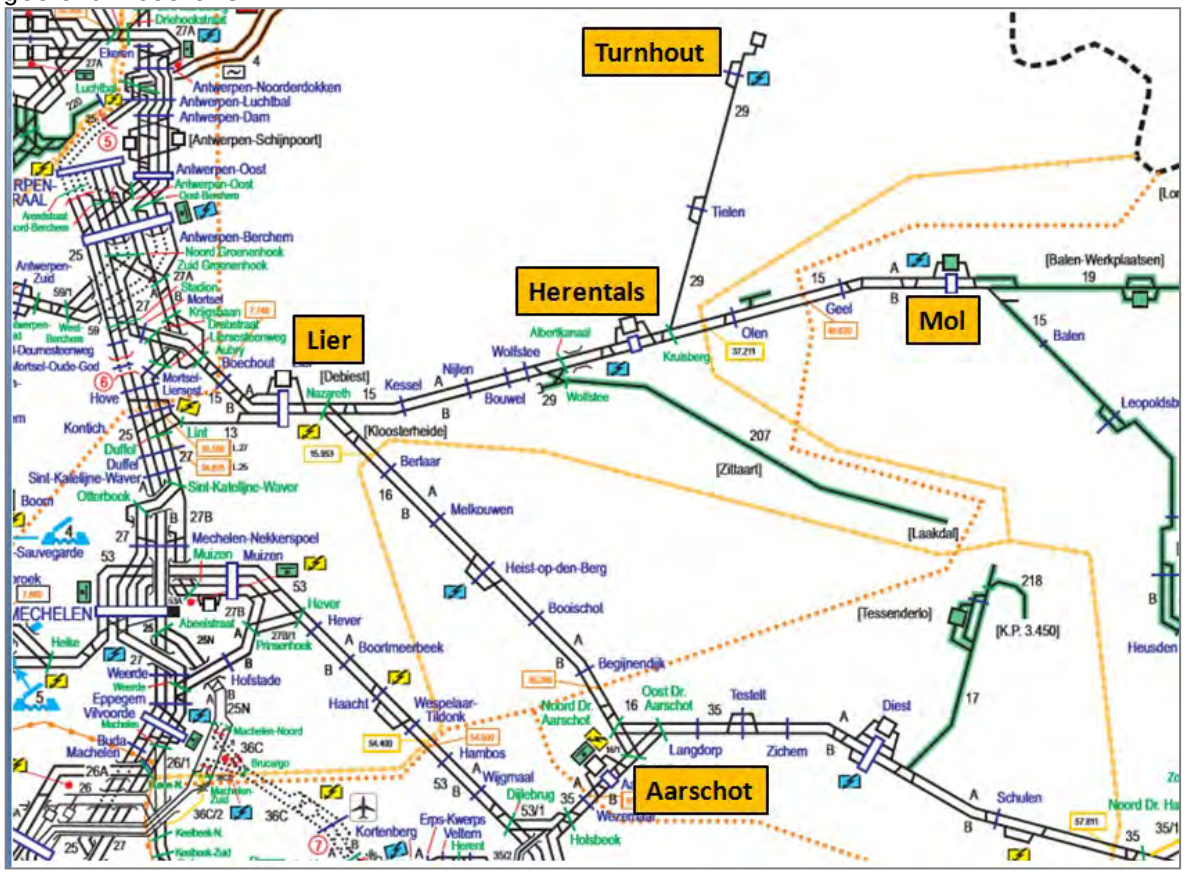
Algemene kenmerken in verband met het spoorwegnet:

- Alle treinen hebben een ruime dienstregeling met het oog op meer stiptheid. Tussen Lier en Herentals zit er 2 à 3 minuten extra in de regeling.
- Door een gebrek aan visie m.b.t. het ontwikkelen van knooppunten laat de huidige infrastructuur geen mooie halfuurcadans toe (bv. van Turnhout naar Herentals) en dus ook geen overstapmogelijkheden om het half uur. Dit ondanks vrij recente investeringen, zoals de elektrificatie van het traject Herentals – Mol en de spoorverdubbeling te Tielen.
- De grootste knelpunten blijven Lier en Herentals. Beide stations zijn slecht uitgerust om de belangrijkste overstapbewegingen op één perron mogelijk te maken. Toegankelijkheid vanaf de 28 cm hoge perrons in deze stations is slecht.
- Er ontbreekt een verbinding tussen Herentals en Aarschot. Terwijl het vervoerpotentieel tussen Turnhout en de zes kleine steden (Herentals, Geel, Mol, Lommel, Neerpelt en Hamont) op de *Kempische economische as* richting Leuven niet te onderschatten is.



Figuur 38: spoornet (Mol – Hasselt nog niet geëlektrificeerd)

Op en nabij het onderzoeksgebied Zuiderkempen zijn er twee spoorbaanvakken op enkelspoor: lijn 13, van Lint tot Lier en Lijn 29, van Herentals naar Turnhout. De groene markering geeft aan dat de lijn niet geëlektrificeerd is.



Figuur 39: Uittreksel uit Technische Netkaart bij de Netverklaring 2016, Infrabel. Aangevuld met vijf stationsnamen ter verduidelijking: Turnhout, Lier, Herentals, Mol en Aarschot..
Voor de ontwikkeling van de IJzeren Rijn dient het traject geheel tweesporig te zijn. Op de 'zijlijnen' is een aanbod met treinen 'om het half uur' mogelijk mits strategische aanpassingen in functie van knooppunten.

B. Kansen – reactivering vroegere lijn Diest – Leopoldsburg

De oude lijn 17 Diest – Leopoldsburg wordt nog gebruikt voor goederenvervoer tot Ravenshout (Ham – Tessenderlo). Een heringebruikname van de volledige lijn voor personenvervoer zou een sterke verbetering kunnen zijn van het momenteel beperkte treinaanbod in Limburg. Een eerste voorlopige berekening op basis van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag, het aandeel trein in

de modal split en het aantal inwoners in de gemeenten in de omgeving geeft een potentieel van ruim 6300 reizigers. Er is uitgegaan van haltes in Leopoldsburg, Ham en Tessenderlo.

Klantenpotentieel op basis van aantal inwoners

	bevolking	GAVPPPD 3,14	% trein	heen en terug	enkel instappers	instappers per treinhalte	opm
Leopoldsburg	15526	48752	1,50%	731	2 366	1266	
Kerkhoven (Lommel)	1000	3140	1%	31	16		
Balen	22356	70198	1%	702	351		
Hechtel (bus)	4000	12560	1%	126	63		
Lommel (bus)	15000	47100	1%	471	236		groot potentieel met busaansluiting
Peer en Bree (bus)	15000	47100	1%	471	236		groot potentieel met busaansluiting
Ham	10733	33702	3%	1011	506	615	instappers voor beide treinhalten
Olmen (Balen)	2000	6280	1%	63	31		
Beverlo (Beringen)	5000	15700	1%	157	79		
Tessenderlo	18517	58143	3%	1744	872	1282	
Laakdal	15874	49844	1%	498	249		
Meerhout (bus)	10256	32204	1%	322	161		klein potentieel met busaansluiting
					som 3164		

onderlijnde aantallen : schatting (evt. nog aan te passen) — 6328 som treinklanten baanvak Tessenderlo en Diest

% in OVG3 1,68% voor Vlaanderen

aannname voor stationsomgevingen 3% (tot circa 2,5 km rond station)

aanname voor verdere zones 1%

aanname Leopoldsburg 1,5% (voor de Hagelander, dus excl. voor lijn Mol Hasselt)

bevolking per 1-1-2017

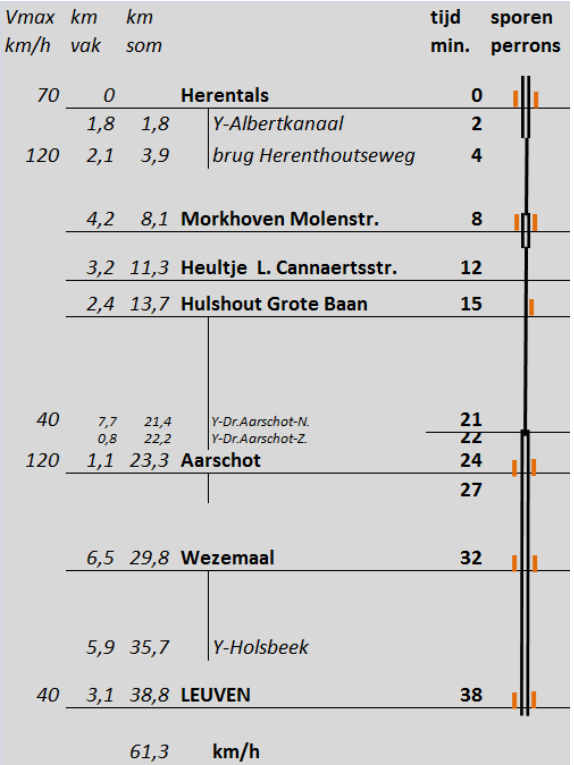
Figuur 40: klantenpotentieel lijn Diest - Leopoldsburg

A. Kansen - lijn Herentals – Aarschot (lijn 29)

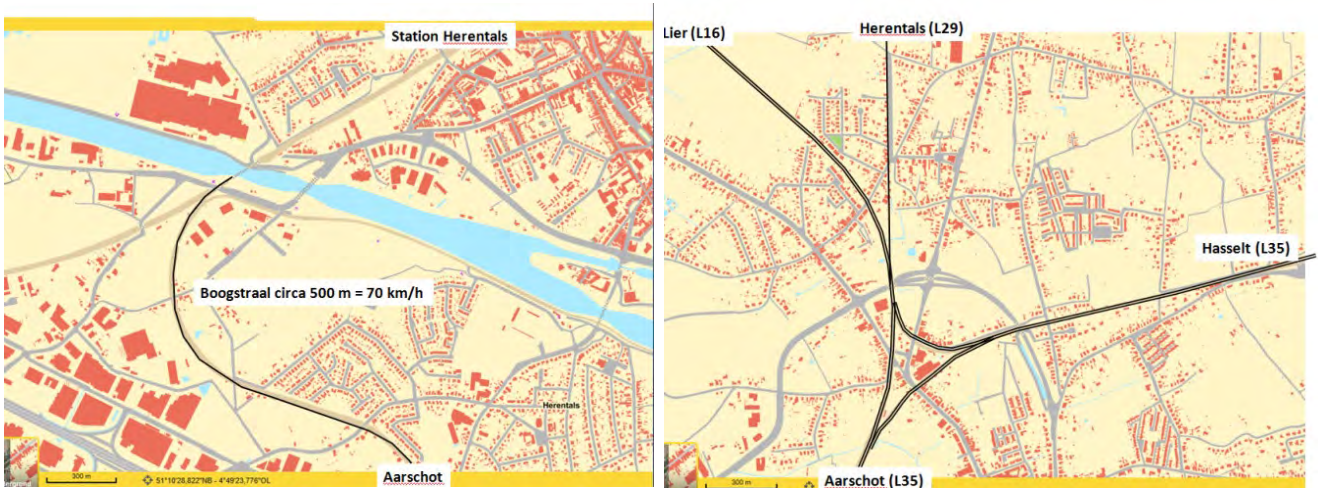
Deze lijn vormt een ontbrekende schakel op de noordzuidas van Turnhout tot Leuven. De bedding is nog geheel aanwezig en is bijna geheel onderdeel van het fietsknooppuntennet. Het traject Herentals – Aarschot is 23 km lang en bestaat uit vier segmenten:

- Als onderdeel van de tweesporige lijn 15 van station Herentals tot de vertakking Albertkanaal, dit over 1,8 km.
- De bedding in S-bocht over circa 2 km. Dit ligt op een talud voor enkelspoor met wegverkeer onder de nog bestaande bruggen. Dit segment gaat tot net voorbij de brug van de Herenthoutseweg. De boogstralen van bocht en tegenbocht bedragen elk circa 500 m. Dit is goed voor een spoor met ontwerpsnelheid 70 km/h.

- Het bijna kaarsrecht en vlak tracé voor enkelspoor tot de sporendriehoek Aarschot-Noord (lijn 16). Ontwerpsnelheid tot 120 km/ is mogelijk.
- Eindtraject tot station Aarschot over 2 km bestaand dubbelspoor met meerdere kruisende bewegingen met andere sporen.



Figuur 41: spoorlijn Herentals – Aarschot – Leuven met afstanden en reistijd



Figuur 42: Situering van de aansluitpunten van de te reactiveren lijn 20 tussen Herentals en Aarschot:

- *links aftakking Albertkanaal aan de zuidelijke oever van dit kanaal;*
- *rechts, aansluiting aan de sporendriehoek Aarschot-Noord;*

In de Vlaamse Spoorstrategie (conceptnota feb 2013) wordt gesteld dat *"Een aantal regio's worden in verhouding tot hun bevolkingsaantal slecht tot zelfs niet ontsloten via het spoorwegnetwerk. Dat is in het bijzonder het geval voor de oostkant van Vlaanderen (Kempen en Limburg)…. Daarnaast ontbreken er een aantal mazen in het spoorwegnetwerk waardoor niet aan bovenvermelde behoeften kan voldaan worden. Daarom is er nood aan realisatie van volgende assen:*

- *Neerpelt – Hamont-(Weert);*
- *Hasselt – Neerpelt;*
- *Genk-Maasmechelen/Maaseik;*
- *Leopoldsburg – Diest.*

De NMBS en De Lijn dienen in onderling overleg en op basis van de potentiële vervoersvraag en MKBA-studie, af te wegen welk het best mogelijke vervoermiddel (trein, lighttrain/lightrail, bus) is om op deze relaties in te zetten."
Zowel voor Aarschot – Herentals als de lijn Leopoldsburg – Diest wordt gesteld dat deze *"te onderzoeken (zijn) op basis van MKBA studies voor verschillende vervoermiddelen (heavy rail, light rail, (snel)tram, (snel)bus),"*

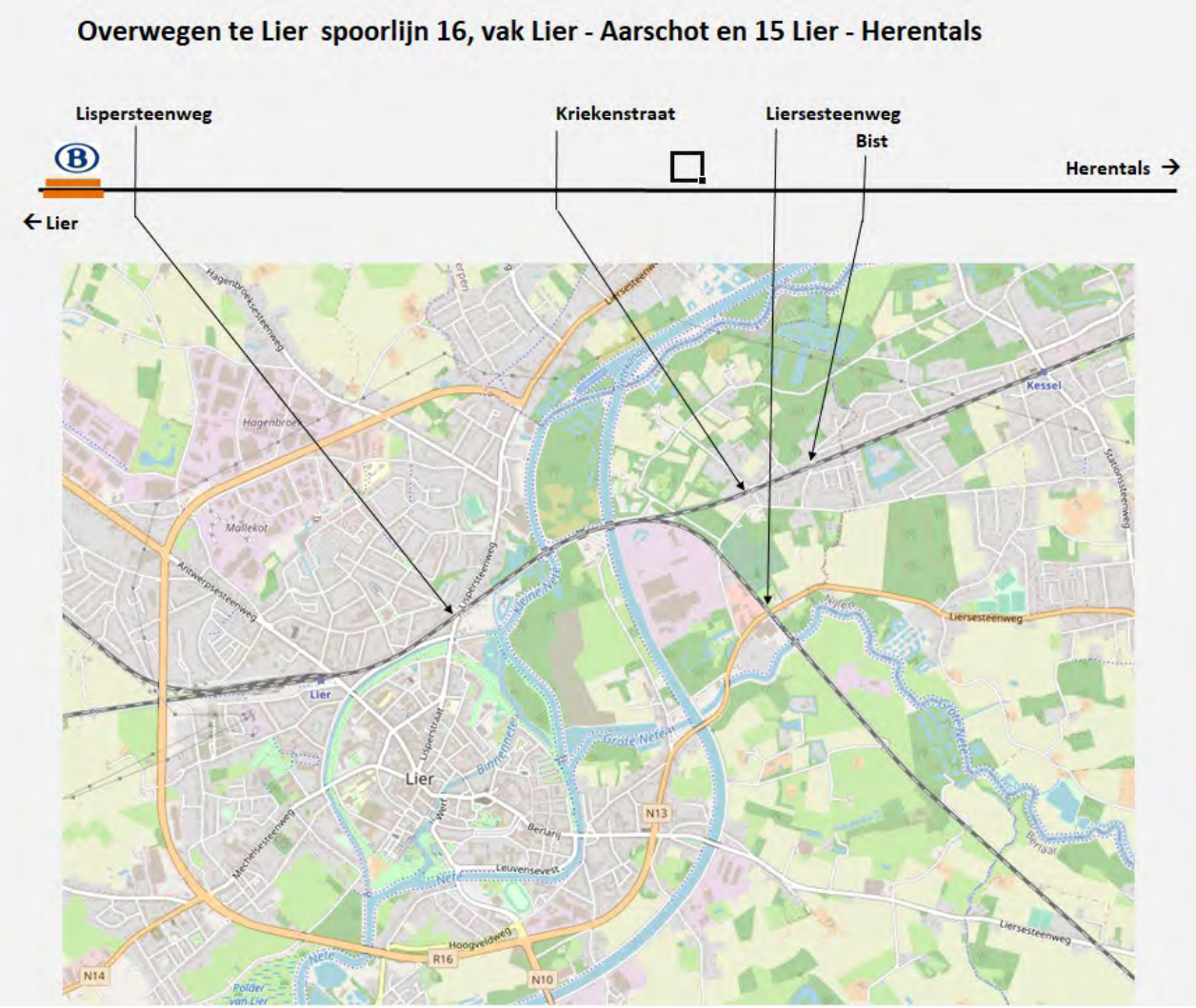
B. Impact overwegen

Het volgende overzicht van spooroverwegen geeft schematisch en cartografisch weer waar de overwegen liggen in elke ‘doortocht’. De kaartjes zijn ontleend aan het Geoloket ‘functionele fietsroutes’ van de provincie. Naast de spoorlijnen zijn fiets-o-strades weergegeven als aangelegd (in groen op het kaartje), gepland (rood) of er is een nog niet conform traject (oranje). Boven elk kaartje is het spoorbaanvak schematisch weergegeven met de dwarslijn voor elke overweg, het kmpunt bij elke overweg, de naam van de straat of weg, de aanwezigheid van een station met naam en situering van de perrons. Bovendien is de afstand tussen overwegen aangegeven.
Criteria om overwegen te duiden op positie en impact in het buurtweefsel zijn:

- Taakstelling spoorlijnen.
- Rol van de overweg bij een station m.b.t. overstapverkeer, volgens STOP-principe.
- Rol van het verkeersnet op de overweg, dus niet stationsgerelateerd.
- Samenhang met het buurtweefsel van verkeersnetwerken en gebiedstypologie.

4.2.5.1.1. Lier, spoorlijn 15 vak Lier – Herentals en spoorlijn 16 Lier - Aarschot

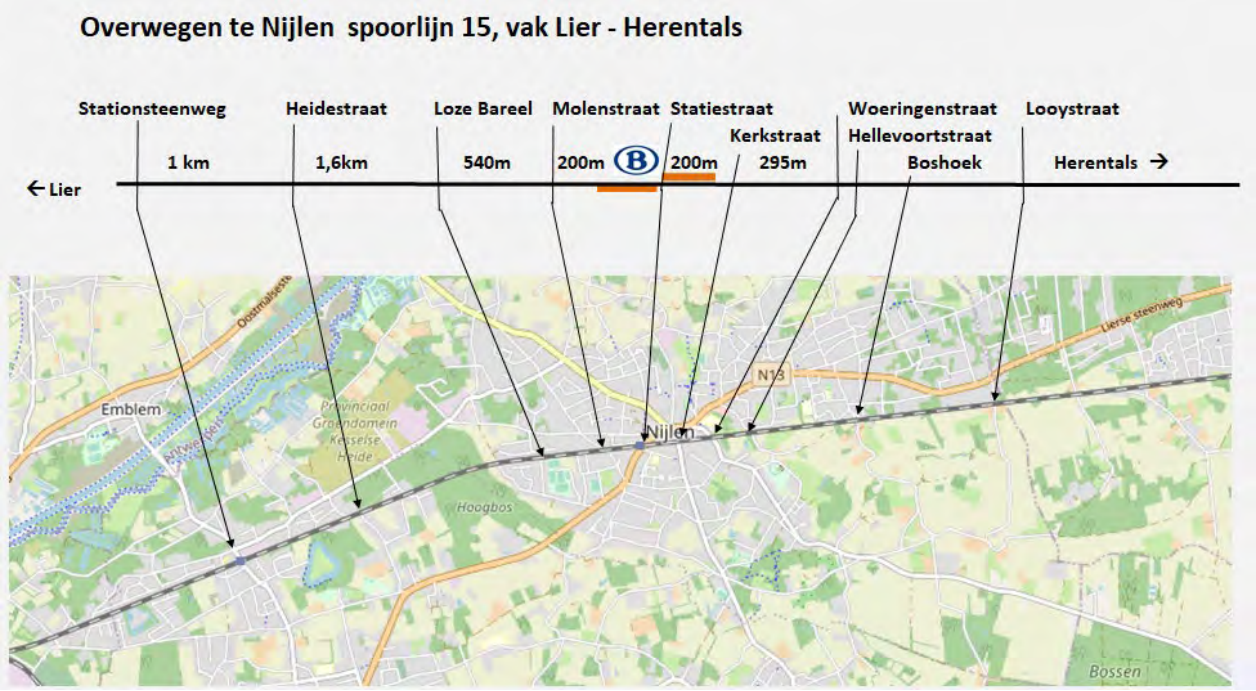
- Verknoping lijn 15 en 16
- Slechts enkele gelijkvloerse overwegen
- Nabij centrumgebied: Lispersteenweg
- N13 Liersesteenweg is secundaire III
- Station Lier heeft verouderde uitrusting: lage perrons, smalle perrontunnel die niet doorloopt tot noordkant van sporen, voorkant station niet ingericht op vlotte overstap bus en fiets op trein. Hoofdparking aan zuidkant, fietsenstallingen aan beide zijden van spoorweg. Blue-bikes aanwezig. Bemande loketten, horeca aanwezig.



Figuur 43: overwegen grondgebied Lier

4.2.5.1.2. Nijlen, spoorlijn 15 vak Lier - Herentals

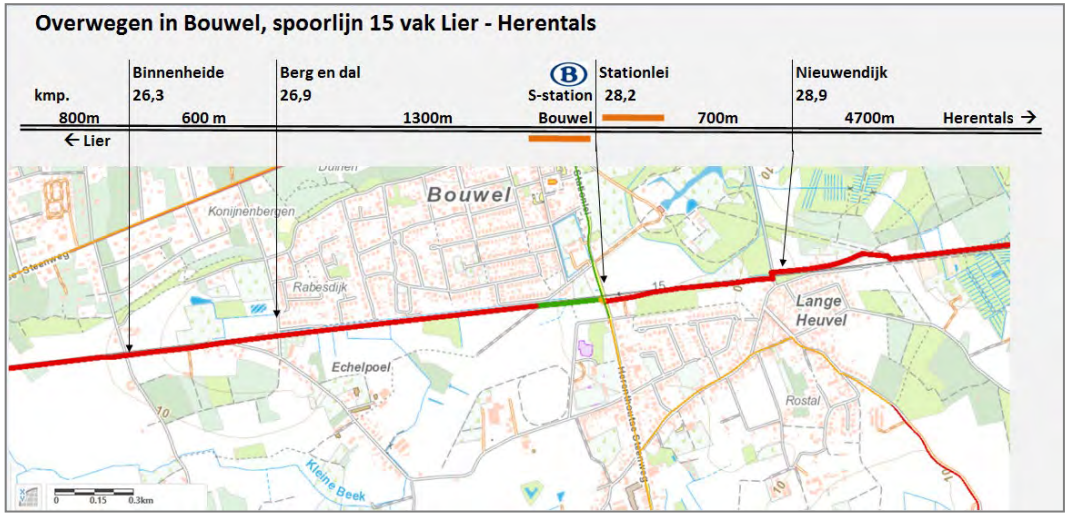
- Gelegen op spoorlijn 15, Lier – Herentals
- Stationsteenweg in Kessel is lokale weg type 1, N13 Statiestraat is secundaire III, Woeringenstraat is ook lokale 1. Rest is lokale weg type 3
- Het station van Nijlen is gelegen in het centrum van de gemeente. Het station is uitgerust met overdekte fietsenstallingen die reeds te klein zijn. Er is geen voetgangerstunnel om het andere perron te bereiken. Er zijn geen blue bike fietsen aanwezig. De parking is gelegen langs de K. Astridlaan. De overwegen zijn gelijkgronds. Ism de werkvennootschap en NMBS wordt voorzien in het plaatsen van merkelijk meer fietsenstallingen aan station Nijlen.
- Station van Kessel is gelegen buiten centrum Kessel in de deelgemeente Putting. Station uitgerust met betaalautomaat. Perrons geschrankt met gelijkgrondse overweg. Ten zuiden van de spoorweg is een parking voorzien langs de Stationssteenweg. Overdekte fietsenstalling is aanwezig. Blue bike fietsen ontbreken.



Figuur 44: overwegen grondgebied Nijlen

4.2.5.1.3. Bouwel, gemeente Grobbendonk, spoorlijn 15 vak Lier - Herentals

- De overwegen Binnenheide en Berg en Dal liggen vrij dicht bij elkaar. Hier zou kunnen worden overwogen om een overweg te sluiten en de andere te behouden (al dan niet ongelijkgronds).
- Station Bouwel kan goed in de vervoersketen ingepast worden indien er minstens een ongelijkvloerse kruising mogelijk is voor voetgangers. Overstappen gebeurt altijd te voet, ook tussen stalling of parking en het vertrek- of aankomstperron. Barrièrewerking en het risico om de trein te missen is niet wenselijk.
- De Stationlei –Herenthoutsesteenweg is een lokale weg type 1, tevens functionele fietsroute, tussen kernen. Het drukteniveau is hier het hoogste van de vier overwegen in de doortocht. Infrabel denkt aan een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg.
- Het station van Bouwel ligt buiten de dorpskern van Grobbendonk. Het station is uitgerust met een overdekte fietsenstalling en parking. De fietsenstalling is weinig aantrekkelijk en te klein. Geen blue bike fietsen aanwezig. Gelijkgrondse spoorwegovergang met geschrankte perrons.
- Door een evolutie in het fiets-o-strade dossier kruist de F105 de Nieuwendijk niet meer. De gemeente wenst alsnog een doorgang voor zwakke weggebruikers ter hoogte van de spoorovergang'



Figuur 45: overwegen aan station Bouwel (Grobbendonk)

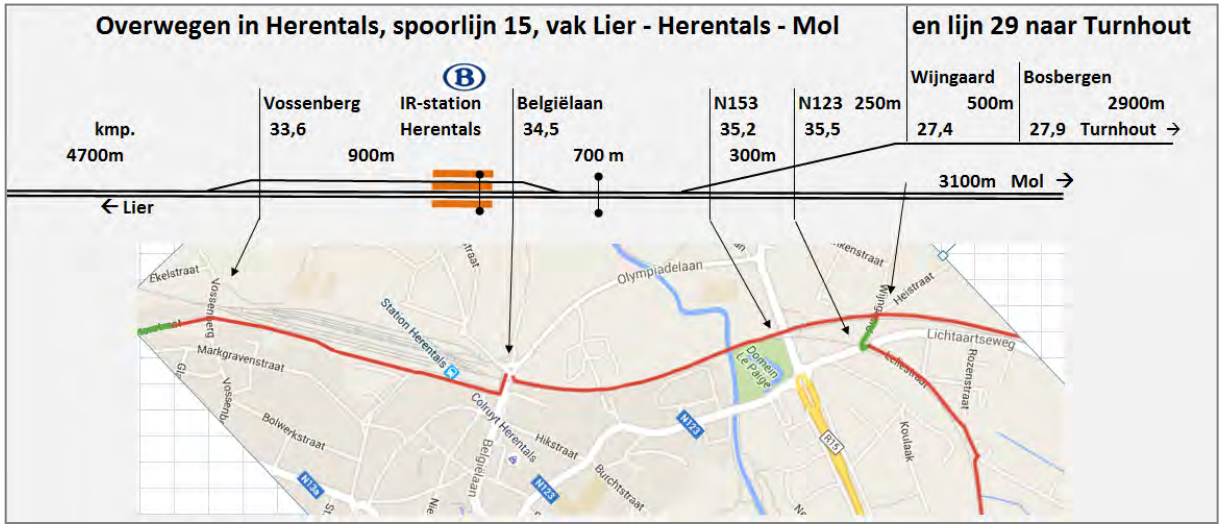
4.2.5.1.4. Herentals, regionaal knooppunt, spoorlijn 15, 29 en 207

Aan de rand van het stedelijk gebied zijn er geen overwegen op lijn 15. De lijn ligt in beide randzones op talud met tal van onderdoorgangen voor het wegverkeer en de kanalen. Voor het stadsdeel zoals in het kaartje weergegeven geldt het volgende.

- Ontwikkelingsperspectief spoorverkeer: zie Bouwel. Indien de lijn naar Leuven gereactiveerd wordt met ‘om het half uur’ een trein, dan moet gerekend worden op tot 20 treinbewegingen per uur ten westen van het station. Als knooppunt heeft Herentals meer sporen en is er mede hierdoor meer barrièrewerking. Binnen dit perspectief zijn overwegen niet gewenst. Richting Turnhout moet gerekend worden op niet meer dan vier treinen per uur, wat best samengaat met overwegen.
- Station Herentals kan goed in de vervoersketen ingepast worden indien er minstens een ongelijkvloerse kruising mogelijk is voor voetgangers. Overstappen gebeurt altijd te voet, ook tussen stalling of parking en het vertrek-of aankomstperron. Gelet op de regionale knooppuntrol moeten bussen filevrij tot aan het station kunnen rijden. Barrièrewerking en het risico om de trein te missen is niet wenselijk.
- De Belgiëlaan, N153 en N123 zijn minstens lokale weg type 1, tevens functionele fietsroute en busroute tussen kernen. Binnen het afgebakend stedelijk gebied past de barrièrewerking niet. Het naburige ziekenhuis en de brandweer vergen tevens filevrije doorgang bij hulpverlening. De twee overwegen bij Wijngaard en Bosbergen kunnen opgeheven worden indien vervangen door alternatieve verbindingen naar het hogere wegen- fietsroutenet.
- Vooral bij het station vergt een ongelijkvloerse kruising een kwalitatief hoogstaand openbaar domein, waarin het station een centrale rol vervult.
- De tunnel naar perrons 2, 3 en 5 is te smal tijdens piekmomenten: zowel toekomende reizigers, vertrekkende reizigers en mensen die staan te wachten. Dit is de enige plek met een overdekte wachtruimte en wordt dus druk gebruikt. Aan het station zijn te weinig zitplaatsen. De pendelparking is gratis, de toegang voor autoverkeer wordt ook gebruikt door fietsers om bij de fietsenstalling te komen. De parking heeft geen goede ontsluitingsweg. Aan het station is nergens een fijne ontmoetingsruimte; reizigers blijven niet langer dan nodig. Er is geen duidelijke kiss&ride.
- In de spits is de rotonde aan Olympiadelaan erg chaotisch. Er is een fietstunnel maar die wordt weinig gebruikt, wegens te steil. Er zijn geen wachthuisjes aan de busperrons; bij slecht weer wachten de meeste reizigers onder de bomen. Voetgangers en fietsers die van het station

komen, nemen een doorsteek over het busplein naar Olympiadelaan. Wanneer de overweg gesloten is, stijgt de drukte: voetgangers hebben te weinig plek en wachten op het fietspad, fietsers wachten noodgedwongen op de rijweg.

- Het station van Wolfstee is gelegen in het bedrijventerrein Wolfstee, Klein-Gent. Er is een parking aanwezig en kleine overdekte fietsenstallingen. De toegankelijkheid van de perrons is een probleem met een tijdelijke trap over de sporen.

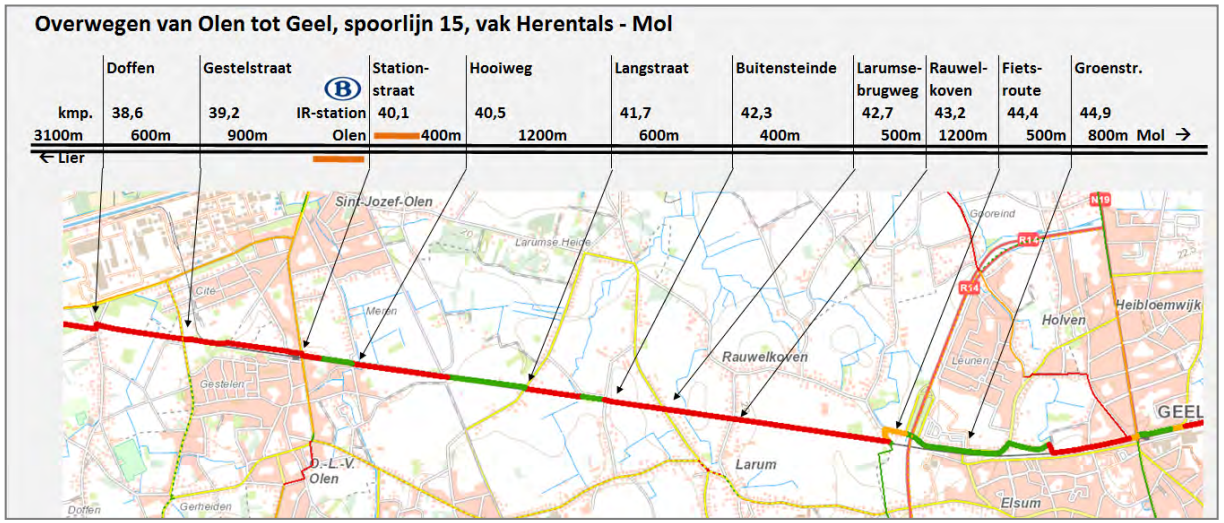


Figuur 46: overwegen aan station Herentals

4.2.5.1.5. Olen tot Geel, lijn 15, vak Herentals - Mol

- Spoorlijn 15 is onderdeel van het hoofdspoorwegnet voor personen- en goederentreinen (IC-IR en G). Met een mengvorm van al deze treintypes kan het aantal treinen per uur oplopen tot 12, beide richtingen samen. Binnen dergelijk ontwikkelingsperspectief zijn overwegen minder gewenst, gelet op de barrièrewerking.
- Station Olen kan goed in de vervoersketen ingepast worden indien er minstens een ongelijkvloerse kruising mogelijk is voor voetgangers. Overstappen gebeurt altijd te voet, ook tussen stalling of parking en het vertrek-of aankomstperron. Barrièrewerking en het risico om de trein te missen is niet wenselijk.

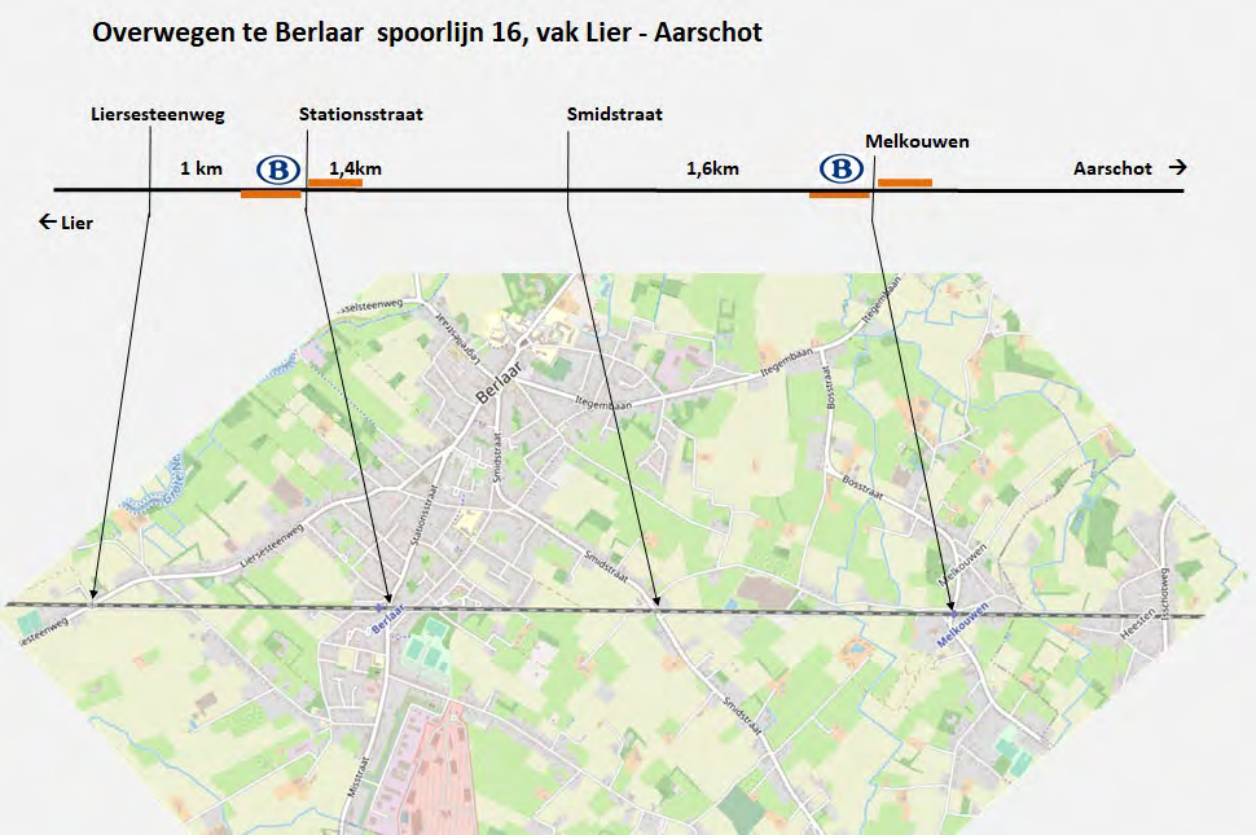
- De Stationstraat is een lokale weg type 1, tevens functionele fietsroute, tussen kernen. Het drukteniveau is hier wellicht het hoogste van de tien overwegen.
- Het kruisen van de fiets-o-strade aan Doffen en de fietsroute net ten westen van de ringweg van Geel vergt een oplossing bij opheffing van de overweg. Voor het overige vergen de woongebieden en de agrarische noden aandacht om de barrièrewerking en of de grote omweg bij opheffing te vermijden.
- Het aantal overwegen is te groot en liggen te dicht op elkaar. De verschillende overwegen maken ook sluipverkeer mogelijk binnen dit landelijk gebied. Het aantal overwegen tussen Olen en Geel wordt best beperkt.
- In het station is horeca aanwezig; dit wordt erg geapprecieerd door de reizigers en omwonenden.
- Er ontbreekt een beveiligde oversteekplaats voor fietsers aan het kruispunt Pastoor Van Looystraat –Hondstraat . Deze weg wordt door veel fietsers richting station gebruikt. Het voetpad stopt voor de overweg; voetgangers komen daardoor op het fietspad terecht. De fietsenstalling is enkel te bereiken voor fietsers door over het voetpad te fietsen.



Figuur 47: overwegen tussen Olen en Geel

4.2.5.1.6. Berlaar

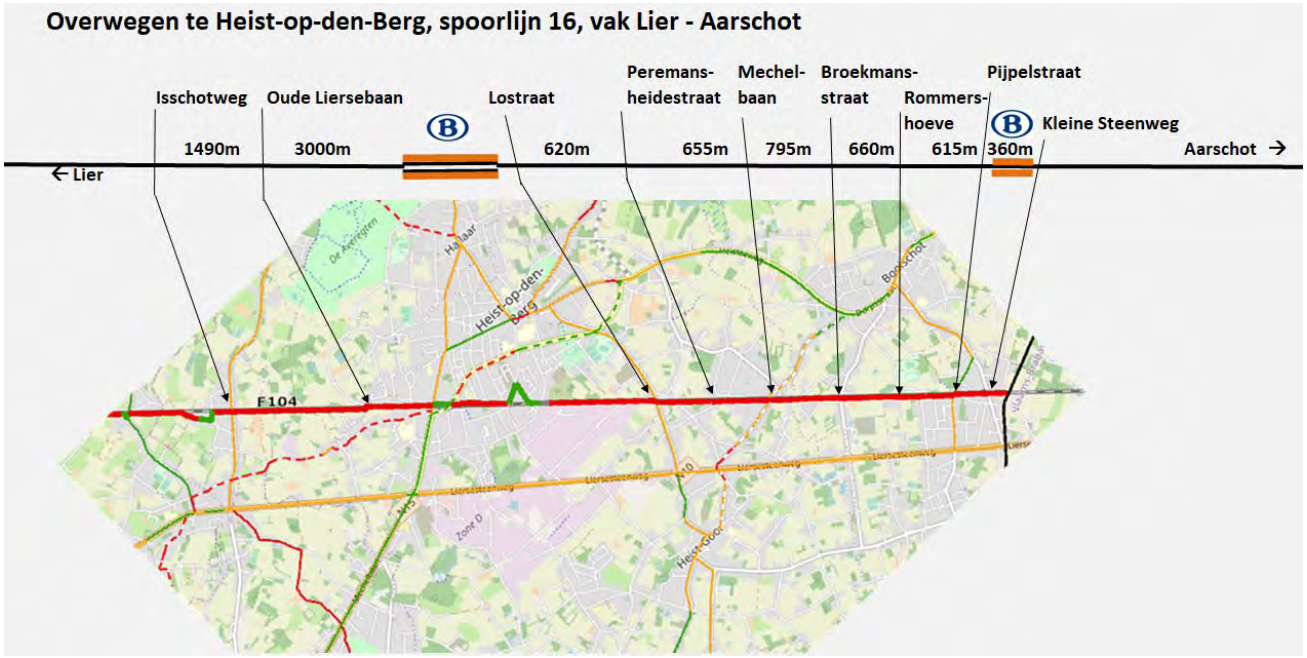
- Gelegen op spoorlijn 16 Lier – Aarschot
- Slechts 4 overwegen
- Liersesteenweg is lokale weg type 1, andere overwegen zijn lokale 2
- Station Berlaar heeft stationsgebouw(literair café), parking, overdekte fietsenstalling, ticketautomaat, geschrankte perrons, geen blue-bikes. Geen voetgangerstunnel naar ander perron. Stationsomgeving recent heraangelegd



Figuur 48: overwegen grondgebied Berlaar

4.2.5.1.7. Heist-op-den-Berg

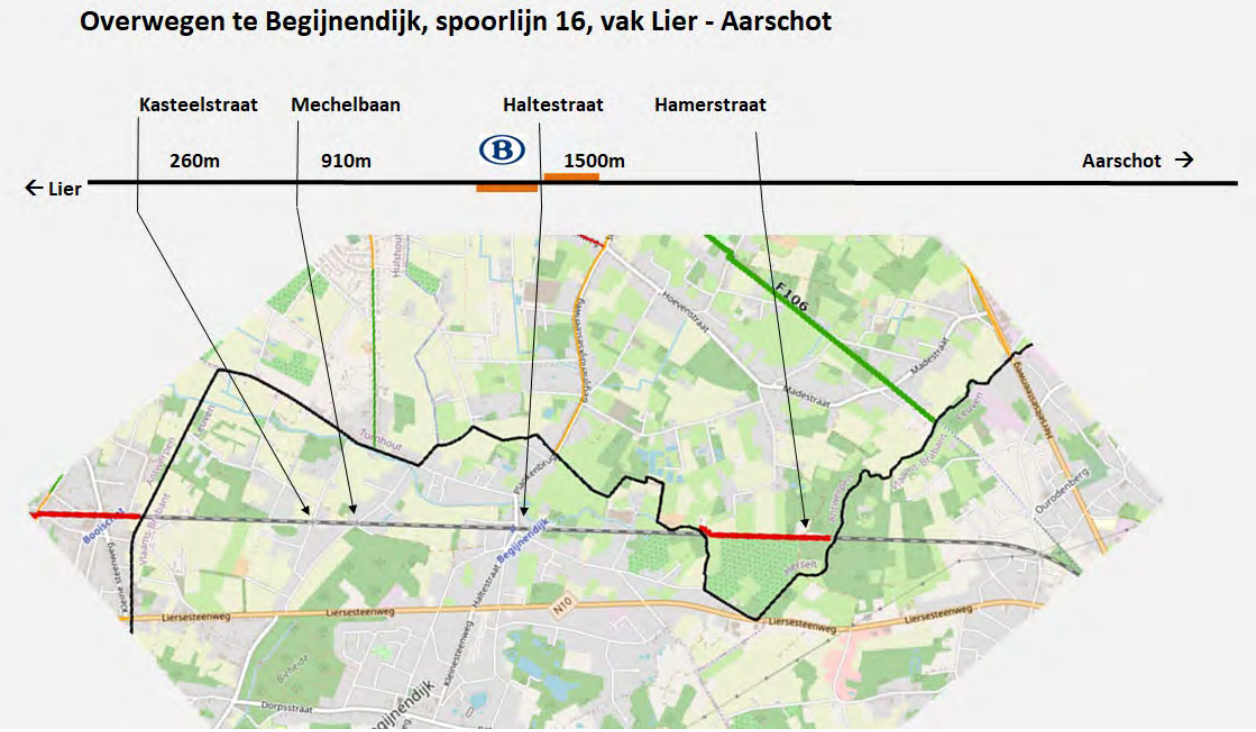
- Gelegen op spoorlijn 16 tussen Lier en Aarschot
- Aan kant van Lier slechts 2 overwegen: Isschotweg is lokale weg type I richting Itegem, Oude Liersebaan is lokale weg type 2
- Station is goed uitgerust met fietstunnel en ongelijkvloerse kruising voor gemotoriseerd verkeer (N15). Bemand stationsgebouw, fietsenstallingen zijn deels overdekt, Blue-bikes zijn aanwezig, ruime overstapmogelijkheden op bus vlakbij stationsgebouw. Tunnel maakt het steeds mogelijk om ander perron te bereiken
- Aan zijde Aarschot nog 7 gelijkvloerse overwegen met onderlinge afstand van 600 à 700 m
- Lostraat is lokale weg type 1: verbinding van centrum met N10. Ook Kleine Steenweg is lokale 1
- Mechelbaan en Broekmansstraat zijn lokale 2 (ontsluiting van Booischot)
- Overige wegen zijn lokale wegen type 3
- Station Booischot gelegen aan Kleine Steenweg. Geen stationsgebouw, wel parking en overdekte fietsenstalling, betalingsautomaat. Geen blue-bikes aanwezig.



Figuur 49: overwegen in Heist-op-den-Berg

4.2.5.1.8. Begijnendijk

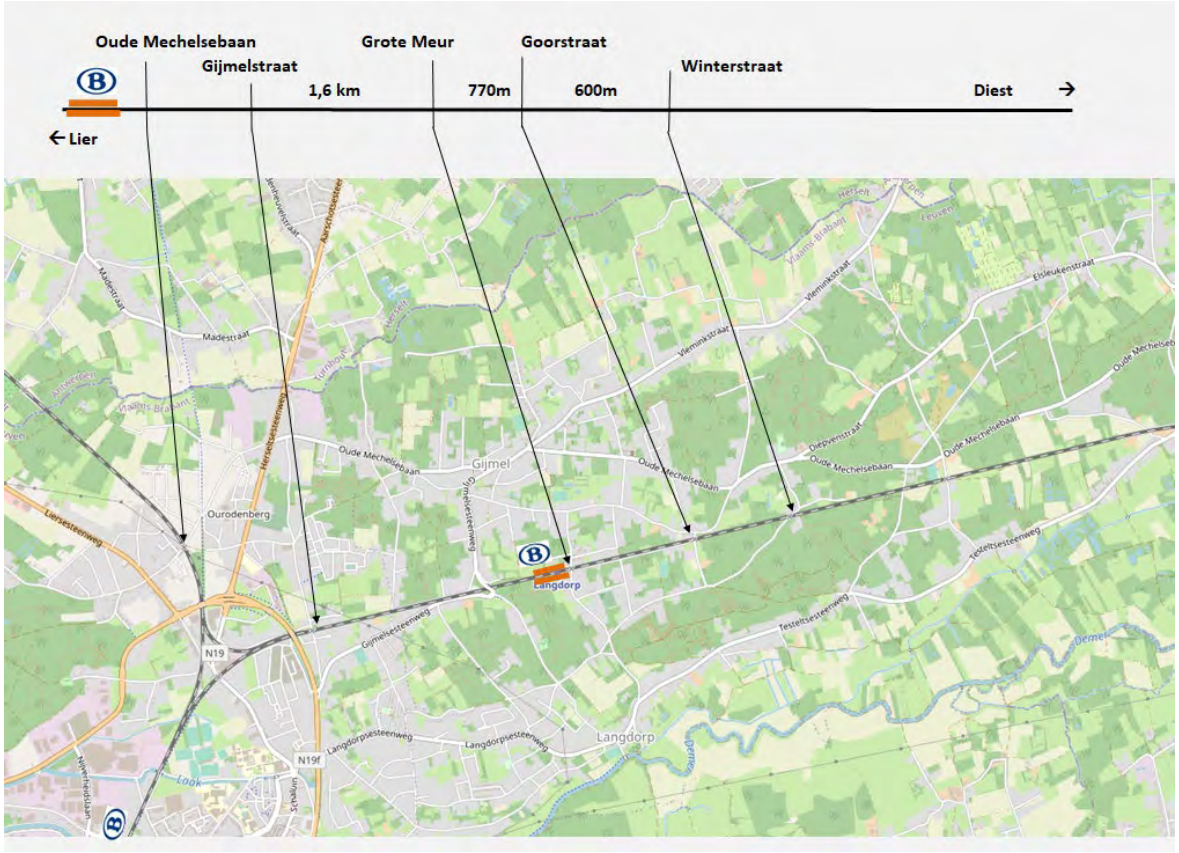
- Eveneens gelegen op spoorlijn 16 tussen Lier en Aarschot
- Slechts 3 gelijkvloerse overwegen (Hamerstraat op grondgebied Herselt)
- In Lier zijn er nog wel wat overwegen. Op L16 hebben we in volgorde nog overwegen met Marnixdreef, N13, Neerloop, Mushaag.
- Mechelbaan is lokale weg type 1 en Haltestraat is lokale 2
- Station Begijnendijk heeft geschrankte perrons, geen tunnel naar ander perron.
- Autoparking en overdekte fietsenstallingen maar geen blue-bikes



Figuur 50: overwegen in Begijnendijk

4.2.5.1.9. Aarschot

- Station Aarschot op lijn 35 Leuven – Hasselt: betalende pendelparking, overdekte fietsenstalling, fietspunt, uitgebreid busaanbod, station met bemande loketten en horeca.
- Knooppunt met lijn 16 Lier – Aarschot
- Ook station in Langdorp: overdekte fietsenstalling, autoparking, geen stationsgebouw, geen blue-bikes. Geen verknoping met bus
- Slechts 5 gelijkgrondse overwegen; recent overwegen gesloten aan Opperstraat en Oudenstokstraat na dodelijk ongeval. Aan Opperstraat wordt fietstunnel gepland



Figuur 51: overwegen grondgebied Aarschot

4.2.5.1.10. Lijn 29, Herentals - Aarschot

Deze eventueel te reactiveren spoorlijn kan een rol voor IC-treinen vervullen. De problematiek van de ongelijkvloerse kruisingen is vergelijkbaar met de lijn Herentals – Turnhout ter hoogte van Tielen, met naar verwachting tot vier treinen per uur, beide richtingen samen.
Naar verwachting moet één kruisingsmogelijkheid op de spoorlijn voorzien worden, zoals in Tielen. Dan is daar een onderdoorgang gewenst voor een zekere overstap heen en terug. De bestaande fiets-o-strade op de spoorzate dient samen met het spoor heraangelegd te worden. In dit stadium van de planvorming dient dit als een onderzoeksvraag opgenomen worden: volstaat de bedding om beide samen heraan te leggen ?
In uitvoering van het mobiliteitsplan is Herentals (en bij uitbreiding Westerlo en Hulshout) bezig met de opmaak van een dossier voor het plaatsen van OV naast de fiets-o-strade Herentals-Aarschot. Er zijn verkennende gesprekken geweest om deze fiets-o-strade over gans het traject tot 4m te verbreden.

4.3. Wegennet

4.3.1. CATEGORISERING - BOVENLOKAAL

Bij de analyse van het wegennet valt meteen op dat er binnen het onderzoeksgebied amper wegen aanwezig zijn met een bovenlokale categorisering.
De enige primaire weg (type II) in het gebied is de R15 ring rond Herentals en daarop aansluitend:

- N152 Aarschotseweg vanaf R15 tot E313
- Industrielaan – Nijverheidsstraat vanaf N152 tot N19
- R16 ring Lier
- R15 ring Herentals
- R25 ring Aarschot (vanaf N10 tot op- en afrittencomplex 22 van E314)
- Industrielaan

De enige secundaire I is de N19 vanaf op- en afrit 23 van de E313 die via Westerlo en Herselt naar Aarschot gaat.
De wegen met een categorisering als secundaire weg type II zijn de N152 die vanaf op- en afrit 22 van de E313 die door Olen en Zoerle-Parwijs gaat en in Herselt op de N19 aantakt. Ook een deel van de ring van Aarschot (vanaf N19 tot Langdorpsesteenweg is secundaire II.
Slechts enkele wegen zijn ingeschaald als secundaire weg type III. De N13 Herentalsesteenweg gaat vanaf de R15 Ring rond Herentals, via Nijlen naar Lier. In Aarschot is de ring een secundaire III vanaf Langdorpsesteenweg tot N10; ook de N10 Diestsesteenweg zelf is een secundaire III. Nog in Aarschot is ook de N19 Leuvensesteenweg secundaire III, vanaf N223.
De N10, die Lier met Aarschot verbindt, heeft een aparte categorisering gekregen als drager van het provinciaal stedelijk netwerk. In Vlaams-Brabant is de weg als secundaire 1 geselecteerd.
De N14, die Lier met de E313 verbindt heeft dezelfde categorisering 1+ gekregen.
Heist-op-den-Berg is vragende partij om de N10 op te waarderen tot primaire II. Bovendien ziet de gemeente ook een andere inschaling voor de N15, Herentalsesteenweg, Hulshoutsesteenweg en s'Herenweg als secundaire route richting Herenthout en Herentals.

Zie kaart 2: wegencategorisering

4.3.2. CATEGORISERING - LOKALE WEGEN TYPE I EN TYPE II

A. Aarschot

Lokale weg I

- Molendreef – Langestraat
- Tieltseweg
- Gijmelsesteenweg – Vleminkstraat
- Langdorpsesteenweg – Testeltsesteenweg-Rhodestraat
- Senatorlaan - Wolfdonksesteenweg - Mouthorensteenweg
- Leuvenseweg – Tieltsebaan (tussen Leuvenseweg en Rillaarsebaan) – Rillaarsebaan (tussen Tieltsebaan en N223)
- Holsbeeksesteenweg (vanaf kruispunt Rillaarsebaan tot grens met Holsbeek)
- Begijnendijksesteenweg

Lokale weg II

- N10 Liersesteenweg (tussen R25 en N19 Herseltsesteenweg)
- Hersteltsesteenweg (tussen N10 Herseltsesteenweg en N10 Diestsesteenweg)
- Oude Mechelsebaan - Vennestraat
- Rode (vanaf Mouthorensteenweg tot aan grens met Scherpenheuvel-Zichem)
- Veerlsestraat - Veelsebaan
- Bossestraat o Leuvensesteenweg (tussen R25 en Steenweg op St.-Joris-Winge)
- Steenweg op St. Joris-Winge (tussen R25 en Leuvensesteenweg)
- Boudewijnlaan
- Leuvensestraat – Albertlaan
- Pastoor Dergentlaan – Elisabethlaan - Betekomsesteenweg
- Bogaardenlaan – Bekaflaan
- Diestsestraat tussen R25 Oostelijke Ring en Parking ‘Centrum’
- Nieuwlandlaan – Nijverheidslaan
- Schoonhovendreef
- Pastoor Dergentstraat (tussen Leuvensesteenweg en Lindeboomstraat) – Lindeboomstraat – Rillaarsebaan (tussen Lindeboomstraat en N223)
- Schoonderbeukenweg

B. Begijnendijk

De route Mechelbaan – Sleutelbaan - Plankenbrug is lokale weg type I
Lokale weg type 2 is
Gelroodsesteenweg, Prof. Scharpélaan, Betekomsesteenweg, Dorpsstraat
Baalsesteenweg, Kleine Steenweg, Haltestraat
Moorsemsestraat, Busschotstraat

C. Berlaar

Liersesteenweg,Pastorijstraat, Legrellestraat en Itegembaan zijn lokale 1
Lokale weg type 2: Stationsstraat-Misstraat, Molenlei, Smidstraat en Bosstraat-Melkouwensteenweg

D. Grobbendonk

De gemeente wordt ontsloten langs de route Leopoldstraat, Bergstraat, Bevrijdingsstraat die het verlengde is van de lokale I vanuit Zandhoven. Stationslei en Herenthoutsesteenweg fungeren eveneens als lokale weg type I.

E. Heist-op-den-Berg

Zijn lokale wegen type 1:

- Route langs Heist Goorstraat, Pastoor Mellaertstraat, Mechelaars, Gommerijnstraat, Kapelstraat
- Schriekstraat
- Lostraat
- Kleine Steenweg
- Itegembaan, Isschotweg
- L. Carréstraat

Zijn lokale wegen type 2:

- Langstraat – Schrieksesteenweg Grote Heidestraat – Mechelbaan is lokale II maar in Begijnendijk een lokale I
- Galgestraat – Koningsbaan
- Leo Kempenaersstraat - Bredestraat
- Schaliehoevestraat
- Heistse Hoekstraat – Schoorstraat – Wouwerstraat – Kasteelstraat – Industriepark B
- Grote Braemstraat
- Broekmansstraat
- Pijpelstraat
- Mechelbaan
- Ijzerenweg

- Ter Laken
- Werftsesteenweg – Oude Liersebaan – Molenstraat - Broekstraat
- Heibergstraat, Bevelsesteenweg, Kerkstraat
- Itegemseweg, Wiekevorstsesteenweg, Kruisstraat
- Pompoenstraat, Morkhovenseweg
- Herenthoutseweg

F. Herentals

Aan de noordzijde hebben zowel de N153 Poederleeseweg als de N123 Lichtaartseweg het statuut van lokale I. Ten oosten van Herentals centrum is de N13 Geelseweg een lokale I.

G. Herenthout

Heeft geen secundaire wegen en daarom meer lokale wegen type I:
- Herentalsesteenweg vanaf Boudewijnlaan
- Boudewijnlaan
- Doornstraat (is in Herentals een lokale II)
- Wiekevorstse Steenweg (is een lokale II in Heist-op-den-Berg)
- Langstraat -Bevelse Steenweg
- Itegemsesteenweg
- Nijlense Steenweg
- Bouwelse Steenweg

H. Herselt

Zijn geselecteerd als lokale weg type 1:
- N15
- Ramselsesteenweg, Begijnendijksesteenweg
- Diestsebaan

Zijn geselecteerd als lokale weg type 2:
- N212 Blaubergsesteenweg
- Wolfsdonksesteenweg
- Drie Eikenstraat
- Dieperstraat
- Westmeerbeeksesteenweg
- G. Vandeheuvelstraat
- Hoevenstraat
- Houtvensesteenweg

- Madestraat

I. Hulshout

Zijn geselecteerd als lokale weg type 1:
- N15
- Kerkstraat - Industriepark
- Grote Baan (ten westen van Kerkstraat)

Zijn geselecteerd als lokale weg type 2:
- Molenstraat
- Grote Baan (ten oosten van Kerkstraat)
- Netestraat
- Booischotseweg
- J. Michielsstraat
- Ramselsteenweg
- Aarschotsebaan, Langestraat, Vennekensstraat
- Strokapelstraat
- Schoolstraat
-

J. Laakdal

Zijn lokale 1
- N 174 Nieuwe Baan,
- N 141 Vorstsebaan – Steenbergen – Smissestraat – Borgtstraat – Meerlaarstraat,
- N 126 Geelsebaan,
- N 127 Oude Geelsebaan – Veerle Dorp – Diestsebaan
- N 165 Averboodsebaan
- Tessenderloseweg

zijn lokale weg type 2
- Eindhoutseweg – Steenweg op Veerle – Plein – Meir – Eindhoutdorp – Steenweg op Meerhout
- Steenweg op Oosterlo
- Houthoek – Beustereind – Meerhoutstraat – Langvoort
- Kruisstraat – Lakstraat
- Hulstsestraat, tussen Oude Geelsebaan en Rooststraat
- Langedijk – Oude Vorstseweg

K. Lier

Lokale weg type 1
- Lintsesteenweg
- Berlaarsesteenweg
- Misstraat
- Putsesteenweg
- Beukheuvel

Lokale weg type 2 (lokale hoofdassen)
- Hagenbroekseweg tussen R16 en Lispersteenweg
- Lispersteenweg tussen R16 en Spoorweglei
- Antwerpsesteenweg tussen R16 en Spoorweglei
- Mechelsesteenweg tussen R16 en Baron Opsomerlaan
- Baron Opsomerlaan – Van Boeckellaan
- Aarschotsesteenweg tussen R16 en Leuvensevest
- Berlaarsesteenweg tussen R16 en Leuvensevest
- Nieuwe ontsluitingsweg R16 – station

Lokale weg type 2 (industriële verzamelweg)
- Duwijckstraat
- Nieuwe weg tussen Duwijckstraat en Ring (nieuw kruispunt)
- Paaiestraat - Plaslaar
- Mallekotstraat tussen nieuw kruispunt Veldstraat

Lokale weg type 2 (industriële verzamelweg gecombineerd met andere functie)
- Veldstraat
- Marnixdreef tussen N13 en spoorweg
- Hagenbroeksesteenweg tussen Mallekotstraat en
- Hagebroeksesteenweg
- Schollebeekstraat – Mijl – Hertog Jansstraat

De Marnixdreef en Bist worden in het mobiliteitsplan van Nijlen aangeduid als lokale wegen type III, terwijl deze op Liers grondgebied beschouwd worden als lokale weg type II (wijkverzamelstraat). De Misstraat wordt in Lier aangeduid als lokale weg type I, in Berlaar als lokale weg type II.

L. Nijlen

Zijn lokale wegen type I

- Herenthoutsesteenweg (is cf. Herenthout)
- Bevelsesteenweg – Nijlensesteenweg – Heikant (is cf Herenthout)
- Kruiskensbaan
- Berlaarsesteenweg
- Lindekensbaan – Breugelhoeve
- stationsteenweg/Emblemsesteenweg

M. Olen

In Olen sluit de lokale weg 1 aan op de route vanuit Kasterlee en loopt via Lichtaartseweg (naar station Olen), Stationsstraat, Oevelseweg en Neerbuul aan op de primaire weg tussen Albertkanaal en E313 (Nijverheidsstraat). Ook de N13 tussen Herentals en Geel is een lokale 1. Hoogbuul – Bulestraat - Noorderwijkseweg is lokale 1 richting Noorderwijk (Herentals) en Boerenkrijglaan – Mechelsestraat de lokale 1 richting Oevel (Geel).
In Olen is Watertorenstraat een lokale 2 terwijl dit in Herentals een lokale 1 is. Ook Doffen is gedeeltelijk een lokale 2 net zoals Gerheiden – Gestelstraat , het andere deel van de straat is een lokale weg III. Ook Hezewijk is een lokale 2 (ontsluiting Noorderwijk).

N. Westerlo

Hoogheultje – Gravin de Merodestraat is een lokale weg type I
Guldensporenlaan, Langstraat is lokale 1
Lange Nieuwstraat, Tolhuis is lokale 1
Geneinde, Ter Voort is lokale 1
Grote Baan – Stippelberg is een lokale III

O. Conclusies

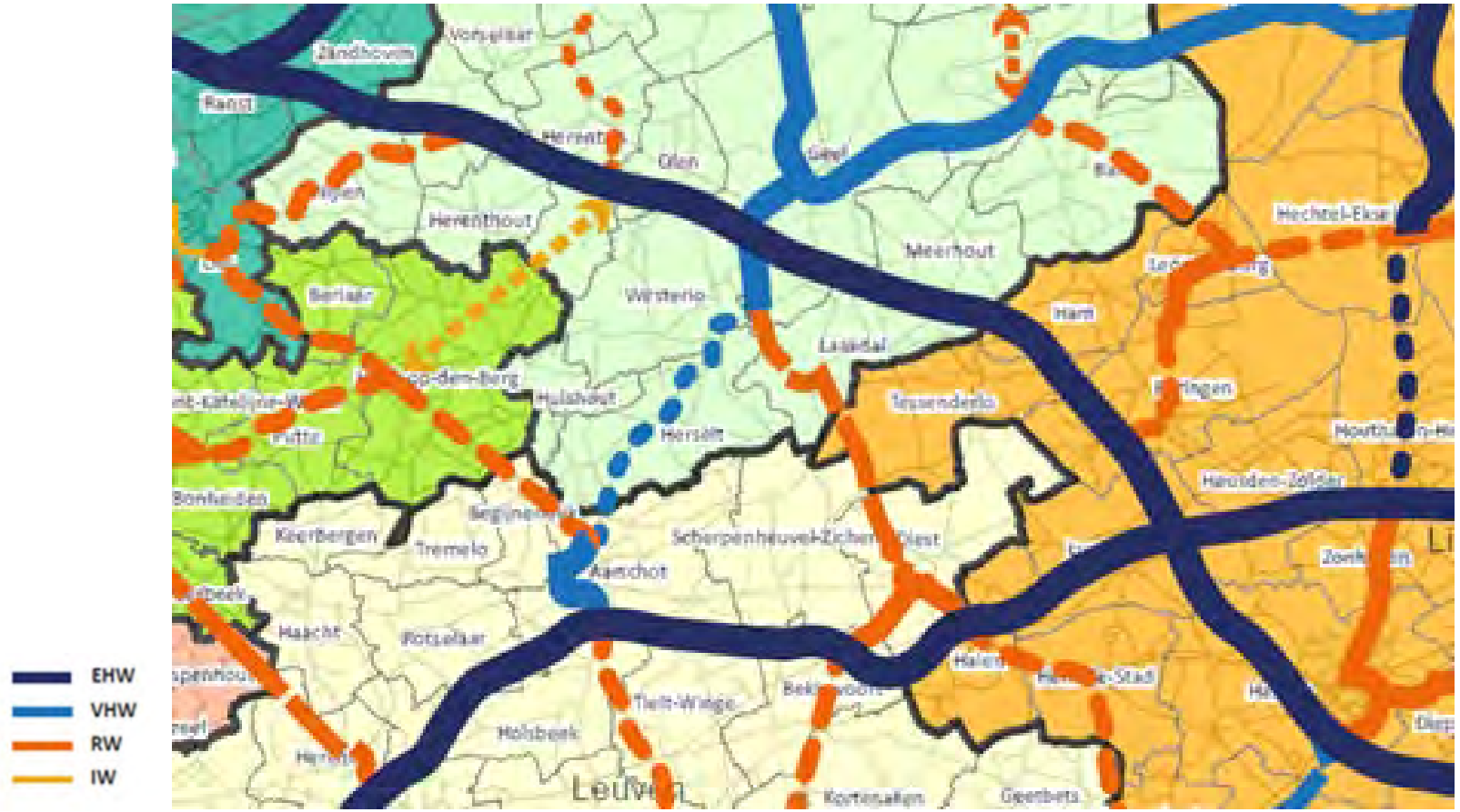
De lokale wegen type I sluiten niet altijd op mekaar aan; er zijn meerdere punten van tegenspraak bij gemeentegrensoverschrijdende wegen.
Herenthout ziet Doornstraat als een lokale weg type I maar in Herentals is dit een lokale weg type II. Ook ten opzichte van Heist-op-den-Berg is er tegenspraak, en wel voor de Wiekevorstse Steenweg. In Heist-op-den-Berg is Grote Heidestraat – Mechelbaan een lokale II maar in Begijnendijk een lokale I. Heist-op-den-Berg ziet ’s Herenweg als een onderdeel van een secundaire weg maar dit is in Herenthout een lokale I. Heist-op-den-Berg ziet die secundaire route als een traject dat de verbinding maakt van N15 naar Herentals (langs Herentalsesteenweg, Hulshoutsesteenweg, Krombeekweg en ’s Herenweg). Ook tussen Heist en Berlaar is er tegenspraak wat betreft Itegembaan (lokale 1 in Berlaar) en Heibergstraat (lokale 2 in Heist).

Hulshout ziet de routes langs
- Hoogheultje – Gravin de Merodestraat (grondgebied Westerlo) als een lokale weg type II, maar in Westerlo is dit een lokale I.
- Grote Baan – Stippelberg (grondgebied Westerlo) als een lokale weg type II, maar in Westerlo is dit een lokale III.

De Vlaamse overheid heeft in 2018 een studie laten maken naar een nieuwe wegencategorisering. De nieuwe indeling bestaat uit drie hiërarchische niveaus binnen het netwerk: het hoofdwegennetwerk, het dragend netwerk en het lokaal netwerk. Deze niveaus hebben te maken met de scheiding van de aard van het verkeer op basis van herkomst-bestemming, en zijn bepalend voor het rijgedrag en de wenssnelheid, alsook de organisatie van verkeersmanagement en beheer.
Het **hoofdwegennet** bestaat uit enerzijds de *Europese hoofdwegen (EHW)* zoals vastgelegd in het TEN-T netwerk: deze vormen een op zichzelf staand netwerk op Europees niveau. Anderzijds versterken de *Vlaamse hoofdwegen (VHW)* dit netwerk op Vlaams niveau waarbij de twee categorieën samen een grofmazig raster vormen.

Het **dragend netwerk** bestaat uit *Regionale wegen (RW)* en *Interlokale wegen (IW)*. Regionale wegen vervullen een rol voor verplaatsingen op het regionale niveau (lees: schaalniveau ter grootte van een provincie). Ze verbinden ruimtelijke knooppunten die op het regionaal niveau functioneren en versterken onder bepaalde omstandigheden het hoofdwegennet.
De Interlokale wegen vormen samen met de wegen van hogere orde een fijnmaziger raster (de interlokale mazen) dat om sluipverkeer te vermijden binnen het concept van het robuust wegennet als niet doordringbaar wordt opgevat. Het weren van sluipverkeer in de interlokale mazen houdt een omvangrijke opdracht in voor lokale besturen.

Concreet betekent dit voor de Zuiderkempen dat :
- de N19 is geselecteerd als een Vlaamse Hoofdweg: vanaf E313, via Zammel, Westerlo, Herselt naar Aarschot
- de N127 vanaf Zammel via Veerle Laakdal tot Diest wordt geselecteerd als Regionale Weg
- de N10 Lier – Aarschot wordt geselecteerd als Regionale Weg
- de N13 van Lier, via Kessel naar Herentals wordt geselecteerd als Regionale Weg
- vanaf de N10 in Heist-op-den-Berg wordt een Interlokale Weg aangeduid naar Herentals (nog te bepalen)



Figuur 52: robuust wegennet Vlaanderen - nieuwe wegencategorisering

4.3.3. BESCHRIJVING WEGENNET EN OMGEVINGSCAPACITEIT

Om na te gaan wat de impact is van het verkeer op de omgeving, wordt gewerkt met de methode van de omgevingscapaciteit. Dit is een kwalitatieve beschrijving van de weg zelf (breedte), de aan- of afwezigheid van fietspaden en stoepen, de bebouwing langs de weg (aaneengesloten, vrijstaande woningen), voortuinstroken… Deze factoren bepalen of het verkeer een grote dan wel kleinere impact heeft op de omgeving. De analyse werd gemaakt voor elke weg van het niveau lokale I of lokale II, met andere woorden de wegen die instaan voor de verbinding tussen verschillende gemeenten of voor de ontsluiting van kernen of wijken.
Een van de factoren is het dwarsprofiel van de rijweg. De gewenste afmetingen hiervan worden bepaald door het snelheidsregime en het maatgevend gebruik. Bij een maximumsnelheid van 30 km/u kunnen voertuigen mekaar kruisen met een kleinere tussenafstand. De benodigde wegbreedte is dus kleiner dan bij 50 km/u. Omgekeerd betekent dit ook dat hoe breder weg is, hoe sneller er gereden kan worden.
Het maatgevend gebruik verwijst naar het type voertuigen dat gebruik maakt van de weg. Indien de weg onderdeel is (of dient te zijn) van een OV-route of vrachtroute dient bij de inrichting rekening te worden gehouden met bredere voertuigen die mekaar veilig moeten kunnen kruisen.

Hoog: breed dwarsprofiel, geen of weinig bebouwing, fietspaden en stoepen aanwezig
Gemiddeld: weg voldoet niet aan alle criteria voor een hoge omgevingscapaciteit
Laag: smal dwarsprofiel, aaneengesloten bebouwing, geen fietspaden, smalle stoepen

Naam weg	Categorisering	Functionele fietsroute	Fietspad OK?	OV-route ?	Omgevingscap.
Aarschot					
Gijmelsesteenweg	Lokale 1	ja	nee		gemiddeld
Langdorpsesteenweg	Lokale 1	ja	nee		Begin laag, daarna gemiddeld
Groenstraat – Bloemsehoeve – Oude Mechelsebaan	Lokale 2	nee	/		laag
Liersesteenweg (binnen de ring)	Lokale 2	ja	Ja		gemiddeld
N10 Herseltsesteenweg (binnen de ring)	Lokale 2	ja	ja		Gemiddeld tot hoog
Pastoor Dergentlaan, Elisabethlaan, Betekomsesteenweg (tot Nijverheidslaan)	Lokale 2	nee	/		gemiddeld
Nijverheidslaan, Nieuwlandlaan	Lokale 2	deels	nee		hoog
Gaston Geenslaan, Nieuwland (westelijke tak)	Lokale 2	deels	nee		hoog
Bogaardenlaan – Bekaflaan – Franseliniestraat	Lokale 2	nee	/		Laag, gemiddeld, laag
N19d Diestsestraat (tot Demervallei)	Lokale 2	ja	nee		hoog
Schoonhovendreef – Braekepoort – Tieltsebaan	Lokale 2	deels	nee		Gemiddeld, laag
Begijnendijk					
Mechelbaan – Sleutelbaan - Plankenbrug	Lokale 1	nee	/		Gemiddeld, hoog
Gelroodsesteenweg, Prof. Scharpélaan, Betekomsesteenweg, Dorpsstraat	Lokale 2	ja	Grotendeels		Gemiddeld, laag
Baalsesteenweg, Kleine Steenweg, Haltestraat	Lokale 2	ja	Klein deel		Gemiddeld, laag

Moorsemsestraat, Busschotstraat	Lokale 2	nee	/		
Berlaar					
Liersesteenweg	Lokale 1	ja	Niet conform		In centrum gemiddeld, buiten hoog
Pastorijstraat	Lokale 1	ja	Niet conform		In centrum gemiddeld, buiten hoog
Legrellestraat	Lokale 1	Ja	Niet conform		In centrum laag, gemiddeld, buitengebied hoog
Itegembaan	Lokale 1	ja	Niet conform		In centrum gemiddeld, buiten hoog
Stationsstraat-Misstraat	Lokale 2	Ja	Deels conform		gemiddeld
Molenlei	Lokale 2	Nee	/		gemiddeld
Smidstraat	Lokale 2	nee	/		In centrum gemiddeld, buiten hoog
Bosstraat-Melkouwensteenweg	Lokale 2	ja	Deels conform		In centrum gemiddeld, buiten hoog
Grobbendonk					
Stationlei	Lokale 1	Ja	conform	nee	Hoog-gemiddeld
Herenthoutsesteenweg	Lokale 1	Ja	conform	nee	Hoog-gemiddeld
Leopoldstraat- Vierselsebaan	Lokale 2	ja	Niet conform	ja	gemiddeld
Bergstraat – Astridplein	Lokale 2	Ja	Niet conform	ja	laag
Boudewijnstraat - Netestraat	Lokale 2	ja	conform	ja	Gemiddeld
Bevrijdingsstraat	Lokale 2	Ja	Niet conform	Ja	Gemiddeld
Pulsesteenweg	Lokale 2	Ja	Niet confom	Ja	gemiddeld
Schransstraat – Hofeinde	Lokale 2	ja	Ontbrekend of niet conform	ja	Laag - gemiddeld
Heist-op-den-Berg					
Kapelstraat, Gommerijstraat, Mechelaars, Heist Goorstraat, Lostraat	Lokale 1	ja	niet conform	nee	In centrum gemiddeld, buiten hoog

Schriekstraat	lokale 1	nee	/	nee	gemiddeld
Kleine steenweg	lokale 1	ja	niet conform	nee	In centrum laag, buiten gemiddeld
Itegembaan, Isschotweg	Lokale 1	ja	niet conform	nee	In centrum laag, buiten gemiddeld
L. Carréstraat, Nieuwendijk	Lokale 1	Deels	Niet conform	Ja	gemiddeld
Langstraat – Schrieksesteenweg Grote Heidestraat – Mechelbaan	Lokale 2	nee	/	nee	Hoog
Galgestraat – Koningsbaan	Lokale 2	nee	/	nee	Hoog
Leo Kempenaersstraat - Bredestraat	Lokale 2	ja	conform	nee	Gemiddeld
Schaliehoevestraat	Lokale 2	nee	/	nee	Laag
Heistse Hoekstraat – Schoorstraat – Wouwerstraat – Kasteelstraat – Industriepark B	Lokale 2	nee	/	nee	Gemiddeld
Grote Braemstraat	Lokale 2	nee	/	nee	Gemiddeld
Broekmansstraat	Lokale 2	nee	/	Nee	Laag
Pijpelstraat	Lokale 2	ja	Deels conform	Nee	Gemiddeld - laag
Mechelbaan	Lokale 2	ja	Deels conform	Nee	Gemiddeld
Ijzerenweg	Lokale 2	ja	Niet conform	Nee	Gemiddeld
Ter Laken	Lokale 2	nee	/	Nee	Gemiddeld
Werftsesteenweg – Oude Liersebaan – Molenstraat	Lokale 2	deels	Deels conform	deels	Gemiddeld – laag
Broekstraat	Lokale 2	nee	/	Ja	Gemiddeld
Heibergstraat, Bevelsesteenweg, Kerkstraat	Lokale 2	ja	Niet conform	Nee	Gemiddeld – laag
Itegemseweg,	Lokale 2	ja	Niet conform	Ja	Gemiddeld – hoog
Wiekevorstsesteenweg, Kruisstraat	Lokale 2	ja	Niet conform	Nee	Gemiddeld
Pompoenstraat, Morkhovenseweg	Lokale 2	ja	Deels conform	Nee	Gemiddeld – hoog
Herenthoutseweg	Lokale 2	ja	Niet conform	Nee	Centrum laag, buiten gemiddeld

Herentals					
N153 – Poederleeseweg	Lokale 1	ja	Niet conform	ja	hoog
Sint-Jobsstraat, Zavelbosstraat, Watertorenstraat	Lokale 2	ja	Grotendeels niet conform	Ja	gemiddeld
N123 Lichtaartseweg	Lokale 1	Ja	Grotendeels conform	Ja	hoog
Geelseweg	Lokale 1	ja	conform	nee	Hoog
Herenthout					
Herentalsesteenweg vanaf Boudewijnlaan	Lokale 1	ja	Niet conform	ja	Hoog - gemiddeld
Boudewijnlaan	Lokale 1	ja	Niet conform	ja	gemiddeld
Doornstraat	Lokale 1	ja	Niet conform	nee	gemiddeld
Wiekevorstse Steenweg	Lokale 1	ja	Niet conform	nee	Hoog - gemiddeld
Langstraat -Bevelse Steenweg	Lokale 1	ja	Niet conform	ja	gemiddeld
Itegemsesteenweg	Lokale 1 en 2	ja	conform	nee	hoog
Nijlense Steenweg	Lokale 1	ja	Niet conform	nee	hoog
Bouwelse Steenweg	Lokale 1	ja	Niet conform	nee	hoog
Bergensesteenweg	Lokale 2	Ja	Niet conform	nee	laag
Herselt					
N15	Lokale 1	ja	Niet conform	Nee	Hoog
Ramselsesteenweg, Begijnendijksesteenweg	Lokale 1	deels	Niet conform	nee	Hoog - gemiddeld
Diestsebaan	Lokale 1	Ja	conform	nee	Hoog
N212 Blaubergsesteenweg	Lokale 2	Ja	conform	Nee	Hoog – gemiddeld
Wolfsdonksesteenweg	Lokale 2	ja	Niet conform	Nee	Hoog – gemiddeld
Drie Eikenstraat	Lokale 2	Nee	/	Nee	Gemiddeld
Dieperstraat	Lokale 2	Ja	Niet conform	Nee	Gemiddeld
Westmeerbeeksesteenweg	Lokale 2	Ja	Niet conform	Nee	Gemiddeld
G. Vandeheuvelstraat	Lokale 2	Ja	Niet conform	Nee	Gemiddeld
Hoevenstraat	Lokale 2	Nee	/	Nee	Gemiddeld
Houtvensesteenweg	Lokale 2	ja	Niet conform	nee	gemiddeld
Madestraat	Lokale 2	neen	Niet conform	ja	gemiddeld
Hulshout					

Kerkstraat – Industriepark	Lokale 1	ja	Niet conform		Gemiddeld, hoog
Grote Baan (ten westen van Kerkstraat)	Lokale 1	ja	Niet conform		Laag, gemiddeld
N15	Lokale 1	ja	Grotendeels conform		Gemiddeld, hoog
Grote Baan (ten oosten van Kerkstraat)	Lokale 2	ja	Niet conform		gemiddeld
Netestraat	Lokale 2	ja	Niet conform		gemiddeld
Molenstraat	Lokale 2	nee	/		gemiddeld
Booischotseweg	Lokale 2	nee	/		gemiddeld
J. Michielsstraat	Lokale 2	ja	Geen fietspaden		Gemiddeld, in buitengebied hoog
Ramselsteenweg	Lokale 2	ja	Niet conform		Laag, gemiddeld
Aarschotsebaan	Lokale 2	ja	conform		gemiddeld
Langestraat, Vennekensstraat	Lokale 2	ja	Grotendeels niet conform		gemiddeld
Strokapelstraat	Lokale 2	ja	Geen fietspad		Laag, gemiddeld
Schoolstraat	Lokale 2	nee	/		Laag, gemiddeld
Laakdal					
N 174 Nieuwe Baan,	Lokale 1	Ja	Niet conform	nee	Hoog
N 141 Vorstsebaan – Steenbergen – Smissestraat – Borgtstraat – Meerlaarstraat	Lokale 1	ja	Deels conform	ja	Centrum laag, erbuiten gemiddeld
N 126 Geelsebaan,	Lokale 1	Ja	Deels conform	ja	gemiddeld
N 127 Oude Geelsebaan – Veerle Dorp – Diestsebaan	Lokale 1	Ja	Deels conform	ja	Centrum laag, erbuiten gemiddeld
N 165 Averboodsebaan	Lokale 1	ja	Niet conform	Nee	Gemiddeld
Tessenderloseweg	Lokale 1	ja	Deels conform	Nee	Gemiddeld
Eindhoutseweg – Steenweg op Veerle – Plein – Meir – Eindhoutdorp – Steenweg op Meerhout	Lokale 2	ja	Niet conform	Nee	Buiten centrum hoog, in centrum laag
Steenweg op Oosterlo	Lokale 2	nee	/	Nee	Gemiddeld
Houthoek – Beustereind –	Lokale 2	deels	Niet conform	Nee	Gemiddeld

Meerhoutstraat – Langvoort					
Kruisstraat – Lakstraat	Lokale 2	Nee	/	nee	laag
Hulstsestraat, tussen Oude Geelsebaan en Rooststraat	Lokale 2	nee	/	nee	Laag
Langedijk – Oude Vorstseweg	Lokale 2	ja	Niet conform	ja	Gemiddeld
Lier					
Lintsesteenweg	Lokale 1	ja	Niet conform		gemiddeld
Berlaarsesteenweg	Lokale 1	ja	Niet conform		hoog
Misstraat	Lokale 1	ja	deels conform		gemiddeld
Putsesteenweg	Lokale 1	ja	conform		gemiddeld
Beukheuvel	Lokale 1	ja	niet conform		gemiddeld
Hagenbroekseweg tussen R16 en Lispersteenweg	Lokale 2	Nee	/		Laag-gemiddeld
Lispersteenweg tussen R16 en Spoorweglei	Lokale 2	Ja	Niet conform		Laag-gemiddeld
Antwerpsesteenweg tussen R16 en Spoorweglei	Lokale 2	Ja	Niet conform		gemiddeld
Mechelsesteenweg tussen R16 en Baron Opsomerlaan	Lokale 2	Ja	Niet conform		gemiddeld
Baron Opsomerlaan – Van Boeckellaan	Lokale 2	Nee	/		laag
Aarschotsesteenweg tussen R16 en Leuvensevest	Lokale 2	Ja	Deels conform		hoog
Berlaarsesteenweg tussen R16 en Leuvensevest	Lokale 2	Ja	Deels conform		laag
Nieuwe ontsluitingsweg R16 – station	Lokale 2	/	/	/	/
Duwijckstraat	Lokale 2	Nee	/		gemiddeld
Nieuwe weg tussen Duwijckstraat en Ring (nieuw kruispunt)	Lokale 2	/	/	/	/
Paaiestraat - Plaslaar	Lokale 2	Nee	/		laag
Mallekotstraat tussen nieuw kruispunt Veldstraat	Lokale 2	Nee	/		Gemiddeld-laag
Veldstraat	Lokale 2	nee	/		laag
Marnixdreef tussen N13 en spoorweg	Lokale 2	Ja	Niet conform		Gemiddeld-laag

Hagenbroeksesteenweg tussen Mallekotstraat en Hagebroeksesteenweg	Lokale 2	Nee	/		Gemiddeld-laag
Schollebeekstraat – Mijl – Hertog Jansstraat	Lokale 2	Nee	/		gemiddeld
Nijlen					
Herenthoutsesteenweg	lokale 1	ja	Niet conform	nee	Buiten centrum hoog, in centrum gemiddeld
Bevelsesteenweg – Nijlensesteenweg – Heikant	lokale 1	deels	Niet conform	ja	Buiten centrum hoog, in centrum gemiddeld
Kruiskensbaan	lokale 1	ja	Niet conform	nee	hoog
Berlaarsesteenweg	lokale 1	ja	Niet conform	nee	hoog
N13	Secundaire III	ja	Deels conform	deels	Buiten doortochten hoog, in doortochten gemiddeld
Stationssteenweg	lokale 1	ja	Deels conform	nee	Gemiddeld, laag in omgeving station
Lindekensbaan - Breugelhoeve	lokale 1	deels	Niet conform	nee	gemiddeld
Grobbendonkseweg	Lokale 2	nee	/	nee	laag
L. Gewatstraat	Lokale 2	nee	/	nee	laag
Olen					
Lichtaartseweg,	Lokale 1	ja	Niet conform	ja	gemiddeld
Stationsstraat	Lokale 1	ja	Niet conform	ja	in centrum OLV-Olen laag – daarna gemiddeld
Oevelseweg, Neerbuul	Lokale 1	ja	Niet conform	ja	gemiddeld
N13	Lokale 1	ja	conform	nee	hoog
Hoogbuul – Bulestraat - Noorderwijkseweg	Lokale 1	ja	deels conform	nee	Buiten centrum hoog, in het

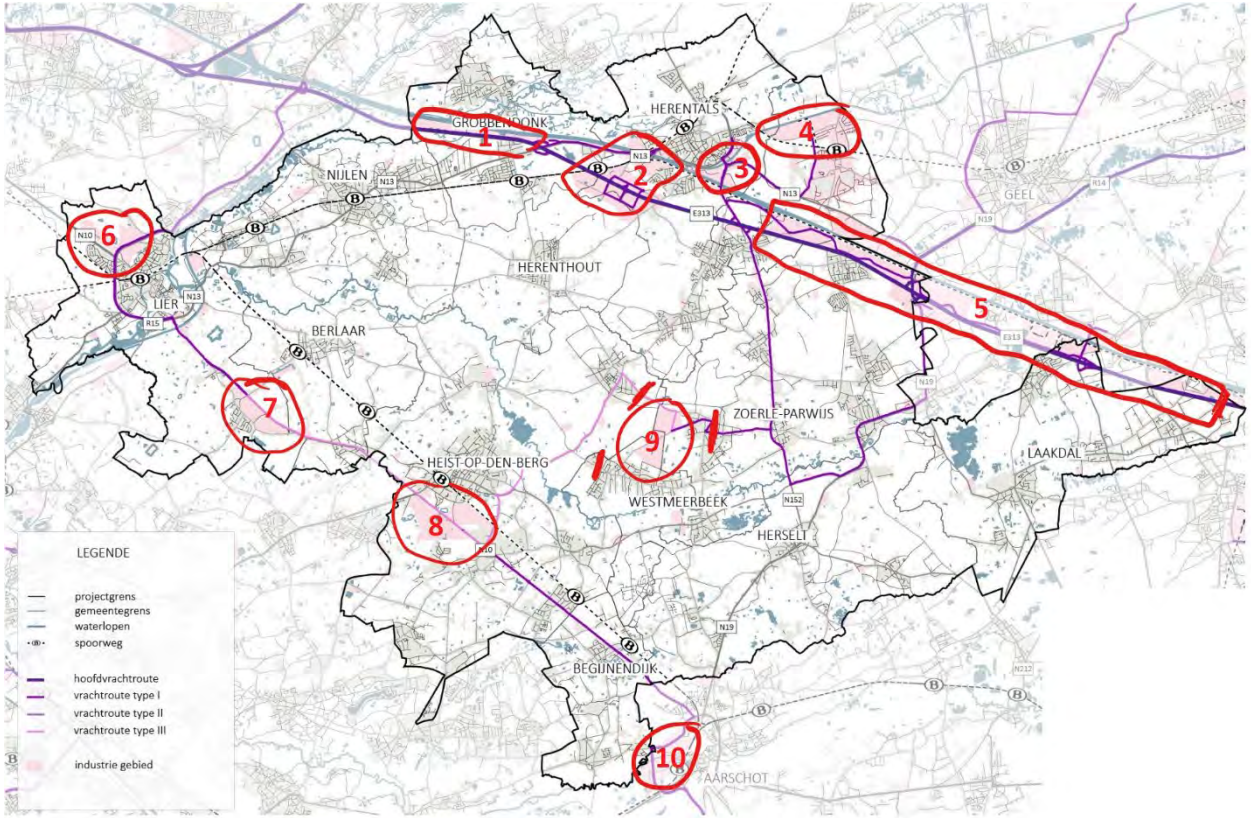
					centrum gemiddeld
Boerenkrijglaan – Mechelsestraat	Lokale 1	nee	/	nee	gemiddeld
Doffen	Lokale 2	nee	/	Nee	laag
Watertorenstraat	Lokale 2	Ja	Niet conform	ja	hoog
Gerheiden, Gestelstraat	Lokale 2	ja	Grotendeels conform	nee	gemiddeld
Hezewijk	Lokale 2	ja	Deels conform	ja	gemiddeld
Westerlo					
Hoogheultje – Gravin de Merodestraat	Lokale 1	ja	niet conform	deels	gemiddeld
Kon. Leopoldlaan, Asberg, J. Lemmenslaan, Gevaertlaan, Industrieweg	Lokale 1	ja	Deels conform	deels	Asberg hoog, overige gemiddeld tot laag (in centra)
Guldensporenlaan, Langstraat	lokale 1	ja	Deels conform	ja	gemiddeld
Lange Nieuwstraat, Tolhuis	lokale 1	nee	/	nee	gemiddeld
Geneinde, Ter Voort	Lokale 1	Ja	Niet conform	nee	Geneinde gemiddeld, Ter Voort laag in centrum, erbuiten gemiddeld
Wimpstraat	Lokale 2	nee	/	nee	laag
Heieinde	Lokale 2	Ja	Niet conform	nee	gemiddeld
Britselaan, Hoogveld, Oosterwijk	Lokale 2	Nee	/	nee	laag
Gooreinde, Overwijs	Lokale 2	nee	/	nee	laag

Besluit: het aantal wegen met als kwalificatie “hoog” is eerder beperkt. In de doortochten is de omgevingscapaciteit meestal lager en ook buiten de doortochten is er op de meeste plaatsen lintbebouwing met soms woningen die dichter bij de rijweg staan. Fietsinfrastructuur is dikwijls beperkt (veel aanliggende dubbelrichting fietspaden langs wegen met 70 km/u). Enkele lokale wegen type 2 zijn erg landelijk en dus ook niet geschikt om grotere verkeersstromen of meer vrachtverkeer te verwerken.

4.3.4. DOORREKENING VERKEERSMODEL

P. Verplaatsingen – HB-matrices verkeersmodel

Het verkeersmodel werd bevraagd naar de verplaatsingen (personenwagens) tussen de gemeenten en de verschillende bedrijventerreinen in de Zuiderkempen.



Figuur 53: HB-matrices personenwagens – verplaatsingen personenwagens tussen bedrijventerreinen en gemeenten Zuiderkempen

Wat uit de tabel meteen opvalt voor de **ochtendspits** (8u) is dat het grootste aantal verplaatsingen steeds interne verplaatsingen zijn binnen de gemeente zelf. Het tweede grootste aantal is steeds beduidend kleiner.

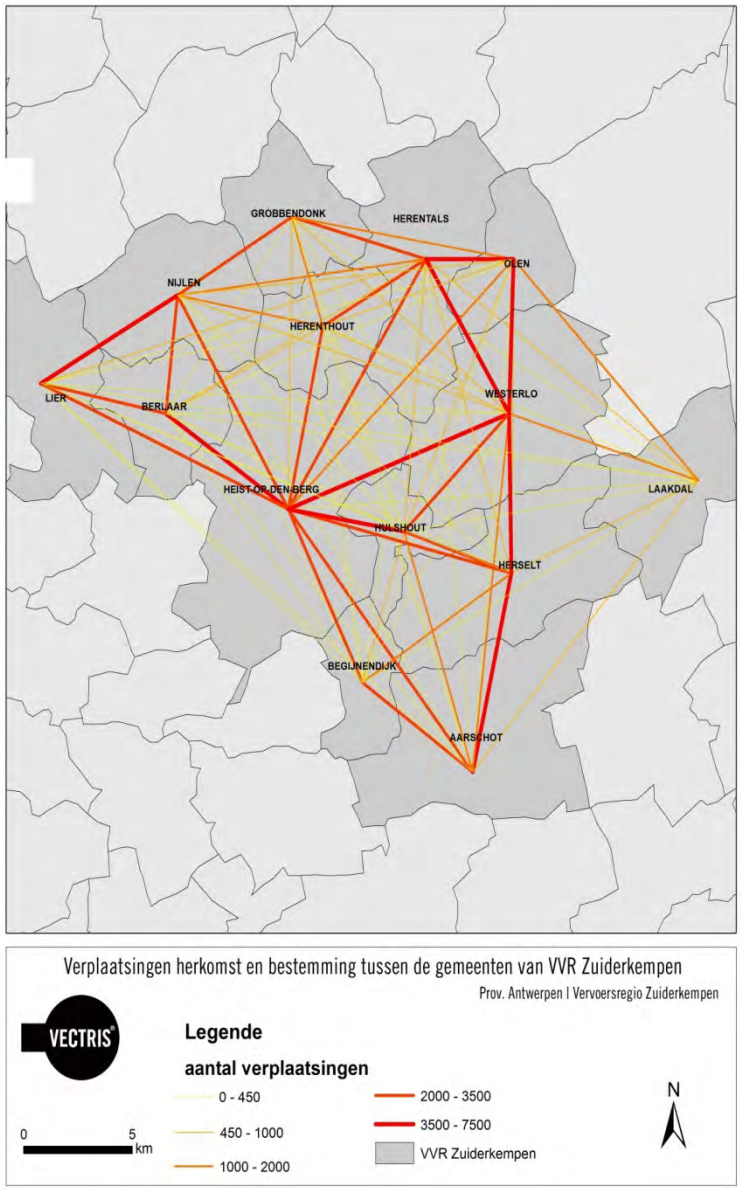
- Aarschot – Aarschot: 1566 verplaatsingen (tweede grootste aantal 215 naar Herselt)

- Herentals – Herentals: 1494 verplaatsingen (293 naar Olen)
- Lier – Lier: 1738 verplaatsingen (212 naar Nijlen)
- Geel – Geel: 2654 verplaatsingen (279 naar Olen)

Deze vaststelling geldt zowel voor de steden als voor de kleinere kernen. Laakdal heeft 484 interne verplaatsingen (grootste aantal) en 197 naar Geel. Begijnendijk heeft als grootste aantal 251 interne verplaatsingen en als tweede grootste 167 verplaatsingen naar Aarschot. Hulshout heeft als grootste relatie 264 verplaatsingen intern; tweede grootste relatie is met Heist-op-den-Berg (232 verplaatsingen).
Wanneer we de relaties bekijken met de verschillende industriezones vanuit alle gemeenten, zien we dat zone 5 (ENA-zones langs Albertkanaal) duidelijk het meeste verplaatsingen aantrekt (965 verplaatsingen vanuit alle gemeenten van de Zuiderkempen). Zone 8 (Heist-op-den-Berg) heeft het tweede grootste aantal (643); zone 2 (Herentals zuidwest) heeft 530 verplaatsingen.
Wanneer we de relaties bekijken van alle gemeenten naar de andere gemeenten van de zuiderkempen, zien we dat het grootst aantal verplaatsingen naar Herentals gebeuren (1964). Daarna komen Geel (1760), Heist-op-den-Berg (1753 verplaatsingen) en Westerlo (1528). Opvallend hierbij is de lagere score van Aarschot (697) en Lier (1052), misschien te verklaren door de decentrale ligging t.o.v. de andere gemeenten van de Zuiderkempen.

In de **avondspits** vinden we dezelfde situatie terug: de belangrijkste relaties liggen binnen de gemeente zelf. Ook nu scoort Geel het hoogst met 2437 interne verplaatsingen. Heist-op-den-Berg heeft 1891 interne verplaatsingen, Lier 1452 en Herentals en Aarschot allebei 1262.
Ook in de avondspits is het grootst aantal verplaatsingen in relatie met zone 5 (ENA-zones): 689 verplaatsingen. Heist-op-den-Berg heeft ook in de avondspits het tweede hoogste aantal: 477 verplaatsingen.
Wat betreft de relaties tussen de gemeenten onderling, zien we dat het hoogste aantal in relatie staan met Heist-op-den-Berg (1788 verplaatsingen); daarna volgen Geel met 1648 verplaatsingen, Herentals (1539 verplaatsingen) en Westerlo met 1525 verplaatsingen.

Wanneer we de cijfers bekijken voor de **ganse dag** (24 uur), zien we hoogst aantal interne verplaatsingen in Geel (29.397), gevolgd door Heist-op-den-Berg met 22.749 interne verplaatsingen en Lier (17.410). Wat de relatie betreft tussen de gemeenten onderling, zien we dat Heist-op-den-Berg opnieuw op één staat met 21.048 verplaatsingen; daarna volgen Herentals (19.779 verplaatsingen), Geel (19.657) en Westerlo met 17.692 verplaatsingen.


GROBBENDONK
HERENTALS
OLEN
NIJLEN
HERENTHOUT
LIER
BERLAAR
WESTERLO
HEIST-OP-DEN-BERG
LAAKDAL
HULSHOUT
HERSELT
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
Verplaatsingen herkomst en bestemming tussen de gemeenten van VVR Zuiderkempen
Prov. Antwerpen | Vervoersregio Zuiderkempen
VECTRIS
Legende
aantal verplaatsingen
0 - 450
450 - 1000
1000 - 2000
2000 - 3500
3500 - 7500
VVR Zuiderkempen
0
5
km
N

Om de verplaatsingen tussen de gemeenten van de vervoerregio Zuiderkempen in kaart te kunnen brengen werd een Herkomst-Bestemmingsonderzoek uitgevoerd. De kaarten geven het aantal verplaatsingen weer op dagbasis. Enkele waarnemingen kunnen hieruit opgemaakt worden:

- Heist-op-den-Berg ligt als centrale gemeente in de vervoerregio op een knooppunt met sterke connecties met de omliggende grote en kleine gemeenten.
- De driehoek Herentals-Olen-Westerlo heeft veel onderlinge verplaatsingen. Er zijn 7333 verplaatsingen tussen Olen en Herentals, 5214 tussen Olen en Westerlo en 4511 tussen Herentals en Westerlo.
- In het oosten van de VVR bestaat er een as Aarschot-Herselt-Westerlo-Olen met steeds een totaal van meer dan 3500 verplaatsingen. Tussen Aarschot en Herselt zijn er in totaal 4926 verplaatsingen.
- Laakdal ligt ietwat geïsoleerd binnen de VVR Zuiderkempen.

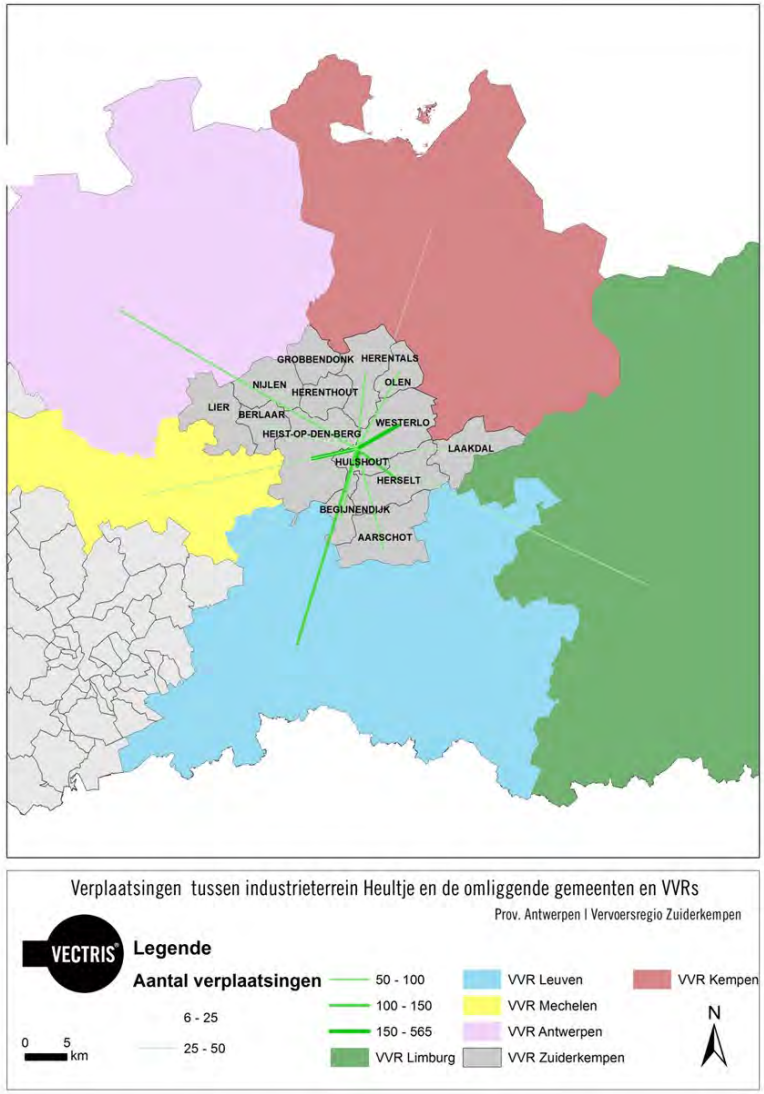
Lier heeft een sterke connectie met Nijlen (5723 verplaatsingen)

Q. In focus: Bedrijventerreinen Zuiderkempen

Tien grote bedrijven- en industrieterreinen in de Zuiderkempen worden verder onderzocht op vlak van herkomst-bestemmingsverplaatsingen van en naar de omliggende gemeenten en vervoerregio's. Opmerking: VVR Kempen staat voor alle gemeenten van die VVR, excl. de gemeenten die onder de VVR Zuiderkempen vallen. Dit geldt analoog ook voor de VVR Mechelen, Leuven en Antwerpen.

Heultje (Hulshout)

Industrieterrein Heultje kent voornamelijk een sterke link met Heist-o/d-Berg (446), Westerlo (504), Hulshout (566) en enkele gemeenten in de vervoerregio Leuven (136)



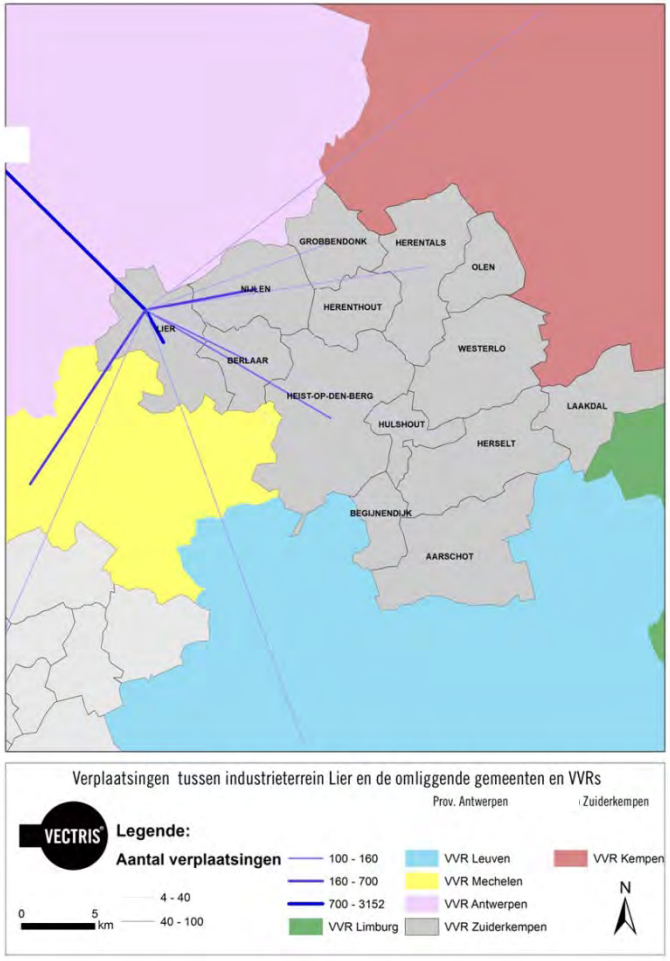
Koningshooikt

Het industrieterrein in Koningshooikt trekt zowel mensen aan van buiten, als binnen de Zuiderkempen. Zo bestaat er een sterke connectie met gemeenten uit de VVR Mechelen (1476) en VVR Antwerpen (1035). Binnen de Zuiderkempen is er vooral connectie met de vestigingsgemeente Lier (1266) en de nabijgelegen gemeente Berlaar (891). Nijlen en Heist o/d Berg kennen respectievelijk 300 en 600 verplaatsingen naar het industrieterrein van Koningshooikt.



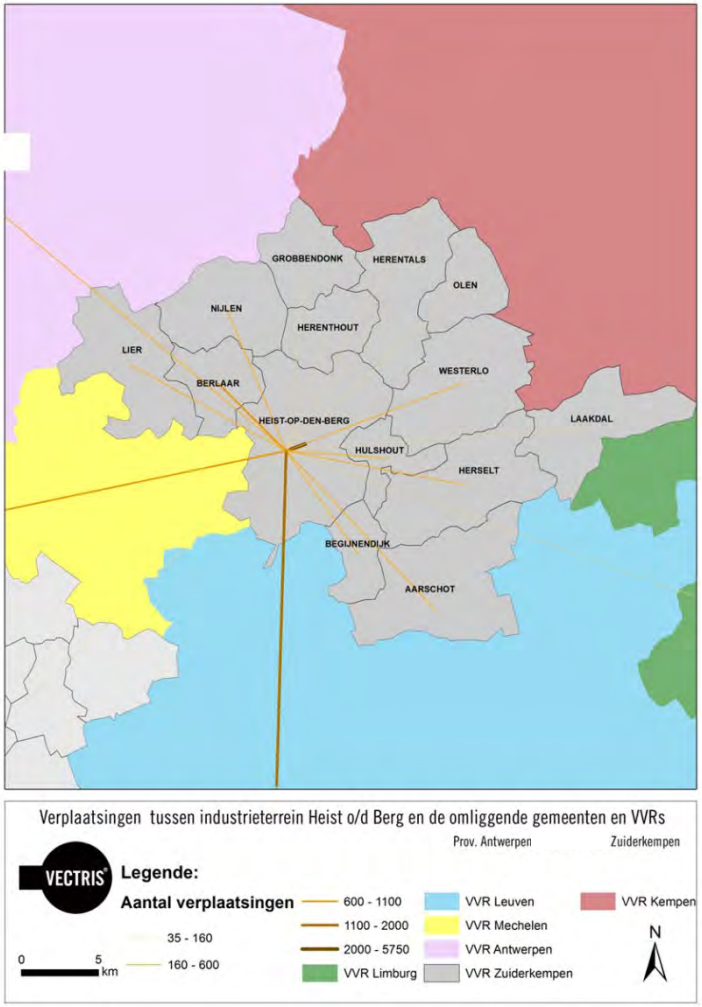
Lier

De industrieterreinen die meer in het noordwesten van de stad Lier liggen kennen een sterke verbinding met de vervoerregio's Antwerpen (2962) en Mechelen (662). Verder kent Lier zelf 3152 verplaatsingen naar haar industrieterrein. Nijlen heeft met 542 verplaatsingen ook een behoorlijk aantal. Ook de gemeenten Berlaar (146) en Heist-op-den Berg(147) kennen een significant aantal verplaatsingen van- en naar het industrieterrein Lier.



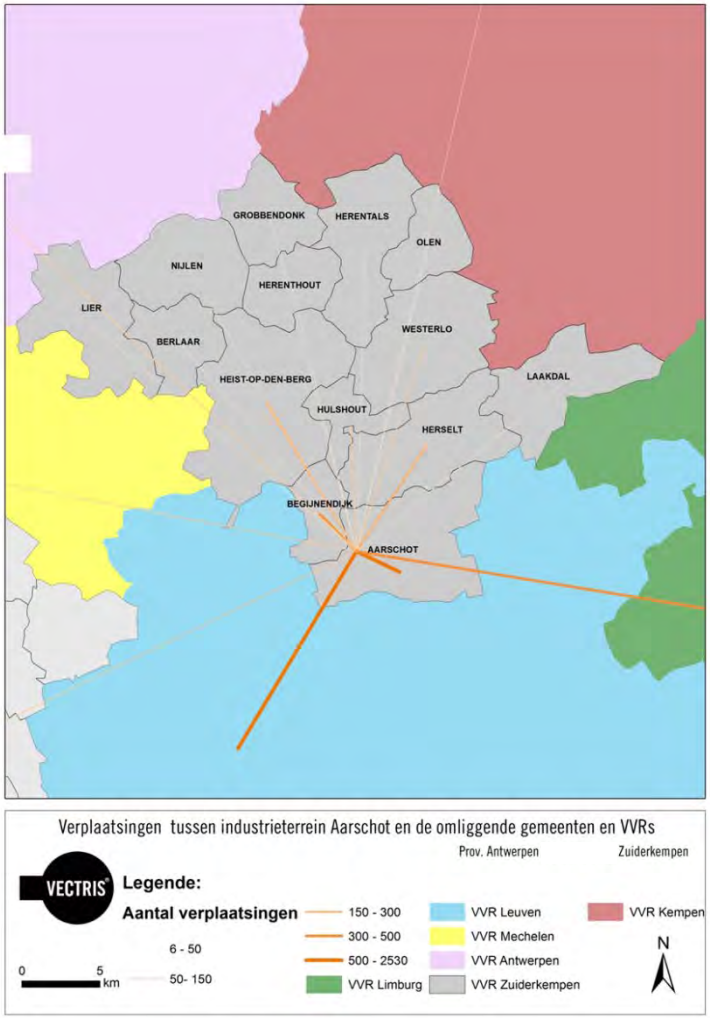
Heist-op-den-Berg

De industrie- en bedrijventerreinen in Heist o/d Berg trekken vooral mensen aan van de eigen gemeente (5733). Ook gemeenten uit de VVR Mechelen (1030) en Leuven (1794) kennen een hoog aantal verplaatsingen naar de bedrijventerreinen in Heist. De omliggende gemeenten zorgen samen ook voor een flink aantal verplaatsingen: Berlaar (734), Begijnendijk (477), Hulshout (464), Lier (440) en Westerlo (315).



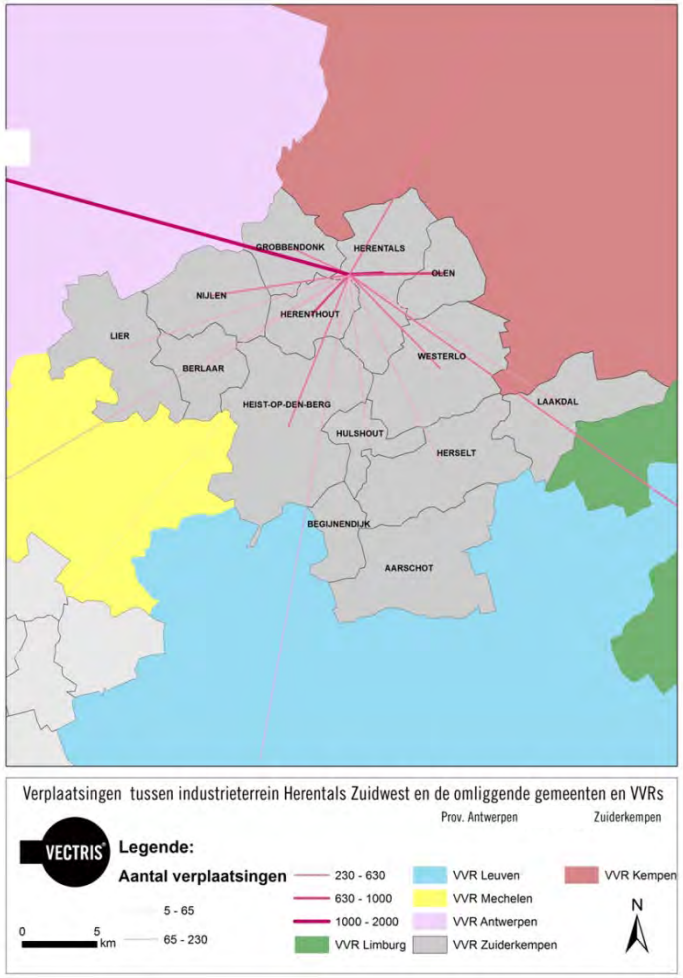
Aarschot

Aarschot is met zijn zuidelijke ligging binnen de Zuiderkempen sterk verbonden met de vervoerregio's Leuven (2526) en Limburg (490). Op lokaler niveau trekt dit industrieterrein vooral mensen aan uit Aarschot zelf (1864), Begijnendijk (487), Herselt (283) en Heist o/d Berg (262)



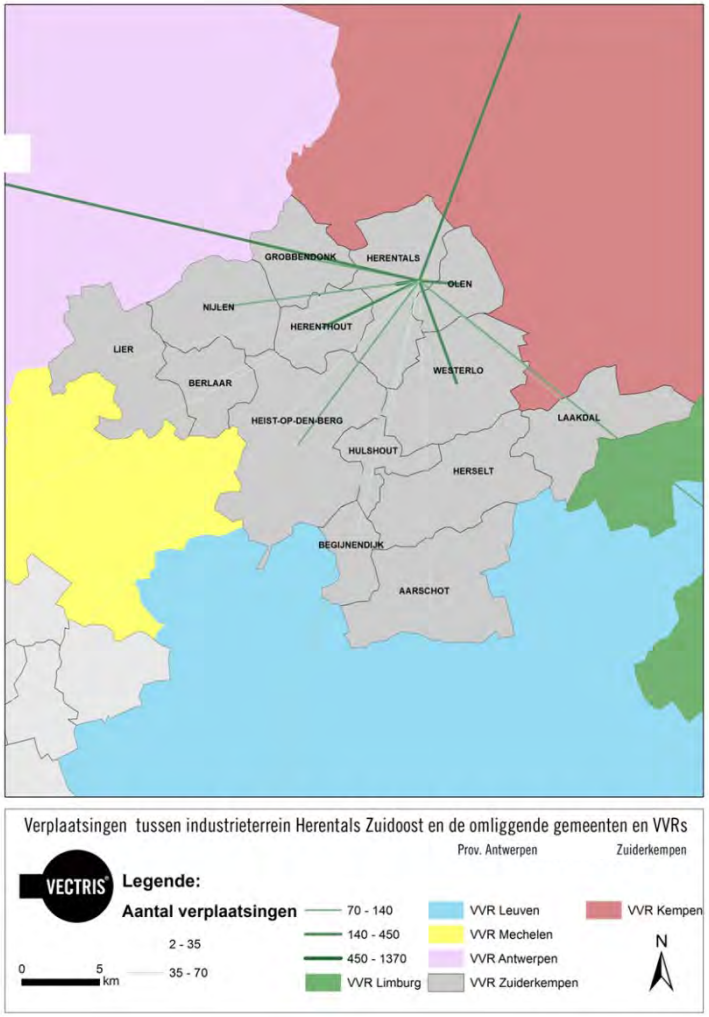
Herentals zuidwest

Het industriepark in het zuidwesten van de gemeente Herentals kent veel verplaatsingen naar gemeenten in de VVR Antwerpen (1052). Ook de VVR Kempen en Limburg kennen rond de 400-450 verplaatsingen. Daarnaast hebben veel omliggende gemeenten een relatie met industrie Herentals zuidwest met verplaatsingen tussen 400 en 850. Het gaat om de gemeenten Olen, Grobbendonk, Heist, Herenthout, Nijlen en Westerlo. Herentals zelf kent 1986 verplaatsingen van-en naar dit industrieterrein.



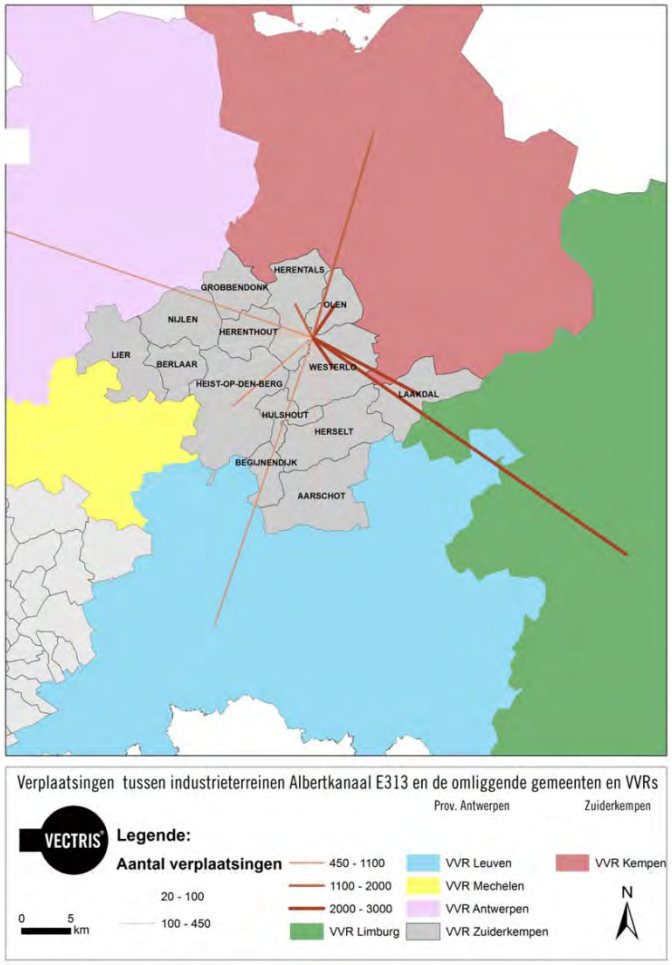
Herentals zuidoost

De industrie- en bedrijvencluster Herentals Zuidoost kent minder verplaatsingen dan Herentals Zuidwest. Ook is de toestroom lokaler. Zo worden er 1369 verplaatsingen gemaakt tussen Herentals en dit industrieterrein. Voorts kennen de gemeenten Grobbendonk, Westerlo, Herenthout en Westerlo 110-210 verplaatsingen. Gemeenten uit de VVR Antwerpen staan voor 342 verplaatsingen, uit de rest van de VVR Kempen (excl. gemeenten uit de Zuiderkempen) komen ook 231 verplaatsingen.



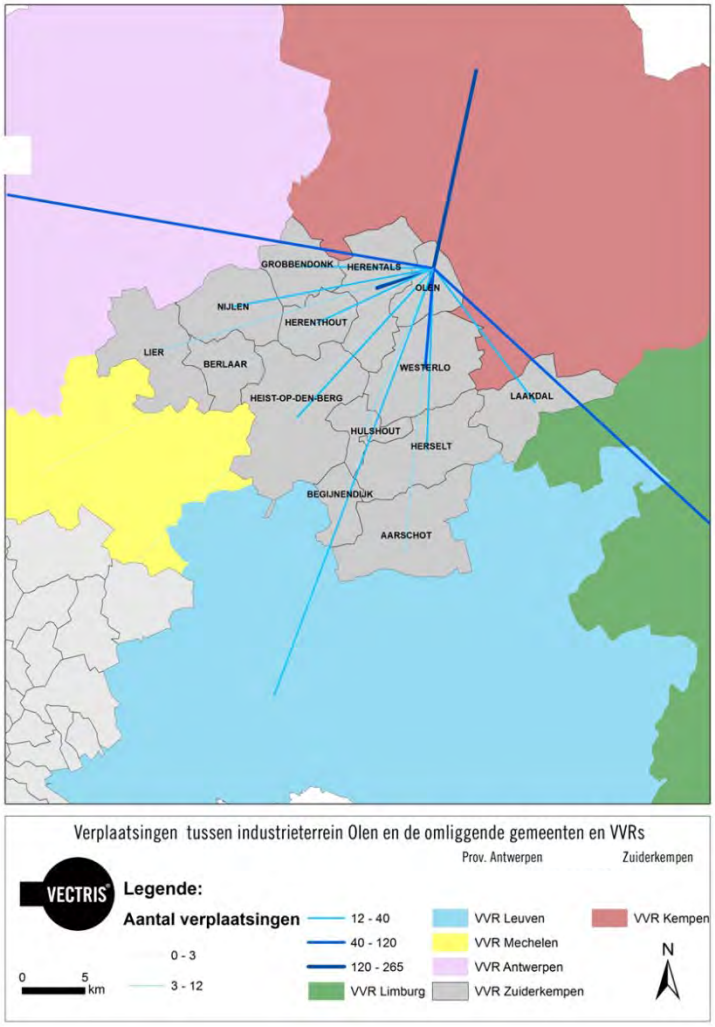
ENA-zone

De industrie en bedrijventerreinen cluster rond de E313 en het Albertkanaal (grondgebied Zuiderkempen) kent een sterke bovenlokale en lokale connectie. Bovenlokaal zijn er 1869 verplaatsingen tussen gemeenten uit de VVR Kempen en deze bedrijvencluster. VVR Limburg kent zelf 2983 verplaatsingen, VVR Leuven (1093) en VVR Antwerpen (953). Lokaler is er de connectie Olen-bedrijventerrein (2454), Westerlo (2084), Laakdal (2075). Herselt en Heist zijn beiden goed voor ongeveer 400-450 verplaatsingen van- en naar deze cluster.



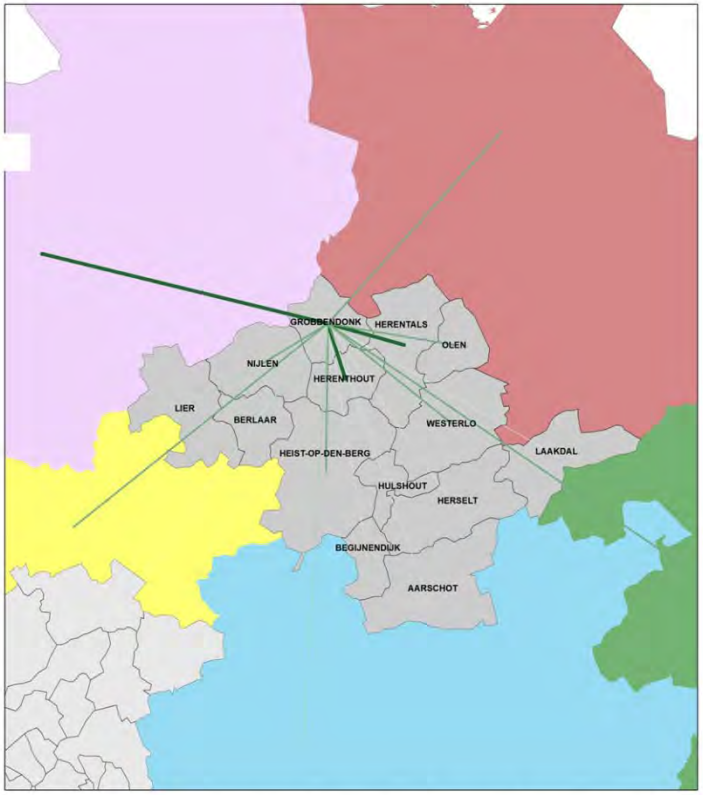
Olen

Olen kent als industrieterrein verplaatsingsstromen naar gemeente Olen (263) en Herentals (228). De andere omliggende gemeenten kennen meestal een beperkt aantal verplaatsingen (tussen 12-40). Er worden 199 verplaatsingen gemaakt tussen gemeenten van de VVR Kempen, 112 met gemeenten uit VVR Antwerpen en 94 met gemeenten uit VVR Limburg.



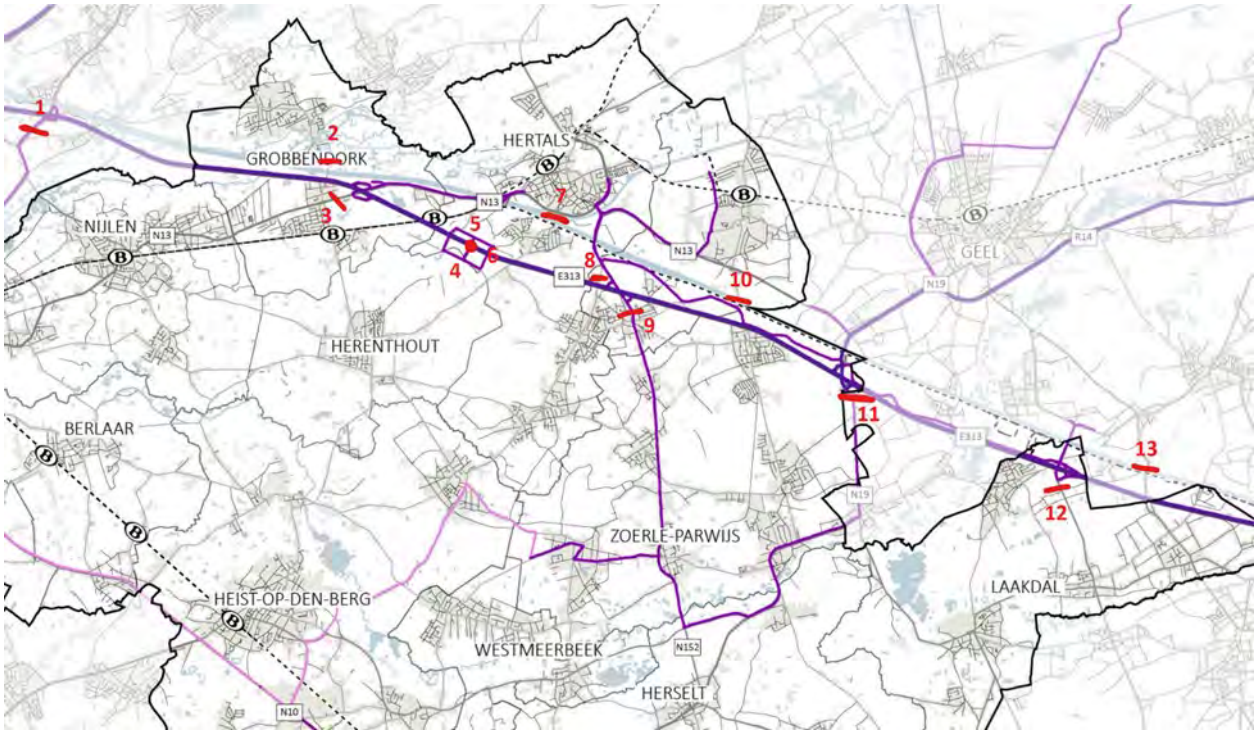
Grobbendonk

Grobbendonk kent net als Olen eerder beperkte verplaatsingsstromen. Tussen gemeenten uit de VVR Antwerpen en industrieterrein Grobbendonk komen 362 verplaatsingen voort. Herentals en Herenthout maken tussen 235 en 395 verplaatsingen naar industrieterrein Grobbendonk. In de categorie 145-235 verplaatsingen vinden we Grobbendonk en Olen terug. Er gebeuren ook een behoorlijk aantal verplaatsingen tussen Westerlo (99) en Nijlen (101) met industrie Grobbendonk.



R. Selected link analyses

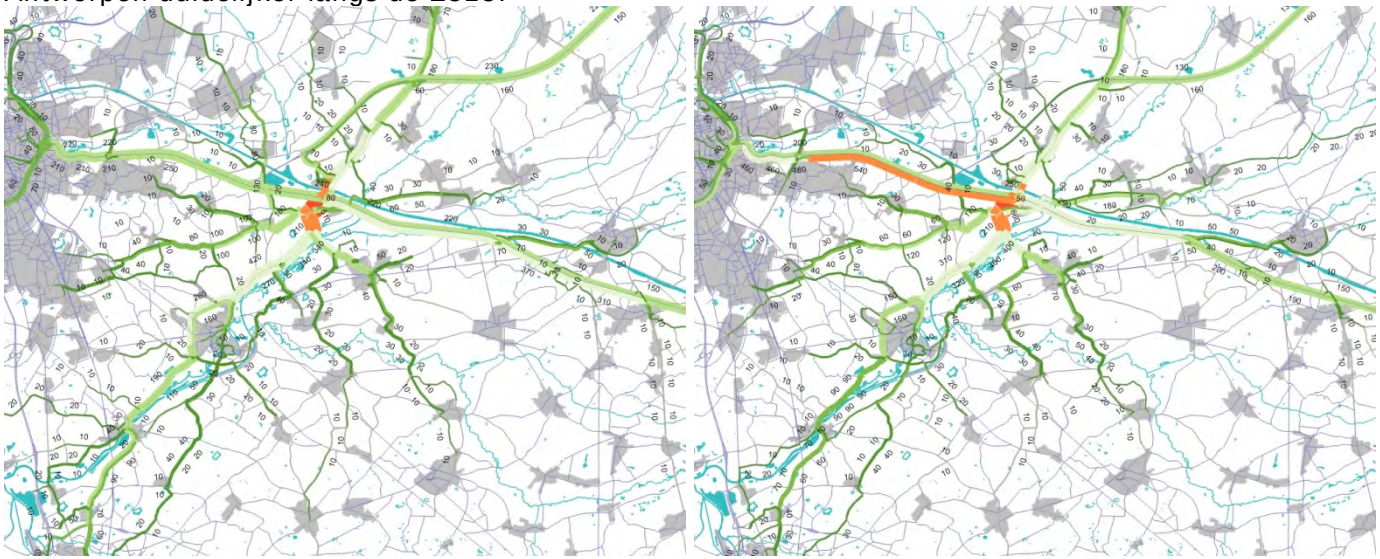
Op 16 locaties werden SLA's geanalyseerd voor de maatgevende uren 8 en 17. Locaties 4, 5 en 6 zijn respectievelijk de zuidelijke afslag, de noordelijke afslag en de doorgaande rijbaan bij afslag 21, Herentals, op de E313.



Figuur 54: Locaties selected link analyses

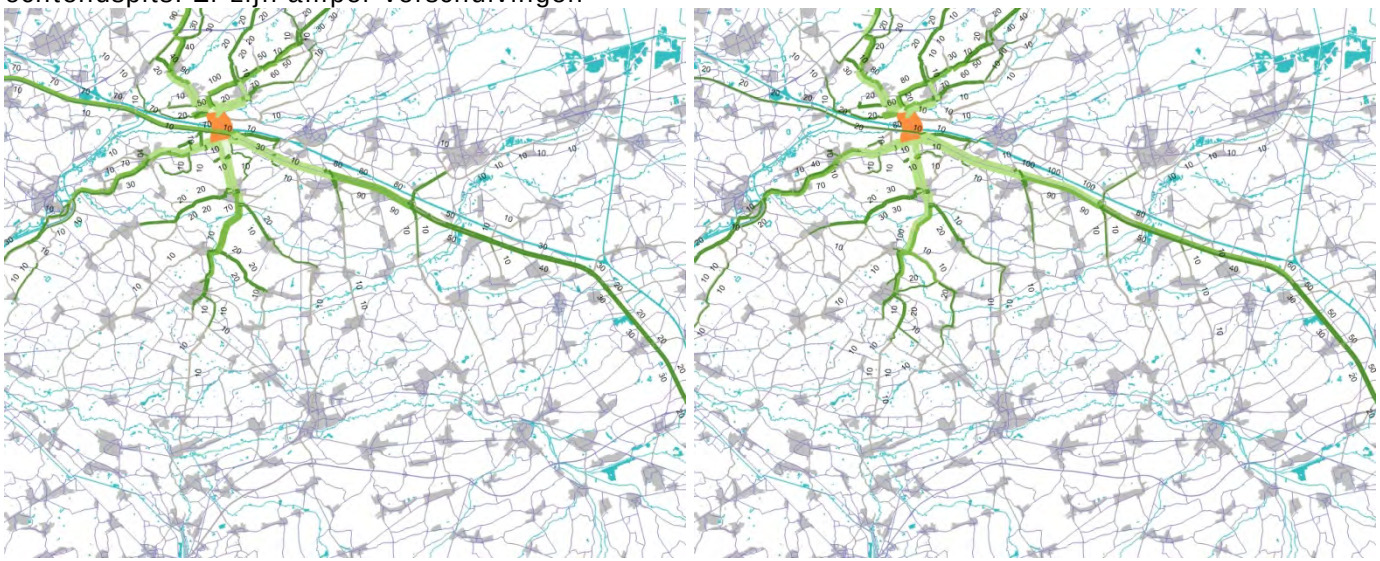
Opvallend bij bijna alle SLA's die werden onderzocht is de sterke gelijkenis tussen ochtend- en avondspits. De verschillen zijn erg klein, er verschijnen amper nieuwe relaties. Onderstaande beelden tonen telkens de resultaten voor pae in ochtendspits om 8u (links) en avondspits om 17u (rechts).

SLA 1 op de N14 in Zandhoven net ten zuiden van E313 toont vooral verkeer vanuit de N14, zowel vanuit het noorden (Zoersel) als het zuiden (Lier en Duffel langs de N14), als vanaf de E313, zowel vanuit het oosten als het westen. Ook is er een relatie met het Turnhoutse via op- en afrit Oelegem. Daarnaast zijn er ook nog kleinere stromen vanuit Berlaar en Itegem die samen komen in Nijlen. Via Broechemsesteenweg en Broechem is er eveneens een relatie. In de avondspits is de relatie vanuit Antwerpen duidelijker langs de E313.



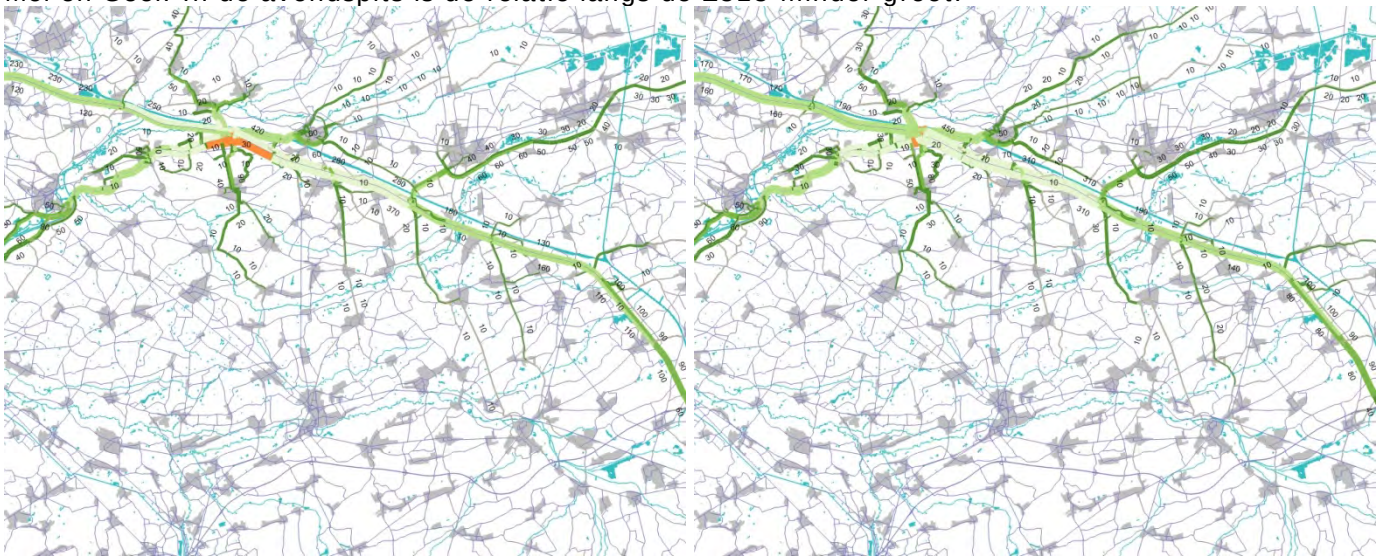
Figuur 55: SLA 1 N14 Zandhoven

Voor SLA 2 in Grobbendonk Bevrijdingsstraat wordt een relatie gegeven in het noorden met de N14 Zandhoven en via Vorselaar (langs zowel Vispluk als Sassenhout) en Lille met de N140. Daarnaast is er een relatie met de E313. In het zuiden komt/gaat het verkeer via Herenthout, Itegem en Heist-op-den-Berg en is er een relatie via Nijlen met Lier. SLA2 vertoont eveneens dezelfde relaties als in de ochtendspits. Er zijn amper verschuivingen



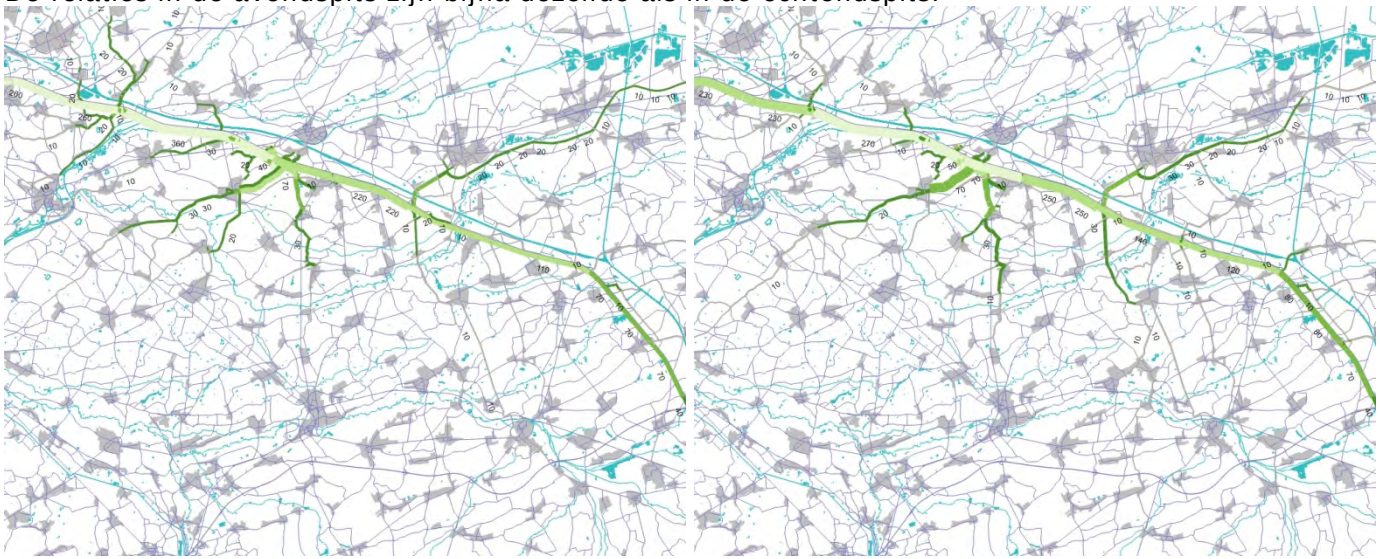
Figuur 56: SLA 2 in Grobbendonk Bevrijdingsstraat

De SLA op de N13 Herentalsesteenweg toont in de ochtendspits vooral een relatie met de E313. In het zuiden is er een stroom over de N13 via Nijlen en Lier. In het noorden is vooral de relatie opvallend met Mol en Geel. In de avondspits is de relatie langs de E313 minder groot.



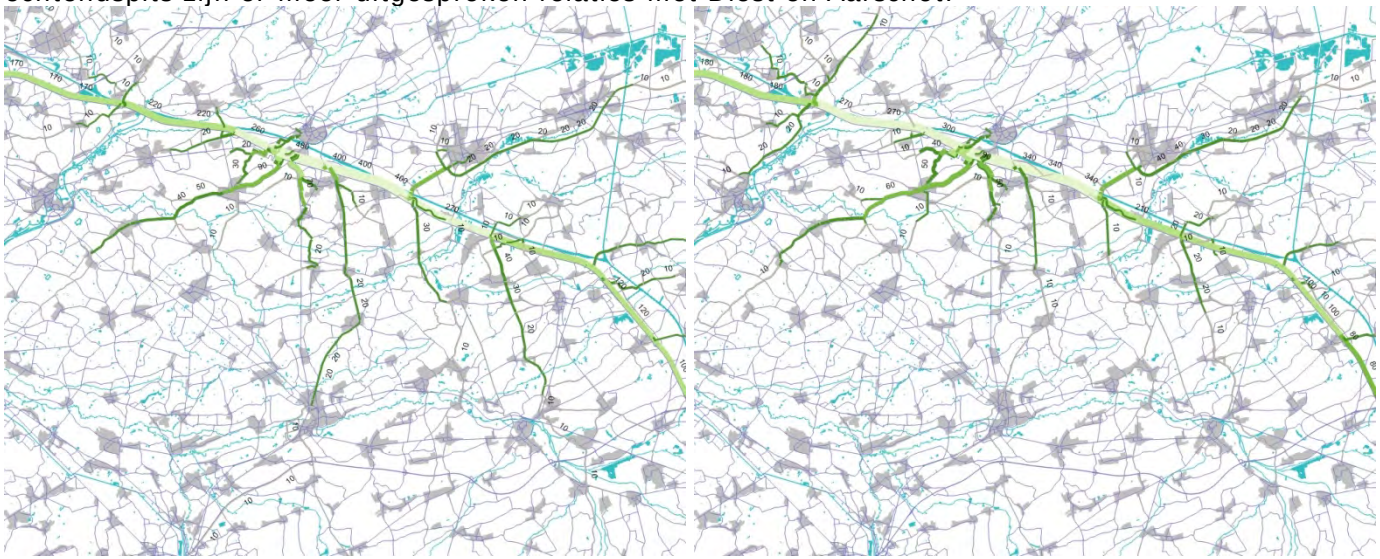
Figuur 57: SLA3 op N13 Herentalsesteenweg

SLA 4 op de zuidelijke afslag in Klein Gent Herentals heeft vooral een relatie met de E313; daarnaast is er een kleinere stroom langs Herentalsesteenweg. Ook bij deze SLA is er een verband met Mol en Geel. De relaties in de avondspits zijn bijna dezelfde als in de ochtendspits.



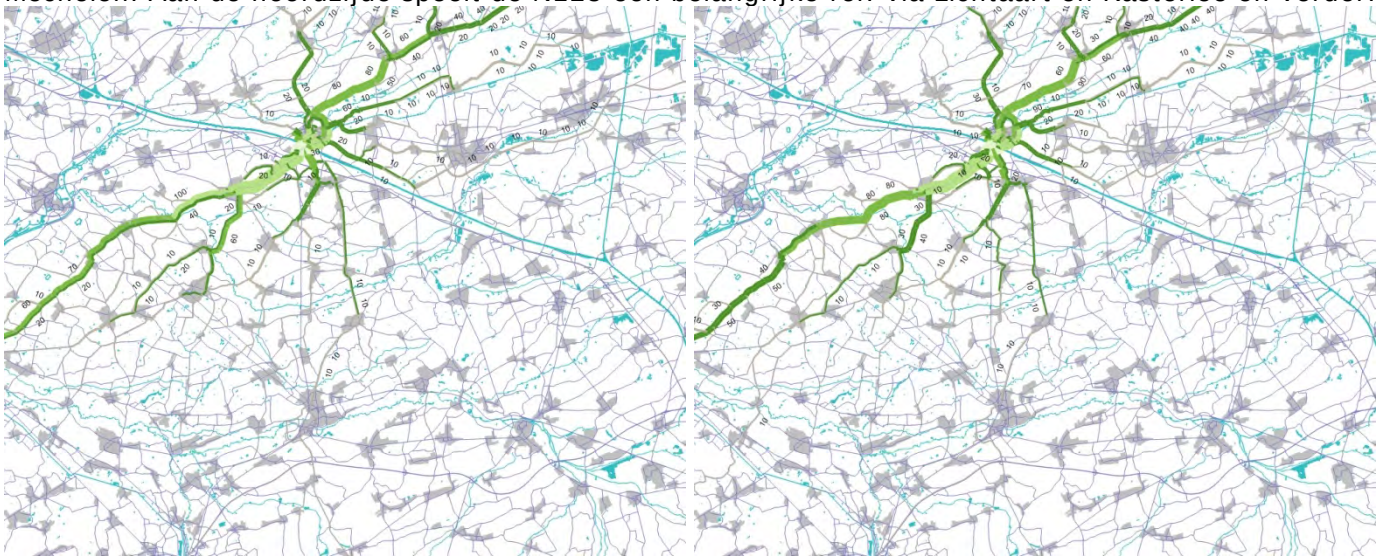
Figuur 58: SLA 4, zuidelijke afslag Klein Gent Herentals

De noordelijke afslag van de E313, SLA 5, vertoont een erg gelijkaardig beeld als SLA 4, met opnieuw de relatie met Mol en Geel. Voor deze SLA zien we ook kleinere relaties met Aarschot en Diest. In de ochtendspits zijn er meer uitgesproken relaties met Diest en Aarschot.



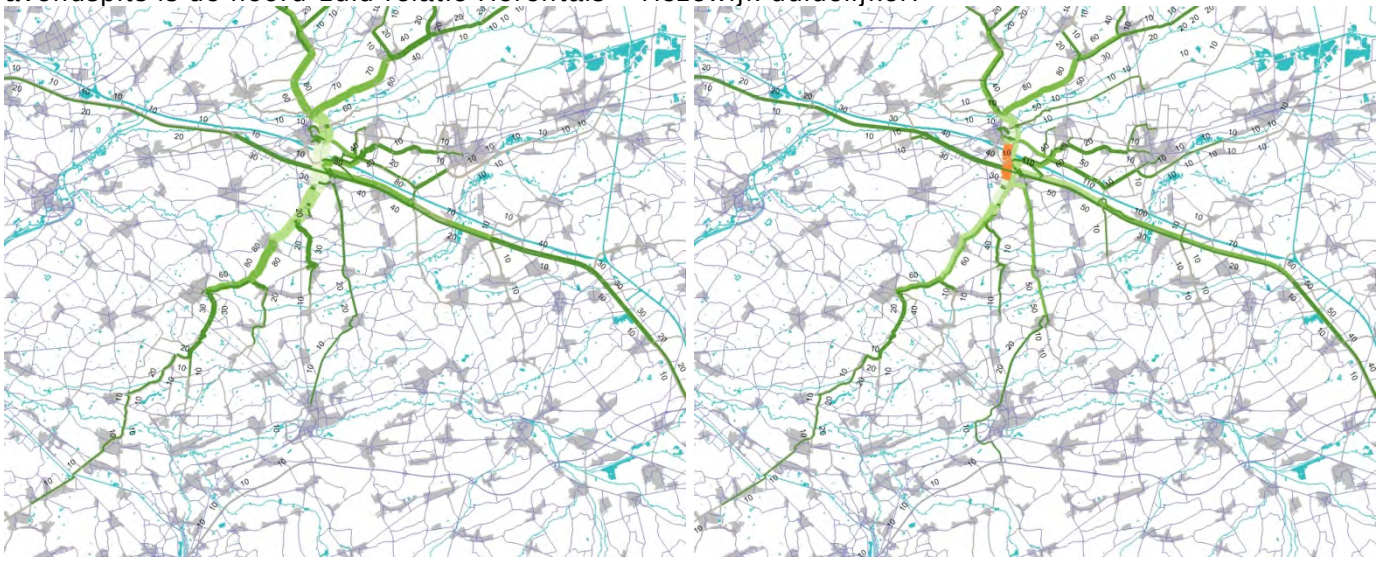
Figuur 59: SLA 5, noordelijke afslag Klein Gent Herentals

SLA 7 op Herenthoutseweg, net ten zuiden van de Ring van Herentals, toont zowel in ochtend- als avondspits, aan de zuidkant een relatie met Herenthout, Berlaar, Koningshooikt en verder richting Mechelen. Aan de noordzijde speelt de N123 een belangrijke rol: via Lichtaart en Kasterlee en verder.



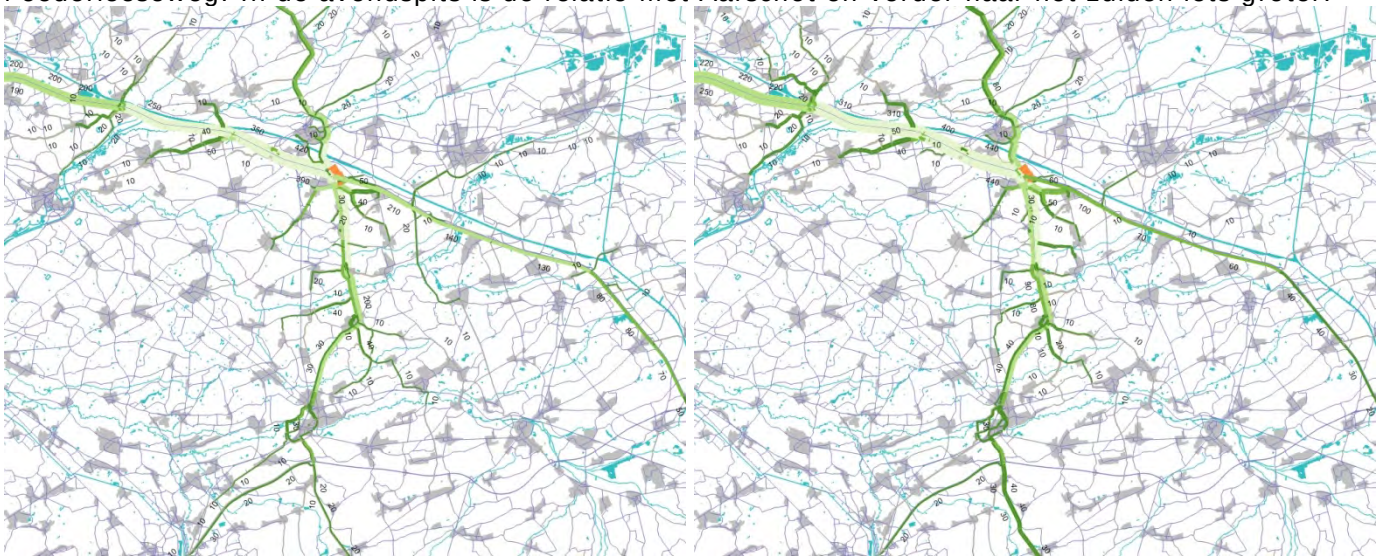
Figuur 60: SLA 7, Herenthoutseweg, Herentals

SLA 8 ligt op Hezewijk ten zuiden van Herentals. Aan de zuidkant is er een route die vanuit Heist-op-den-Berg en Wiekevorst komt. Aan de noordzijde is er ook hier een relatie via de N123 naar Lichtaart en Kasterlee. Daarnaast speelt aan de noordzijde ook de N153 vanuit Lille en verder een rol. In de avondspits is de noord-zuid relatie Herentals – Hezewijk duidelijker.



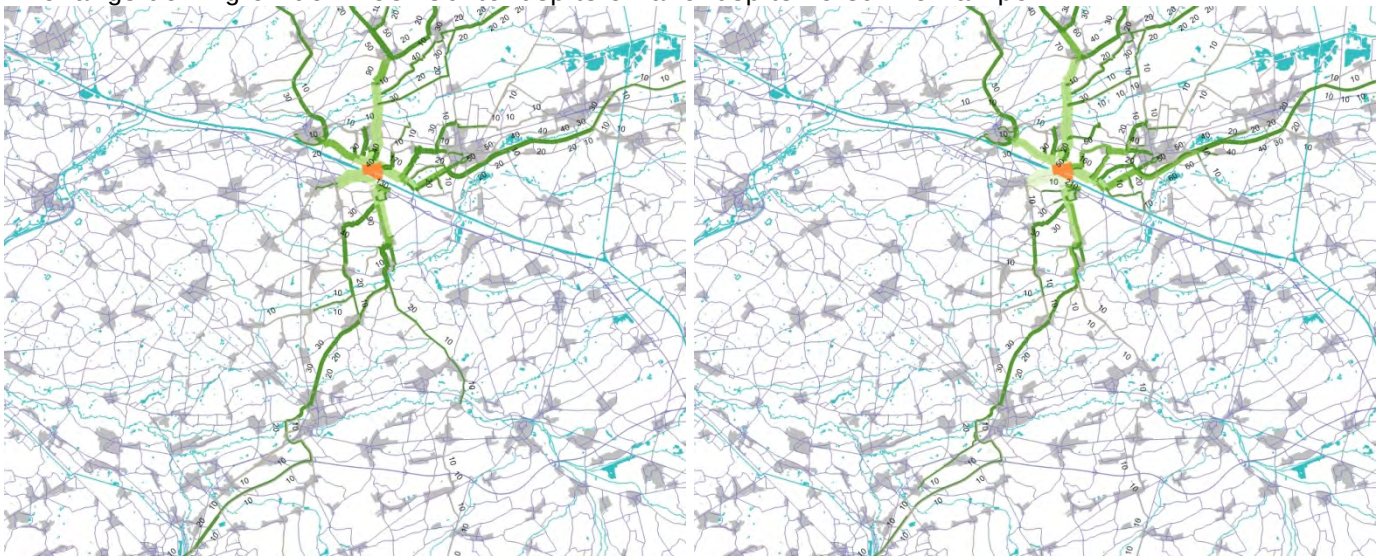
Figuur 61: SLA 8, Hezewijk, Herentals

SLA 9, op de N152 Koning Boudewijnlaan, toont naast de relatie met E313 vooral een relatie met Herselt en Aarschot in het zuiden. In het noorden loopt de belangrijkste route over de N153 Poederleeseweg. In de avondspits is de relatie met Aarschot en verder naar het zuiden iets groter.



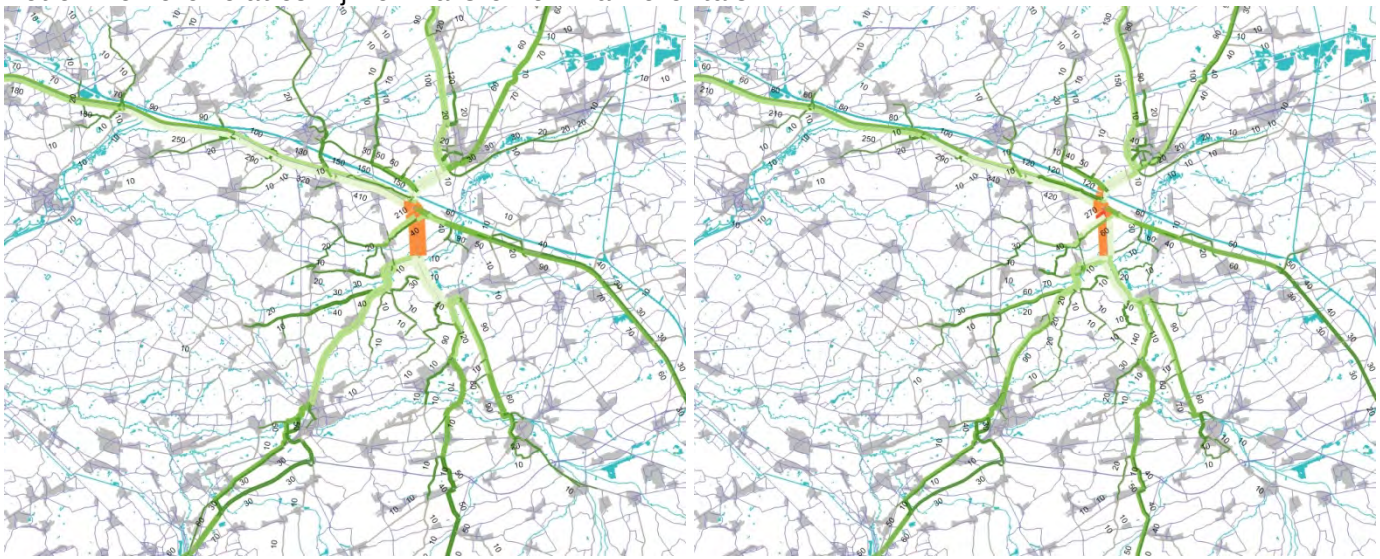
Figuur 62: SLA9, N152 Koning Boudewijnlaan, Herentals

SLA 10 ligt in Olen aan het kanaal. In het zuiden zien we ook hier een relatie met vooral Aarschot en die loopt via Voortkapel en Tongerlo naar Oevel (met ook een doorsteek tussen Oevel en Voortkapel). Aan de noordzijde ligt de hoofdrelatie op de doortocht door Sint-Jozef-Olen en de Lichtaartseweg. Andere verbanden zijn er met Geel (langs 3 verschillende routes) en verder door naar Mol, en met Herentals-Lille langs de ring en de N153. Ochtendspits en avondspits verschillen amper.



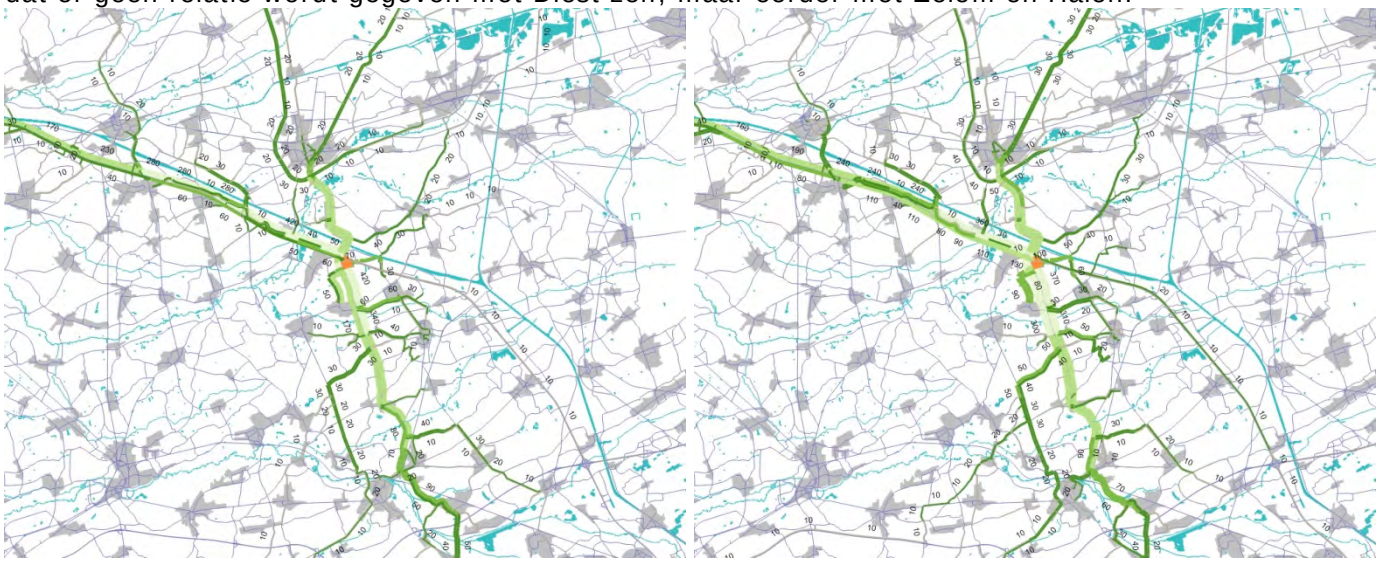
Figuur 63: SLA 10, Olen

SLA 11 toont een zeer uitgewaaierd beeld. Aan de zuidkant zijn er routes die lopen via Aarschot – Herselt – Westerlo, via Veerle - Diest en via Veerle – Averbode – Scherpenheuvel naar Bekkevoort (met lokale doorsteek in Veerle).
Aan de noordzijde liggen de twee belangrijkste relaties op de N19g richting Turnhout en de N118 naar Retie. Kleinere relaties zijn er via Olen en via Herentals.



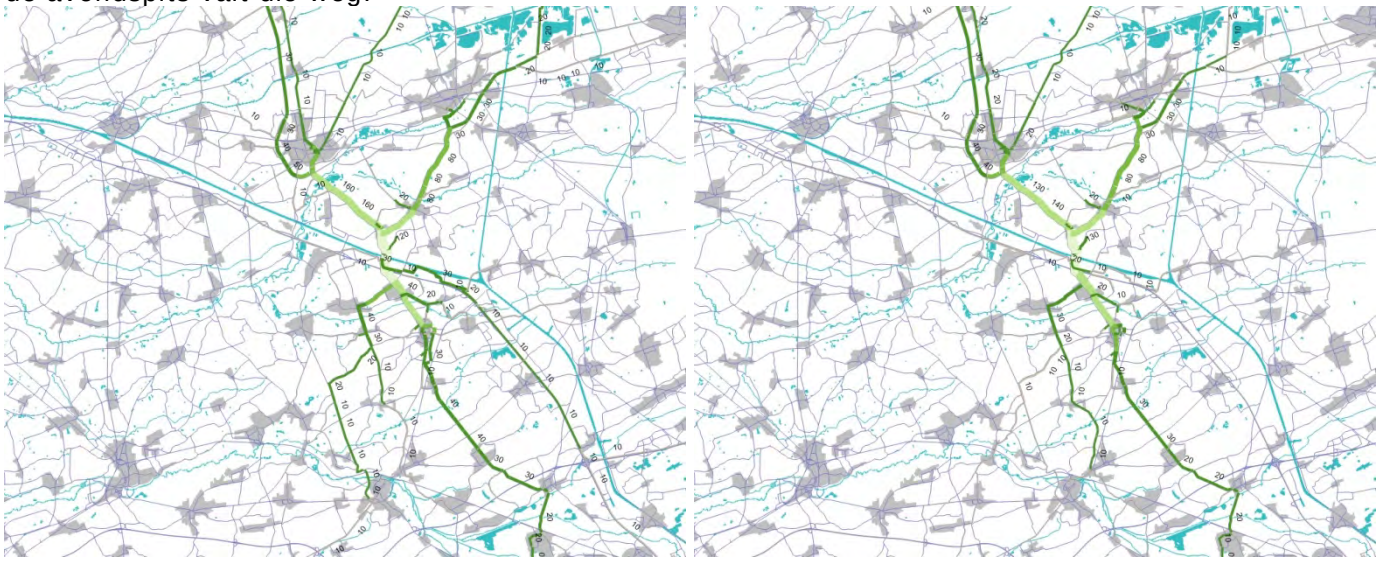
Figuur 64: SLA 11, N19 Grote Steenweg

SLA 12 op de N174: opvallend dat er in de ochtendspits geen relatie wordt gegeven met het oostelijk deel van E313 (in de avondspits erg klein). Ten noorden van de E313 ligt de hoofdrelatie op de N174 naar Geel, waar de routes uitsplitsen naar N19g richting Kasterlee, de N118 richting Retie en de N71 richting Mol. Ook aan de zuidkant ligt de hoofdrelatie op de N174, richting Diest. Daar is het opvallend dat er geen relatie wordt gegeven met Diest zelf, maar eerder met Zelem en Halen.



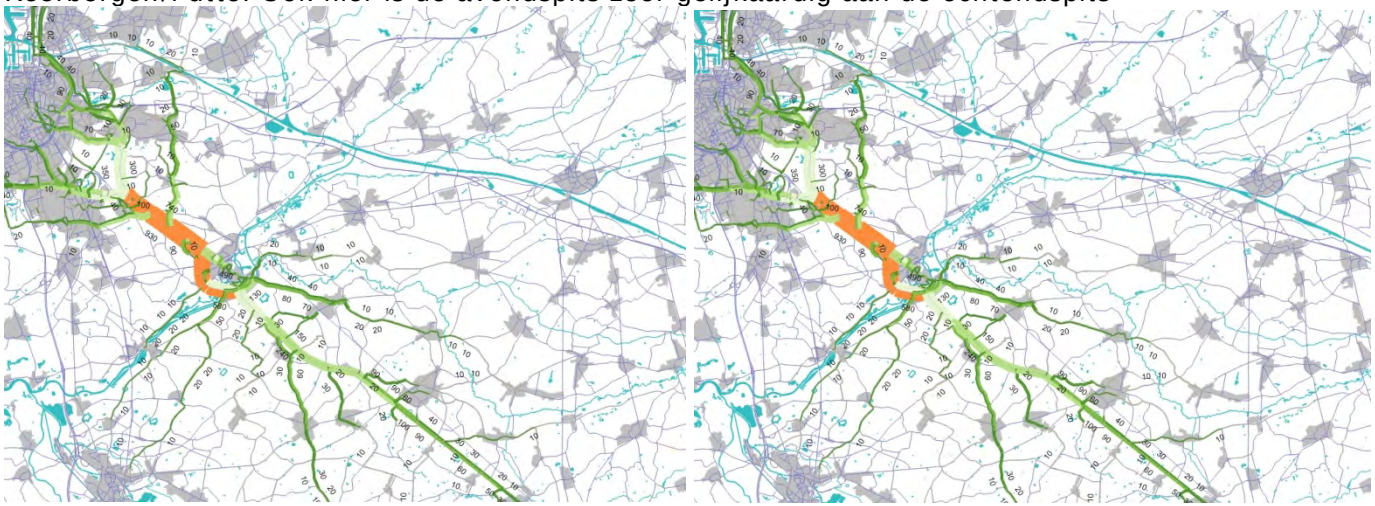
Figuur 65: SLA 12, N174 Nieuwebaan

SLA 13 op de N126 toont aan de zuidkant slechts beperkte relaties met Laakdal en Tessenderlo tot Lummen, en kleinere stromen richting Diest. Aan de noordkant is er een relatie via Meerhout naar Mol. De grootste relatie gaat via N126 naar Geel. In de ochtendspits is er een kleine relatie met E313 oost, in de avondspits valt die weg.



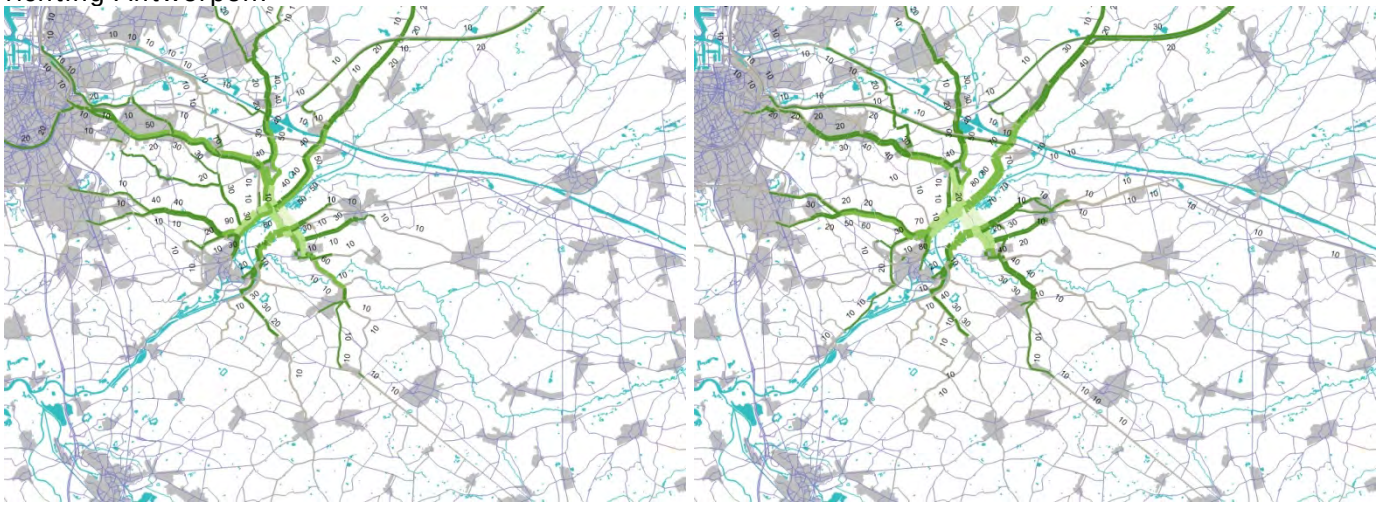
Figuur 66: SLA 13, N126 Geelsebaan

SLA14, aan de westkant van Lier, toont een duidelijke relatie richting Antwerpen en in mindere mate langs de N10 richting Heist-op-den-Berg. Kleinere stromen komen vanuit Borsbeek, Berlaar en Keerbergen/Putte. Ook hier is de avondspits zeer gelijkaardig aan de ochtendspits



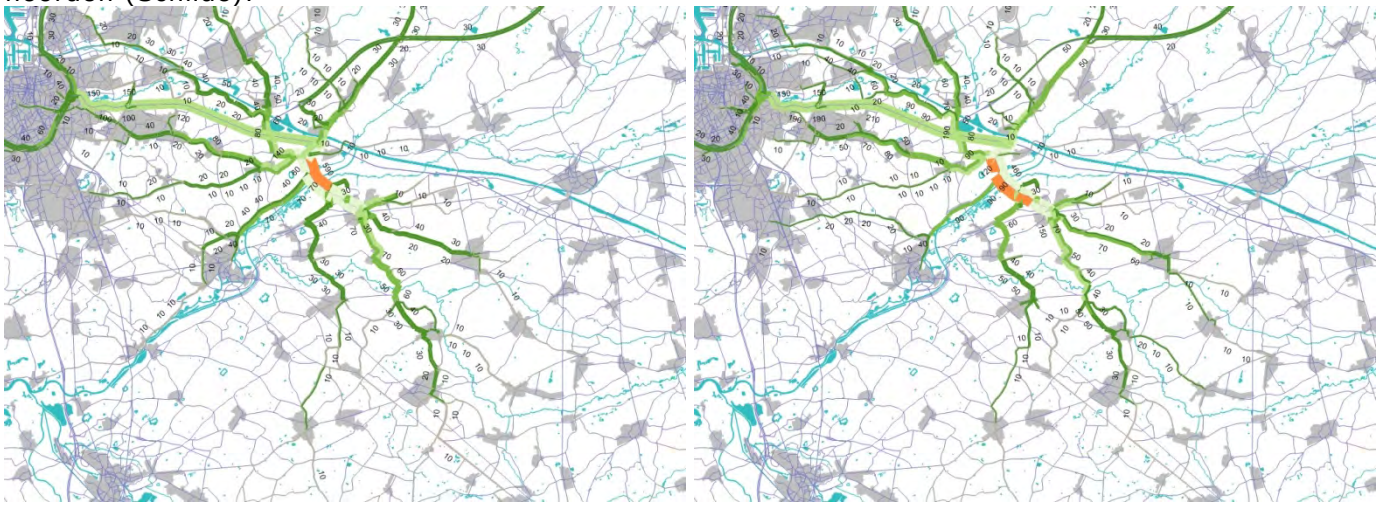
Figuur 67: SLA 14, N10 Antwerpsesteenweg

SLA 15, op de Kesselsesteenweg in Emblem, toont slechts een beperkte relatie met Nijlen en Berlaar. Er is een grotere relatie langs N14 richting Lier, met Zandhoven en ook met Broechem en via Ranst richting Antwerpen.



Figuur 68: SLA 15, Kesselsesteenweg Emblem

SLA 16, op de brug over het Netekanaal aan Nijlensesteenweg, toont dat er een stroom is vanuit Berlaar, vanuit Heist-op-den-Berg via Itegem en vanuit Herenthout. Ten noorden van het kanaal is er ook hier de relatie via N14 met zowel Lier als Zandhoven. De grootste stroom is echter gelieerd aan E313 via op- en afrit 19 Massenhoven. Daarnaast zijn er nog relaties met E34 richting Turnhout, de N116 Ranst en Wommelgem. Via Oelegem is er een route langs het kanaal naar Antwerpen en richting noorden (Schilde).



Figuur 69: SLA16, brug over het Netekanaal aan Nijlensesteenweg

4.4. Goederenvervoer

4.4.1. VRACHTROUTENETWERK

S. Vlaams vrachtroutenetwerk

Bij de opbouw van het vrachtroutenetwerk wordt de problematiek bekeken vanop twee niveaus. Vooreerst wordt de problematiek benaderd van op meso-niveau waarbij het vrachtverkeer van de grotere vrachtgenererende polen zo vlot mogelijk dient gedraineerd te worden naar het hogere wegennet.

Vrachtroutes op meso-niveau

De opbouw van het vrachtroutenetwerk vertrekt van de attractiepolen op bovenlokaal niveau. Het netwerk voor het vrachtverkeer is erop gericht het vrachtverkeer zo snel mogelijk te draineren naar het hogere wegennet.

Kaart 19: vrachtroutenetwerk en bedrijventerreinen

Symbool	Categorie	Betekenis
	Hoofdvrachtroute	Het **hoofdvrachtroutenetwerk** bestaat uit het vrachtroutenetwerk op macro-niveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet en de primaire wegen type I. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
	Vrachtroute I	Het **vrachtroute I** zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiezones op meso-niveau te verbinden met het hoofdvrachtroute-netwerk.
	Vrachtroute II	**Vrachtroute II** zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdroutenetwerk aanwezig is of de omrijfactor te groot wordt.
	Vrachtroute III	**Vrachtroute III** zijn koppelstukken die noodzakelijk zijn om het netwerk te vervolledigen. Doorgaande regionale vrachtstromen dienen hier geweerd te worden. Daarom maken deze routes geen deel uit van het niveau vrachtroute I. Vrachtroutes type III zullen slechts uitzonderlijk voorkomen.

Hoofdvrachtroutes

De hoofdvrachtroutes zijn geënt op de hoofdwegen en primaire wegen type I. Voor het studiegebied betekent dit de volgende selectie:

- E313

Vrachtroutes type I

- De N14, vanaf afrit 19 tot R16 Lier
- De N10 vanaf R16 Lier tot Koningshooikt
- De N152 vanaf afrit 22 tot N15
- Gevaertlaan, Heultjedorp, Industrieweg
- N19 vanaf afrit 23 tot N15

Vrachtroute type II

Niet geselecteerd

Vrachtroute type III

- N10 vanaf Koningshooikt tot Kleine Steenweg
- Kleine Steenweg vanaf N10
- N15 vanaf Kleine Steenweg tot Ijzerenweg

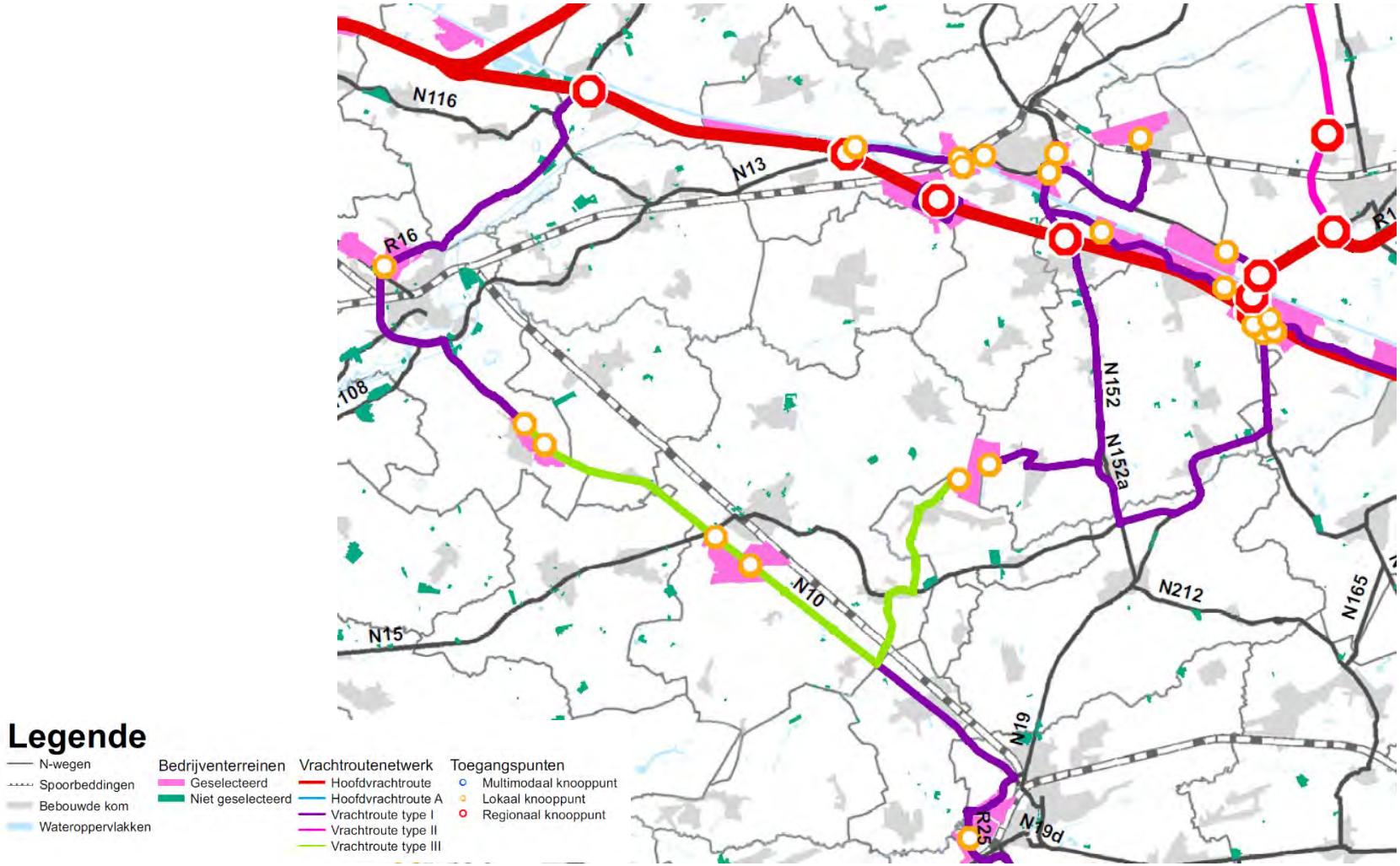
- Ijzerenweg vanaf N15 tot Booischotseweg, Kerkstraat

Regionale knooppunten

- Afrit 19 met de N14 voor ontsluiting bedrijvigheid ten zuiden van de E313. Bedrijventerrein Ter Straten is hier niet specifiek aangegeven.
- Afrit 20 met de N13 voor ontsluiting bedrijvigheid Grobbendonk en Herentals. (ENA 20 Z1, Z3,Z4)
- Afrit 21 voor de ontsluiting van bedrijventerrein Wolfstee (ENA 21 Z3 en Z1)
- Afrit 22 met de N152 voor de ontsluiting van ENA 22 Z2, Z4,Z5,Z6,Z3 en Z7. Ook ENA 23 Z2 is via deze route bereikbaar.
- Afrit 23 met de Herentalseweg voor de ontsluiting van ENA 23 Z3.
- N 10 vanaf Kleine Steenweg tot R25 Aarschot

Lokale knooppunten

- R16 Lier x N10 Antwerpsesteenweg
- Rotonde N10 x Bernard Van Hoolstraat
- Rotonde N10 x Burgemeester Hensstraat
- N10 x N15 (Heist-op-den-Berg)
- N10 x Schoorstraat (Heist-op-den-Berg)
- Kerkstraat x Industriepark (Hulshout)



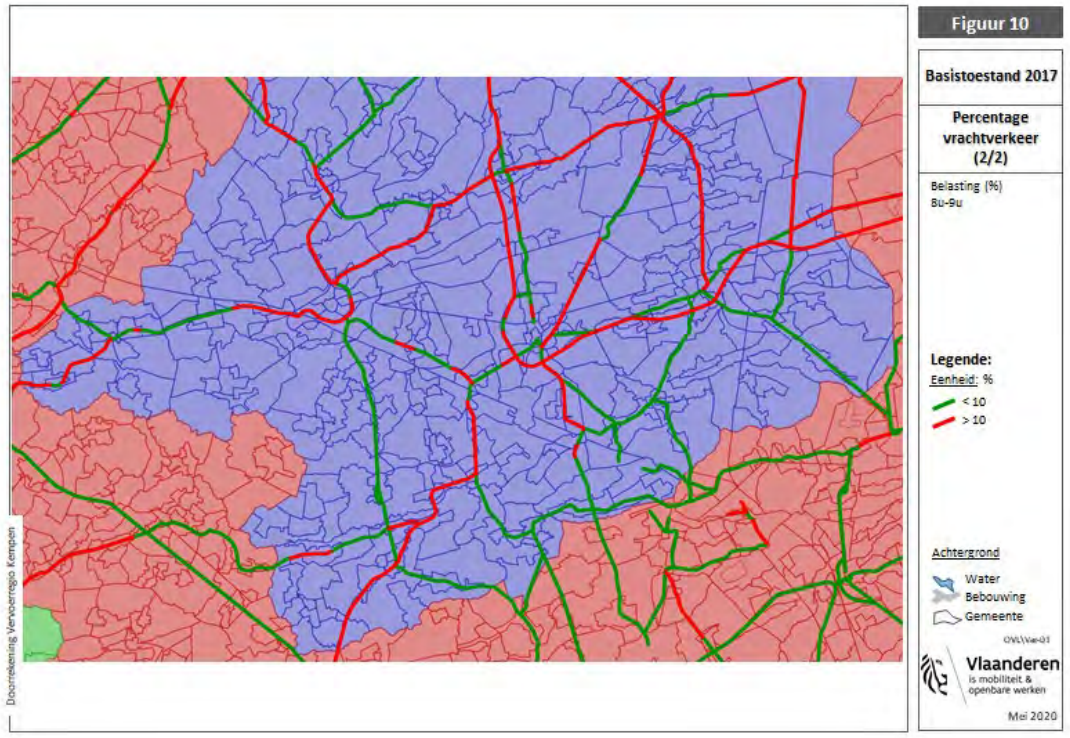
Figuur 70: vrachtroutenetwerk – routes en knooppunten

T. Aandeel vracht in totale verkeersbelasting

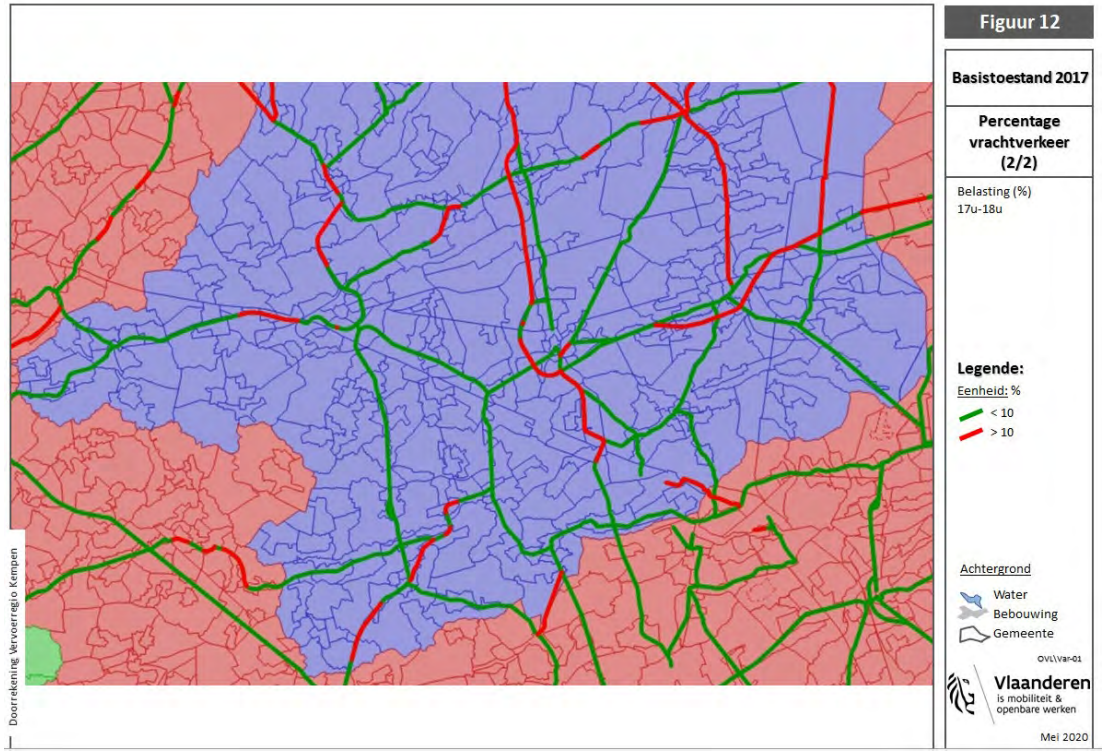
Een bevraging van het verkeersmodel biedt zicht op het aandeel van het vrachtverkeer in het totale verkeer op een bepaalde as. Er is gewerkt met een grenswaarde van 10% aandeel;

De N19 haalt in de **ochtendspits** vanaf het noorden via de ring van Geel, Westerlo en Herselt tot Aarschot een aandeel van meer dan 10%. Haaks op deze route zien we de N123 vanaf Retie via Kasterlee tot Herentals die ook meer dan 10% scoort. Ook de N71 vanuit Lommel via Mol tot Geel heeft een aandeel vrachtverkeer van meer dan 10%. Opvallend in Mol is de parallelle route langs N71 via de N712 die ook rood kleurt.

In de avondspits daalt het aandeel op enkele routes: op een deel van de N71 en de N118 tussen Retie en Geel. Ook de N19 tussen de ring van Geel en Westerlo krijgt 's avonds minder vrachtverkeer te verwerken. 's Middags verschijnen enkele nieuwe routes die 10% halen: de "oude" N19 tussen Kasterlee en Geel, en de route tussen Mol, Meerhout en E313.



Figuur 71: aandeel vrachtverkeer ochtendspits



Figuur 72: aandeel vrachtverkeer avondspits

Masterplan bewegwijzering ENA

De ENA zone is opgedeeld in verschillende clusters van bedrijvigheid. De benaming van de clusters is gebaseerd op de nummers van de op- en afritten.

4.4.2. GOEDERENVERVOER OP SPOOR

U. Visie goederenvervoer, de IJzeren Rijn

Goederenvervoer op het spoor is vooral gericht op complete treinen van/naar de Antwerpse haven. Het is onderdeel van een geliberaliseerde markt. Er zijn nu al een tiental operatoren actief op het Infrabel-netwerk.

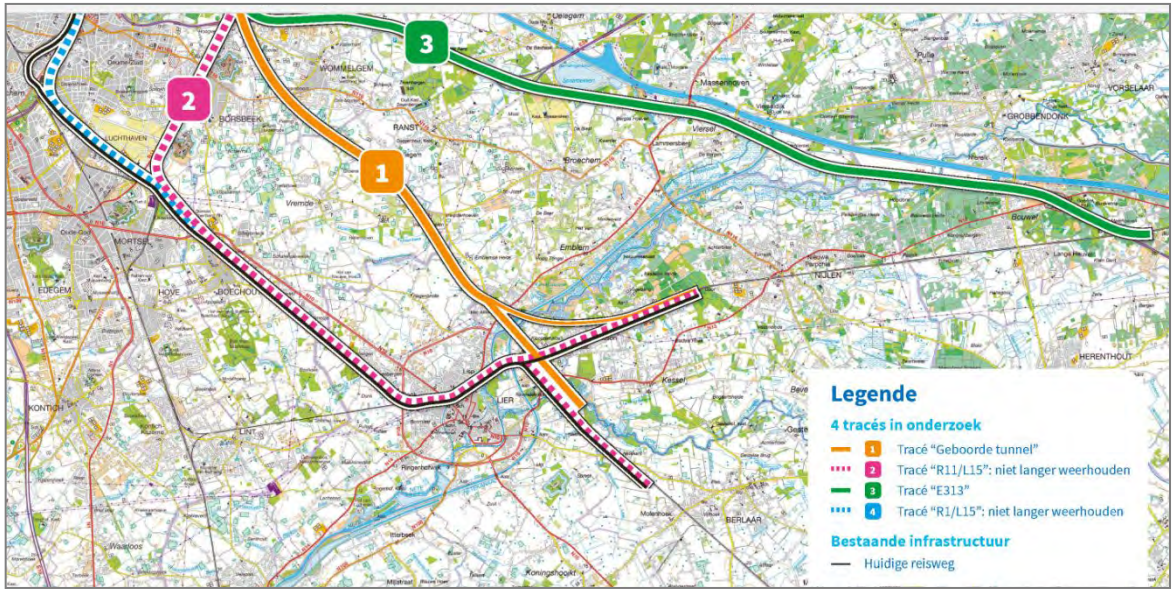
Vanuit Europa wordt voor deze interoperabiliteit het netwerk op een uniforme wijze technisch uitgerust zoals:

- Beveiliging van heel het net met het Europese ETCS-systeem, tegen 2022.
- Elektrificatie op 3kV, later om te zetten in 25 kV
- Onderbouw geschikt voor zwaardere aslasten.
- Het profiel van vrije ruimte aanpassen zoals voor de 4-m-hoek bij hoge containers of vrachtwagens op de trein.
- Evolutie van de treinlengte, nu 600 m, naar 750m, met dus voldoende lange sporen voor uitwijking.
- Optrekken van de snelheid (nu meestal 80 km/u), naar 100 km/u.
- Homogene rijpaden, met het oog op grotere capaciteit op druk gebruikte baanvakken.

Die technische uitrusting wordt geleidelijk aan gerealiseerd binnen de Rail Freight Corridors (RFC). De IJzeren Rijn is geselecteerd als onderdeel van de te ontwikkelen RFC8, North Sea - Baltic. Dit hangt nauw samen met de realisatie van de tweede havenontsluiting.



Figuur 73: Rail Freight Corridor [RFC8, North Sea - Baltic]. Book V. Implementation Plan, blz. 38



Figuur 74: Tweede Havenontsluiting. Overzicht van tracés (www.infrabel.be)

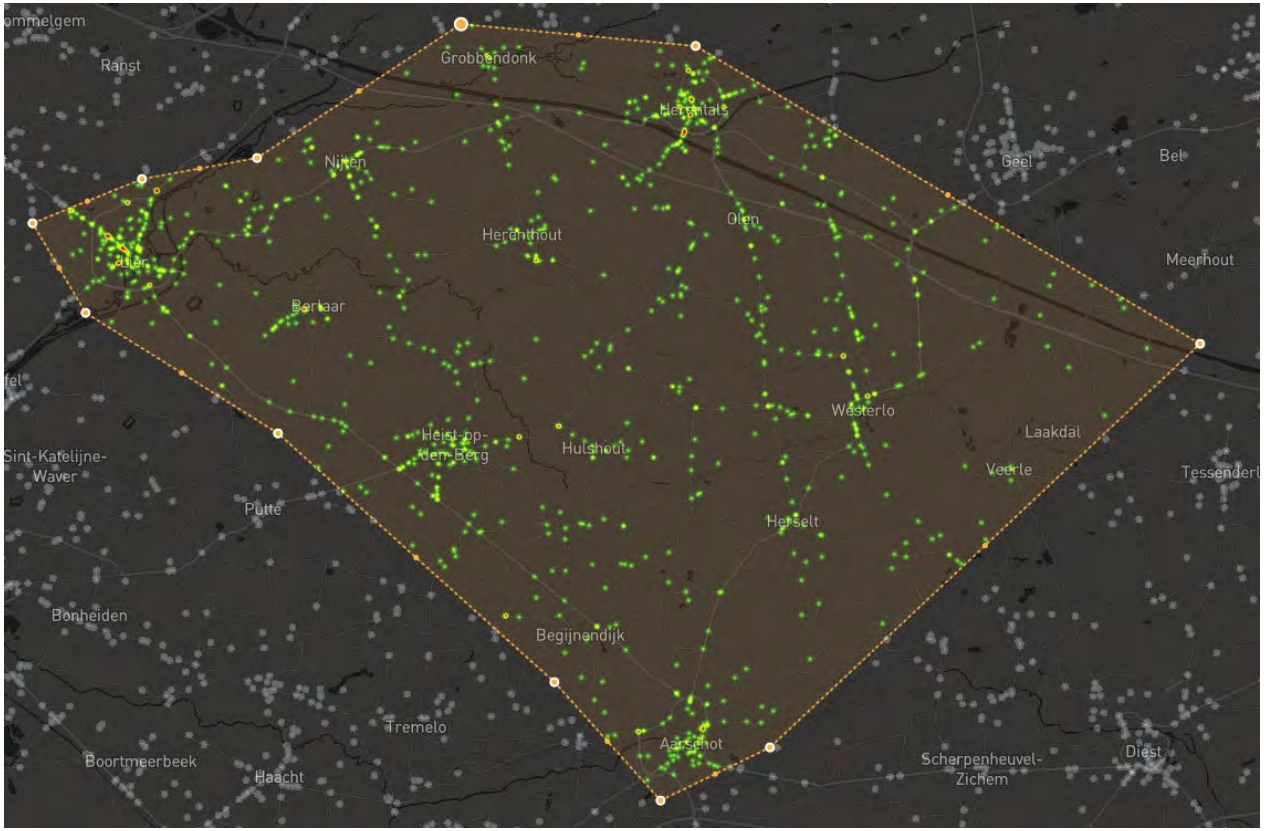
Voor elk van de overblijvende twee alternatieven blijven steeds meerdere uitvoeringsvarianten mogelijk. Parallel met de opmaak van het plan-MER wordt tevens een Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse gemaakt (MKBA). Door de dienst Mer werd tevens voorgesteld dat onderhavige plan-MER en het plan-MER A102 op elkaar afgestemd moesten worden, waardoor de opmaak van het plan-MER voor tweede spoortoegang werd uitgesteld.
Voor het plan-MER voor de tweede spoortoegang werd inmiddels beslist om de lopende procedure, voornamelijk vanwege de timing (wijziging in MER-regelgeving), stop te zetten en een nieuwe procedure op te starten volgens het geïntegreerd planproces.

V. Kansen – goederenlijnen langs Albertkanaal (Wolfstee – Laakdal) en goederenlijn Diest - Tessenderlo

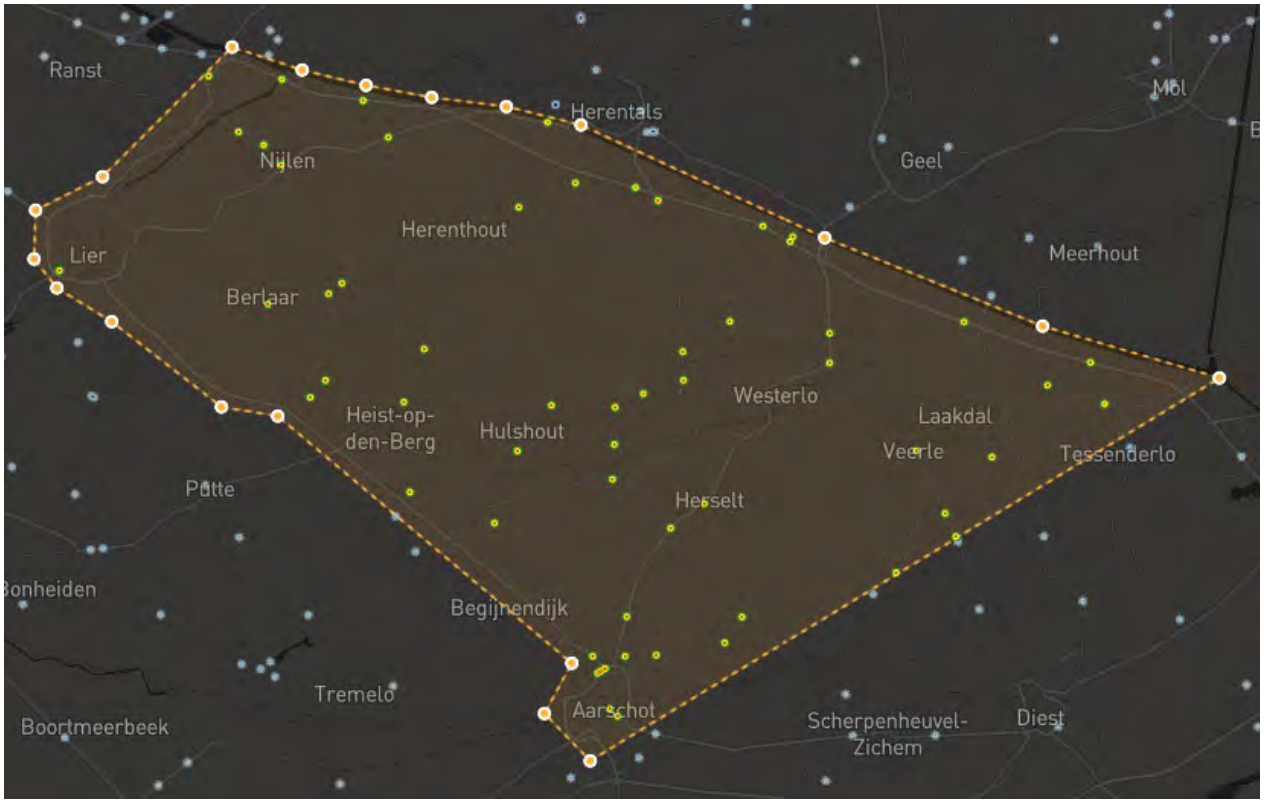
Langs het Albertkanaal (zuidkant) ligt een goederenlijn (lijn 207) die momenteel eindigt in Laakdal ter hoogte van het distributiecentrum van Nike. Vanuit Diest gaat lijn 218 tot Tessenderlo met aftakkingen naar het bedrijventerrein Ravenshout. De spoorwegbrug over het Albertkanaal werd enkele jaren geleden afgebroken en vervangen door een brug voor gemotoriseerd verkeer. Een verbinding tussen beide spoorlijnen zou interessant kunnen zijn in functie van een modal shift richting goederenvervoer over de sporen; de afstand van de missing link is ongeveer 3,5 km.

4.4.3. ONGEVALLENANALYSE

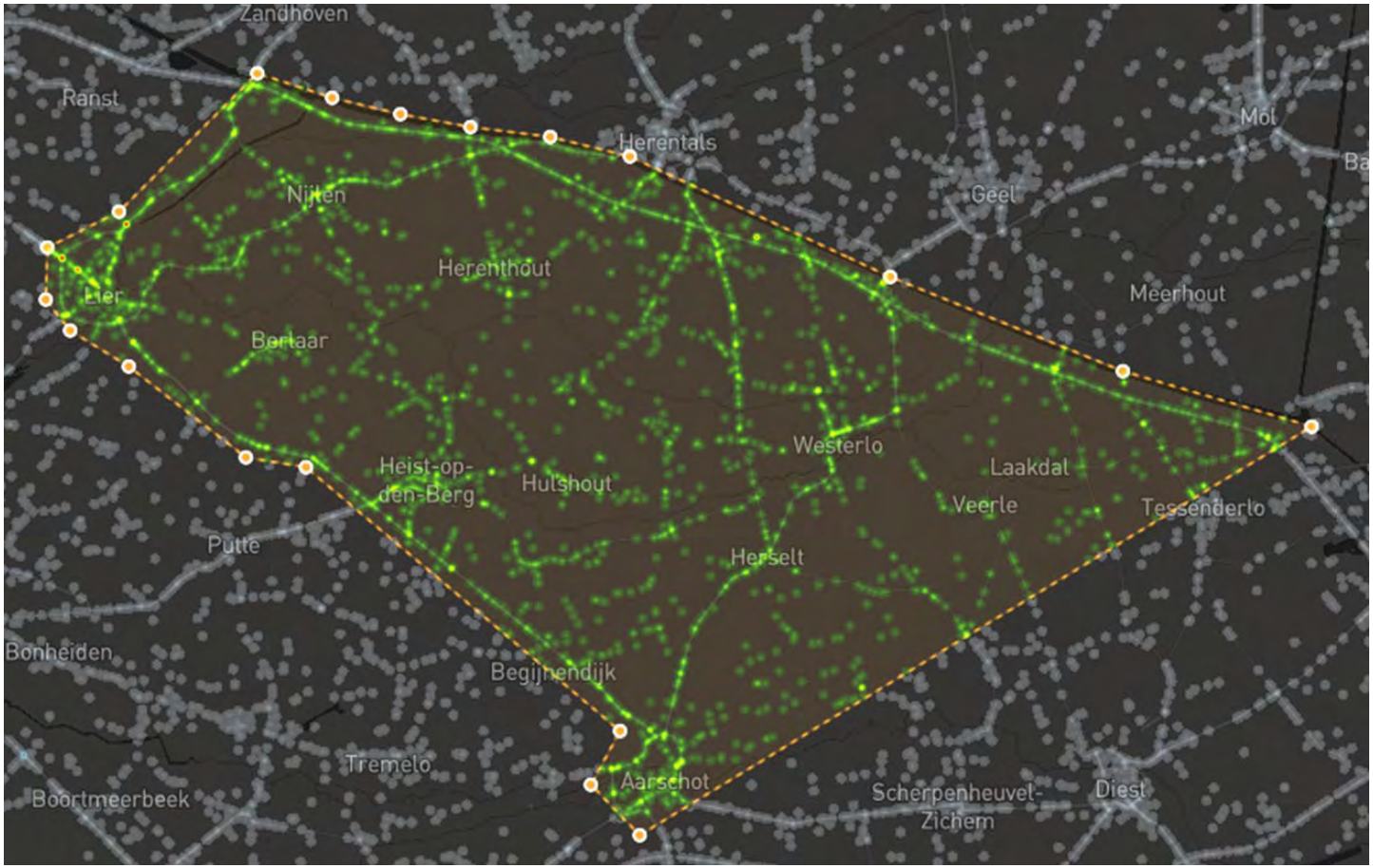
De website van de federale politie (accidentsflanders.innoconnect.net) biedt een uitgebreid overzicht van de ongevallenlocaties. Het overzicht bevat de informatie van ongevallen vanaf 1/1/2014 tot 30/9/2019. Gedetailleerde info per gemeente kan echter niet opgevraagd worden.
Opvallend is dat niet alleen langs de N-wegen er veel ongevallenlocaties worden gemeld, maar ook in de kernen/doortochten zelf (Herenthout, Olen, Hulshout, Berlaar…).



Figuur 75:Ongevallen waarbij gewone fietsen zijn betrokken (1173)



Figuur 76: Dodelijke verkeersongevallen (2014-sept 2019)



Figuur 77: Ongevallen met gewonden (4106) en dodelijke slachtoffers (60) tussen 1 januari 2014 en 30 september 2019

5. SWOT analyse

5.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

kaart 20: Ruimtelijke synthese werkgebied
kaart 21: SWOT analyse a.d.h.v. bevraging gemeentes

5.1.1. STERKTES

- De Kempen is een heel groene regio, met nog zeer grote aaneengesloten en erg gevarieerde open-ruimte-gebieden (de Nete-valleien, de heuvelrug van de Kempen, …), ook met grote natuurwaarde.
- De regio kent een fijnmazig netwerk van afwisselende, vrij goed uitgeruste en complementaire kernen, groot en klein, waar het goed is om te wonen. In een aantal van die kernen getuigt het patrimonium van een rijk verleden.
- De economische activiteiten in de regio zijn goed ontwikkeld, veel mensen vinden werk in eigen streek. Er is een sterke concentratie van bedrijvigheid vast te stellen, vooral rond de as van het Albertkanaal en nabij de steden.
- De regio heeft een sterke toeristische uitstraling, vooral vanuit de open ruimte en de accommodatie die daar aanwezig is (het uitgebreide fietsroutenetwerk, een rijk aanbod aan verblijfsaccommodatie).
- Afwisseling van landbouwlandschappen met natuurreservaten en (aaneengesloten) bosgebieden
- streekidentiteit gebieden
- grote aaneengesloten bossen in Kasterlee, Herselt, Aarschot, noordelijk deel van Herentals, Grobbendonk en het oosten van de gemeente Berlaar
- sterke woonkernen (Herentals, Lier, Herenthout en Nijlen)
- groot aandeel aan erfgoed en beschermde monumenten
- Sterke cluster bedrijventerreinen rond het Albertkanaal (ENA)

5.1.2. ZWAKTES

- Door de ruimtelijke ontwikkeling van de laatste decennia, vooral gekenmerkt door zeer verspreide bebouwing, is de open ruimte op veel plaatsen meer en meer versnipperd geraakt. Dat komt noch de natuur, noch de landbouw ten goede.
- Die ruimtelijke spreiding maakt dat veel van de gemeenten ondanks de groei een zeer lage woondensiteit kennen. Die versnippering is vaak ook gekoppeld aan steeds meer lintbebouwing, onder andere langs verbindende wegen tussen de kernen. Sterke verlinting en urban sprawl doen zich voor in Heist-op-den-Berg, Hulshout en Begijnendijk.
- De spreiding en slechte ontsluiting van een aantal bedrijventerreinen maakt dat veel kleinere kernen bij gebrek aan omleidingen of ringwegen vrij veel last hebben van het doorgaand verkeer en vrachtverkeer. In het vernevelde woonlandschap is de tewerkstelling ook gespreid, met weinig densiteit. Dit is zeker zo het geval voor het bedrijventerrein Heultje. De ligging ver van de hoofdwegen en multimodale knooppunten is niet goed.
- Een aantal toeristische attracties is eerder slecht ontsloten, wat op zijn beurt weer veel autoverkeer met zich meebrengt, ook doorheen de kernen.
- 780 km lintbebouwing, goed voor 30 % van het totaal van de wegen
- Versnippering landschapselementen

5.1.3. BEDREIGINGEN

- De groen- en natuurwaarden leveren minder inkomsten op dan bedrijvigheid. Bij een gebrek aan (financiële) compensatie voor gemeenten of een intergemeentelijke aanpak zullen ook gemeenten met kernen die beter niet verder uitbreiden, of gemeenten die een minder interessante ligging hebben voor bedrijvigheid, zich verder willen blijven ontwikkelen. Dit business as usual-verhaal zal niet tot verbetering leiden voor de mobiliteit in het algemeen en het (vracht-)verkeer op het onderliggende wegennetwerk en in kernen in het bijzonder.
- Klimaatopwarming
- Versterking van het Urban Heat Island effect in woonkernen
- Zonder coherent gemeente-overstijgend ruimtelijk beleid, zal de verdere ruimte-inname voor wonen of bedrijvigheid, die altijd gepaard gaat met toenemende verharding en versnippering van

de open ruimte, niet afnemen. Basisdoelstellingen zoals ‘zuinig ruimtegebruik’ of ‘ruimte-efficiëntie’ zullen verder afnemen.

- Groot aandeel aan verharding, groeiend ruimtebeslag
- Verspreiding baanwinkels
- Verknipping natuurgebieden en waterlopen door de bestaande spoorwegen en weginfrastructuur

5.1.4. KANSEN

- De open ruimte biedt nog alle kansen voor de sterke uitbouw van zeer grote samenhangende openruimtegebieden, eventueel ook te ontwikkelen als regionale parken. Een goede relatie tussen landbouw en natuur is hiervoor cruciaal.
- Versterken en vergroten van het bestaand blauw-groennetwerk
- (Historische) hydrologische en -groennetwerken opnieuw connecteren, De Grote en Kleine Nete, Demer en Wimp als grote structurele verbindingen en dragers van de ruimtelijke structuur.
- Landbouw, natuur en milieu in harmonie (VLM, Boerenbond en Vlaams ruraal netwerk), platform boer zoekt grond.
- Inspelen op bestaande samenwerkingsverbanden zoals o.a. integrale landschapsbenadering platform (regionale landschappen, samen brengen van de juiste partners)
- De kernen van de kleinere gemeenten hebben alle mogelijkheden om zich verder te ontwikkelen als gezonde levendige kernen, waar het goed is om te wonen. De grotere gemeenten en steden kunnen hun centrumfunctie sterker uitbouwen.
- Bedrijventerreinen bieden nog ruimte genoeg voor verdere verdichting, ook gekoppeld aan een sterke vergroening. Een aanzienlijk deel van de werknemers woont op fietsafstand van zijn/haar werkplaats: de groeimarge voor de fiets is dan ook erg groot.
- Het toeristisch potentieel kan nog verder uitgebouwd worden, bijvoorbeeld door processen zoals de werking rond De Merode. Een gericht locatiebeleid kan het toeristisch en recreatief aanbod nog versterken.
- Creëren van grotere samenhangende gehelen

- Optimalisatie bestaand wegennetwerk d.m.v. ontharding of strategische knippen in het wegennetwerk i.f.v. groene landschapskamers.
- Optimalisatie bereikbaarheid kernen, tewerkstelling, attractiepolen, natuurgebieden en erfgoed.
- Modal split verbeteren, inzetten op befietsbaarheid van de Zuiderkempen, P&R-mogelijkheden verder uitbouwen
- Het aangaan van regionale samenwerkingsverbanden, Regionale landschappen, Rivierenland
- Kernen en bedrijvenzones bundelen nabij multimodale knooppunten. Werkplekken verweven met woongebied (o.a voordeel voor efficiënter woon-werkverkeer)

5.1.5. STERKTES

- Demerpark
- Domein Averegten
- Beek- en riviervallei Kleine Laak, Grote Laak, Rode Laak en Grote Nete. Versterken van natuurwaarden, gebieden verbinden tot aaneengesloten netwerk.
- Nieuwe fietsbrug als duurzame verbinding tussen Houtvenne en Hulshout.
- Multimodaal stadskern met optimalisatie van de ringstructuur,
- De ring van Lier als drager van doorgaand verkeer en schijf voor verkeersafwikkeling
- Kernversterking Begijnendijk als hoofddorp met detailhandel
- Herenthout heeft een gunstige ligging t.o.v. E313 voor bedrijventerreinen en woonkernen
- Zuidwestelijke boscomplexen in Lier zijn natuuraandachtsgebieden van provinciaal en Vlaams niveau

5.1.6. ZWAKTES

- Beperkte multimodale bereikbaarheid van 2 grootschalige detailhandelzones langs de N10 Fabiolakruispunt en concentratie Lostraat te Heist-op-de-Berg
- Afbouw kleinhandelszone Diestsesteenweg (= visie provincie) conflicteert met visie gemeente; specifieke identiteit baanwinkels met doe het zelf zaken en tuincentra behouden en versterken
- Bereikbaarheid industriepark ten Bosch is een probleem. Initieel expresweg voorgesteld maar is afgekeurd. Nu zou er een rondweg voorzien worden om de Herentalsesteenweg te ontlasten.
- Radiale invalswegen zorgen voor verkeersoverlast in dorpskern. Opheffen van barrière werking wegen in de kernen.

5.1.7. BEDREIGINGEN

- Hoge versnipperingsgraad rivieren Herenthout
- Aarschot wil alle kernen versterken hoewel ze van lagere orde zijn.
- Onder andere Aarschot heeft voldoende bouwgronden, maar vooral in deelkernen.
- Problematiek van bouwgronden buiten kerngebieden.
- Bij gebrek aan financiële compensatie voor gemeenten om moedige beslissingen te nemen (vb schrappen WUG's buitengebied) Gevolg is dat er wordt gezocht naar oplossingen i.p.v. problemen te voorkomen.

5.1.8. KANSEN

- Gebied tussen Demerparking en domein Schoonhoven inrichten t.b.v. watersport
- Aanleg carpoolparking nabij op en afrittencomplex 24 Geel – Oost/Laakdal en Herentals –Oost (Olen-centrum, 22)
- Doortocht van verbindingsweg door Veerle en Klein Vorst
- Herselt, leefbaar verkeer: onderzoek omleidingsweg rond kern: verkeer uit doortocht halen

- Kleinstedelijk Heist (afgebakend kleinstedelijk gebied met Heist-centrum en Hallaar), Uitrustingsniveau moet van 3c naar 3b; diensten complementair uitbouwen ten opzichte van Aarschot en Lier. Versterken van het stedelijk gebied door doordachte en kwaliteitsvolle groei.
- Wegens complementariteit aan Aarschot, Lier en Mechelen is mobiliteit tussen de entiteiten belangrijk.
- Bos en parkfragmenten verbinden tot gordel rond Heist-centrum.
- Attractiepunt op gordel Averegten, de Berg en het stadspark (sportcentrum rond Hof van Riemen) en verschillende hoven en Kasteelparken.
- De Nete en de gebieden tussen de zuidwestelijke boscomplexen geselecteerd als natuurverbindingsgebieden.
- Begijnendijk: zone verbinding tussen station en kernzone wordt ontwikkeld.
- Stationsomgeving heeft grote potentie, moet behouden en versterkt worden.
- Bundelen en concentreren van complementaire functies.
- Omleidingsweg rond Heikant van de N10
- Nabestemming Igemo site, ten noorden van Mechelsesteenweg worden hoog dynamische activiteiten geweerd. Ten zuiden moet tot minimum worden beperkt.
- ontdichten in linten Herselt, Hulshout
- grenzen aan regionale bedrijvigheid: industriepark Groot Goor en La Corbeille
- De Goren kunnen na verdwijnen van landbouw door dambordbebossing en heide ontwikkeling uitgebouwd worden als tegenpool voor de Averegten
- Station inbedden in woonweefsel Nijlen.
- Binnen het ENA worden extra inspanningen geleverd om Olen te laten evolueren tot “Silicon Valley van de voedingsindustrie”

5.2. Het fietsroutenet

kaart 22: knelpunten- en kansenkaart stappers
kaart 23: knelpunten- en kansenkaart fiets

5.2.1. STERKTEN

- Fietssnelwegen ontsluiten belangrijkste sites bedrijvigheid (ENA-zones)
- Gecombineerde netwerken van fietssnelwegen, bovenlokale routes en lokale fietsroutes zorgen voor fijnmazig netwerk
- Verhoogde maatschappelijke aandacht voor modus fiets
- Steeds meer data beschikbaar i.v.m. kwaliteit van het netwerk dankzij Fietsbarometer
- Tellingen tonen duidelijk stijgend gebruik van fiets
- Aantal routes zijn reeds uitgerust met degelijke fietsinfrastructuur

5.2.2. KANSEN

- Concept van autoluwe fietsroutes uit Middenkempen ook in Zuiderkempen toepassen
- Duidelijke keuzes maken in routes voor gemotoriseerd verkeer biedt kansen om andere (meer landelijke) routes om te vormen tot fietsroutes

5.2.3. ZWAKTEN

- Aantal fietssnelwegen nog niet befietsbaar; nog grote inspanning nodig
- groot aantal fietsroutes van BFF biedt nog te weinig fietskwaliteit
- Nog groot aantal ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken
- Weinig veilige fietsinfrastructuur op industriezones ENA en andere bedrijventerreinen
- Keuze voor fiets als volwaardig vervoermiddel voor kortere afstanden wordt nog onvoldoende gemaakt in veel steden/gemeenten
- Kansen voor fiets in voor- en natransport naar openbaar vervoer nog onvoldoende gerealiseerd
- Sluipverkeer op lokale fietsroutes
- Aanrijroutes naar stations, bedrijventerreinen onvoldoende uitgewerkt
- Fietsroutes in bedrijventerreinen dikwijls nog onvoldoende veilig

5.2.4. BEDREIGINGEN

- te heropenen spoorlijn Herentals – Aarschot loopt over fietssnelweg
- Mogelijke conflicten tussen fietssnelweg en ENA-ontwikkelingen langs Albertkanaal
- Lijninfrastructuren, beekvalleien, groengebieden zijn mogelijke barrières

5.3. Openbaar vervoer

kaart 24: knelpunten- en kansenkaart openbaar vervoersnetwerk

5.3.1. STERKTEN

- Grootste kernen (Aarschot, Lier, Herentals, Heist-op-den-Berg) ontsloten door spoor; ook aantal andere gemeenten uitgerust met station

5.3.2. ZWAKTEN

- Verouderde inrichting meeste stationsomgevingen, weinig ruimtelijke kwaliteiten, te beperkte mogelijkheden voor vlotte overstap op andere modi
- Vlotte aansluiting bus op treinaanbod dikwijls moeilijk
- Nog groot aantal gelijkvloerse spooroverwegen die oorzaak kunnen zijn van storingen/vertragingen op spoornet
- Tellingen tonen dalend of stagnerend aantal opstappers op meeste stations

5.3.3. KANSEN

- Modernisering van stations en stationsomgevingen, met aandacht voor aanrijroutes, ruimte voor stallingen, looplijnen en overstapmogelijkheden kan zorgen voor groei van reizigersaantal
- Herentals als knooppunt van spoorwegen uitbouwen met vlotte overstapmogelijkheid tussen treinen die op mekaar aansluiten
- Verhogen treinaanbod richting Brussel, Antwerpen, Leuven
- Realiseren streefbeelden met afschaffen gelijkvloerse spooroverwegen of vervangen door brug/tunnel vermindert risico op storingen
- Nieuwe stations of nieuwe spoorverbindingen (Herentals – Aarschot, Diest - Leopoldsburg) kunnen gebruik en netwerk versterken

5.3.4. BEDREIGINGEN

- gemeenten binnen onderzoeksgebied behoren tot 4 verschillende vervoerregio's. Onderlinge afstemming belangrijk
- Bij verdere groei van goederenvervoer over spoor zullen overwegen steeds langer gesloten zijn; brengt doorstroming van autoverkeer in het gedrang

5.4. Wegverkeer

kaart 25: knelpunten- en kansenkaart auto

5.4.1. STERKTEN

- Fijnmazig wegennet zorgt voor ongehinderde ontsluiting gemotoriseerd verkeer in alle richtingen
- Op heel wat plaatsen zijn wegen en kruispunten heringericht om gewenste richting verkeer af te dwingen

5.4.2. KANSEN

- Nieuwe wegencategorisering kan zorgen voor robuust wegennet
- Maatregelen om centra autoluwer te maken kunnen positieve effecten hebben zowel op verkeersveiligheid als op doorstroming openbaar vervoer.
- Weren sluipverkeer op lokale wegen 2 en 3 kunnen aangename fietsroutes creëren

5.4.3. ZWAKTEN

- Huidige wegencategorisering onvoldoende vertaald naar inrichting; principes i.v.m. ontsluiting, verbinding niet altijd terug te vinden in de praktijk
- Tegenspraak in wegencategorisering op aantal lokale wegen zorgt voor problemen,
- Overwegen die gesloten zijn zorgen voor problemen met doorstroming
- Verkeersonveiligheid in veel woonkernen en langs veel gewestwegen
- Slechte modal split: autogebruik ligt erg hoog
- Verspreide bebouwing zorgt voor diffuse autobewegingen in de regio

5.4.4. BEDREIGINGEN

- Verdere aangroei autogebruik kan bestaande problemen nog vergroten
- Voorgestelde categorisering N19 als Vlaamse hoofdweg heeft grote ruimtelijke en verkeerskundige impact.
- Toename sluipverkeer op de lokale wegen na invoering nieuwe wegencategorisering, indien geen maatregelen worden getroffen op de lokale wegen (afdwingen boomstructuur en toepassen aansluitingsprincipes op juiste wegcategorie)

5.5. Vrachtverkeer via de weg

kaart 26: Knelpunten- en kansenkaart vracht

5.5.1. STERKTEN

- ENA zone goed ontsloten via de E313

5.5.2. ZWAKTEN

- Andere visie tussen gemeenten zorgt voor problemen met ontsluiting bv. bedrijventerrein Hulshout, Heultje
- Gebrek aan parkeerzones voor vrachtwagens langs hoofdwegennet en op het onderliggend wegennet alsook in de bedrijvenzones.

5.5.3. KANSEN

- Afstemming visies tussen gemeenten kan grote positieve ruimtelijke impact hebben
- Herinrichtingsplannen voor de N10 zullen voor verbeterde ontsluiting bedrijvenzone Heist- op Den Berg zorgen.
- Omleidingsweg rond Heist-op-den Berg zorgt voor verbeterde ontsluiting bedrijvenzone Heultje

5.5.4. BEDREIGINGEN

- Vrachtvervoer zoekt momenteel nog gemakkelijkste/kortste route. Tonnagebeperkingen dikwijls onvoldoende om kwetsbare zones af te schermen

5.6. Vrachtvervoer via spoor (IJzeren Rijn)

5.6.1. STERKTEN

- ENA zone aangesloten op de IJzeren Rijn.
- Montzenroute via Lier - Aarschot

5.6.2. KANSEN

- Goederenlijn langs Albertkanaal eindigt nu aan Nike in Laakdal. Indien deze lijn kan worden verlengd tot Ravenshout/Tessenderlo ontstaat er een tweede ontsluiting voor goederentreinen richting Diest.
- Oude spoorlijn en bocht Veldhoven (Herentals) nog aanwezig.

5.6.3. ZWAKTEN

- Ijzeren Rijn nog steeds niet in werking omwille van verschil in visie tussen België, Nederland en Duitsland
- Goederenvervoer via de trein heeft beperkt aandeel. Om transport via het spoor mogelijk te maken zijn grote goederenstromen nodig en dus clustering van bedrijvigheid en goederen.
- Het dossier van de Tweede Havenontsluiting is stilgelegd. Een bijkomende spoorontsluiting voor de haven is wellicht niet te verwachten op korte of middellange termijn
- Spoorweg in concurrentie met Albertkanaal.

5.6.4. BEDREIGINGEN

- extra barrièrewerking aan overwegen en geluidsoverlast.
- Beperkingen aantal rijpaden op baanvakken waar goederentreinen ‘ruimte’ moeten delen met IC-, IR- en S-treinen.
- Spoorlijn naar Nike hypothekeert ontwikkeling watergebonden bedrijvigheid Rietbroek.

5.7. Vrachtverkeer via water

Zie kaart 26: Knelpunten- en kansenkaart vracht

5.7.1. STERKTEN

- ENA-zone is gelegen langs het Albertkanaal. Heel wat bedrijvigheid is vandaag reeds ontsloten via het Albertkanaal.
- Recente en geplande investeringen in kades (aanleg kades, verbreding kades) en de ophoging van de bruggen zorgen voor een betere doorstroming van schepen. Bovendien kunnen de schepen hoger worden geladen.
- Het Albertkanaal vormt door de congestie op de E313 een volwaardige alternatief voor transport over de weg.

5.7.2. KANSEN

- Door de investeringen aan het Albertkanaal kan het transport via het water toenemen. Op de terreinen van Antwerp East Port in Grobbendonk is momenteel een Europees distributiecentrum in ontwikkeling. Van Moer transport is hiervan de uitbater.
- Ook de kade in Meerhout inschakelen voor regionale overslag

5.7.3. ZWAKTEN

- Interne ontsluitingsweg parallel met de E313 nog niet ingericht als een volwaardige ontsluitingsweg.

5.7.4. BEDREIGINGEN

- Congestie op Alberkanaal
- Beperkingen in tijd voor bediening overslagkade Grobbendonk

6. Samenvatting probleemstelling

In deze samenvatting wordt een probleemstelling omschreven die de verschillende problemen van de verkeersnetwerken confronteert met de verschillende ruimtelijke dynamieken in het gebied. De samenvatting van de probleemstelling gebeurt op drie schaalniveaus.

6.1. Probleemstelling op macroniveau

6.1.1. VERZADIGD HOOFDWEGENNET EN DIFFUUS ONDERLIGGEND WEGENNET ZORGT VOOR INTERN SLUIPVERKEER

Op de E313 staan structurele files. Dit zorgt voor sluipverkeer maar niet door heel de Zuiderkempen. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen waar het risico voor sluipverkeer op het lokale wegennet het hoogst is: Lier, Herentals? Of richting Mechelen en Leuven om de files te vermijden. Heel wat lokale wegen die parallel lopen met de E313 worden gebruikt als alternatieve route om richting Antwerpen te rijden.

6.1.2. VEEL INTERNE VERPLAATSINGEN BINNEN DE VERVOERREGIO KEMPEN

Uit de analyse van de herkomst en bestemmingen blijkt dat er heel wat interne verplaatsingen gebeuren binnen de vervoerregio Kempen en de Zuiderkempen. Dit blijkt ook uit de selected linkanalyse. Daaruit kan worden vastgesteld dat er bepaalde assen zijn in de Zuiderkempen die een belangrijke doorgaande functie hebben in de Kempen.

6.1.3. NIEUWE WEGENCATEGORISERING MAAKT VAN N19 EEN VLAAMSE HOOFDWEG

In het voorstel tot nieuwe wegencategorisering is de N19 geselecteerd als Vlaamse hoofdweg. Dit betekent dat in combinatie met de nieuwe N19g een noord -zuid verbinding tot stand komt die doorheen de Zuiderkempen en Middenkempen loopt. Ook zou deze selectie een grote ruimtelijke impact hebben. Vanuit de vervoerregio Kempen en Leuven is aangeven dat deze selectie niet wenselijk is. In het verleden werd reeds een streefbeeld opgemaakt voor de N19.

6.1.4. REGIONALE ONTSLUITING OPENBAAR VERVOER

Om de Kempen beter te ontsluiten op regionaal niveau wordt in eerst instantie gekeken naar het treinnet. De frequentie en aanbod op een aantal lijnen moet worden verhoogd. Ook dient de aandacht te gaan naar het opwaarderen van de stationsomgevingen. Hierbij zal moeten worden bepaald welke rol de verschillende stations in de toekomst hebben.

Het voorzien van een nieuwe spoorlijn Herentals- Leuven zal in ieder geval een antwoord bieden op de vele dagdagelijkse verplaatsingen vanuit de Kempen naar de vervoerregio Leuven. De haalbaarheid hiervan moet nog worden in beeld gebracht, zowel verkeerskundig als ruimtelijk.

6.1.5. 2DE SPOOR ONTSLUITING HAVEN – SPOORONTSLUITING ENA

Het dossier van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen is stop gezet. Op korte of middellange termijn is hier waarschijnlijk geen keuze te verwachten. Net zoals voor de Middenkempen zou ook voor de Zuiderkempen vooral het tracé langsheen de E313 een grote ruimtelijke impact hebben. Het is echter helemaal niet duidelijk of er voldoende vrije ruimte aanwezig is voor de aanleg van een spoorlijn. Het is ook niet bekend of de tweede spoorontsluiting via de E313 ook kan worden ingezet in de bediening van de ENA-zone.
Tussen Herentals en Langvoort is een goederenspoorlijn langs het Albertkanaal nog in gebruik. Vanaf Langvoort kan worden gezocht om een doorkoppeling te maken naar de bestaande spoorlijn die nu eindigt aan het kanaal in Ravenshout (Tessenderlo). Verder onderzoek dient aan te tonen of de spoorlijn ook zou kunnen worden ingezet voor personenvervoer naar de ENA-zones langs het Albertkanaal en naar Herentals. Indien in de toekomst de keuze (voor de tweede Havenontsluiting) wordt gemaakt voor het tracé langs de E313, kan worden onderzocht of een koppeling tussen beide spoorlijnen mogelijk is.
Ook het herstel van de vroegere spoorverbindingen tussen Herentals – Aarschot en Diest – Leopoldsburg verdient de nodige aandacht. De eerste is een schakel in het traject tussen Turnhout en Leuven. De verbinding Diest – Leopoldsburg betekent dat centraal Limburg een duidelijk vlottere spoorverbinding krijgt richting Leuven en Brussel, een verbinding die nu al gekenmerkt wordt door congestie op het hoofdwegennet.
Ongeacht de keuzes die zullen worden gemaakt, zullen de extra treinen ook betekenen dat het aantal overwegen frequenter zullen dicht gaan. Dit zal de noodzaak alleen maar doen toenemen om keuzes te maken en een aantal (landelijke) overwegen te schrappen en op andere overwegen ongelijkgrondse oplossingen uit te werken. Een gekend voorbeeld is de kruising van de spoorweg met de Poederleeseweg en Belgiëlaan in Herentals, wat zorgt voor doorstromingsproblemen, ontsluiting en bereikbaarheid van Herentals in het algemeen en het station in het bijzonder, zowel voor autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Hier zitten echter ook kansen om met het schrappen van overwegen de verkeersveiligheid te verhogen en sluipverkeer te weren.

6.2. Probleemstelling op mesoniveau (het projectgebied binnen N10 en de E313)

6.2.1. ONTSLUITING ENA ZONE

A. Nijverheidsstraat

De Nijverheidstraat/Industrielaan vormt een parallelle ontsluitingsweg met de E313. Dit heeft als voordeel dat er extra capaciteit bestaat en dat interne verbindingen tussen de bedrijven niet steeds via de E313 dient te gebeuren. De Nijverheidsstraat loopt in de richting van Herentals niet door. In de studie van de Middenkempen werd de wenselijkheid onderzocht om de Nijverheidsstraat door te trekken en zo de bedrijventerreinen in Herentals mee te ontsluiten. Er zijn meldingen van sluipverkeer dat de doorsteek maakt van Industrielaan naar N13 via Sluizenweg.

B. Ophoging spoorwegbrug Albertkanaal

De ophoging van de spoorwegbrug over het Albertkanaal maakt het mogelijk dat het bedrijventerrein Mondeléz rechtstreeks kan worden ontsloten naar de N13. Ook de onderdoorgang van Wolfstee met de spoorweg wordt verbreed en verhoogd zodat grotere voertuigen ook kunnen wegrijden naar de N13.

C. Olen ontsluiting Aurubis

De Gestelstraat is geselecteerd als onderdeel van het vrachtroutenetwerk. Deze straat is uitgerust met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. De Gestelstraat is over de volledige lengte bebouwd met open bebouwing. De weg sluit aan op de Watertorenstraat waar Umicore en Aurubis zijn gevestigd. De Gestelstraat kruist de spoorlijn gelijkgronds.
In de studie van de Middenkempen werd geopteerd om de Watertorenstraat te verbinden met de Geelseweg en een onderdoorgang van de spoorlijn. De gemeente Olen heeft dit voorstel niet weerhouden omwille van de ruimtelijke impact op het open landschap. Bovendien wordt er vastgesteld dat Aurubis en Umicore veel meer transport via het kanaal laten verlopen, waardoor de verkeersdruk minder groot wordt.
De vraag stelt zich hoe het vrachtverkeer uit de dorpskern van Sint-Jozef Olen kan worden geweerd.

D. Bedrijventerrein Wolfstee

- Goed functionerend bedrijventerrein
- Weginfrastructuur zal worden heraangelegd alsook de kruispunten. Bedoeling is om te komen tot een meer duurzame inrichting van het bedrijventerrein. Bijzondere aandacht dient te gaan naar het verbeteren van de fietsinfrastructuur.
- Sluipverkeer naar en van het bedrijventerrein langs Klein Gentstraat
- In het bedrijventerrein kan de mogelijkheid van een mobipunt worden onderzocht nabij de halte Wolfstee.

- Binnen het bedrijventerrein wordt gezocht naar een locatie voor een vrachtwagenparking. Dit kan ook worden gecombineerd met het zoeken naar een oplossing voor het straatparkeren in het bedrijventerrein.
- Er is geen uitbreiding voorzien van het bedrijventerrein.

E. Ontsluiting Grobbendonk

Het bedrijventerrein gelegen tussen Kanaal en E313 wordt vandaag ontsloten via de Industrieweg naar de N13. Op dit moment loopt een studie om de Industrieweg rechtstreeks aan te sluiten op het op- en afrittencomplex met de E313. Dit zou de doorstroming van het verkeer moeten verbeteren. De gemeente Grobbendonk is vragende partij om een tweede ontsluitingsweg, calamiteitenroute te voorzien voor het bedrijventerrein. In de studie van de Middenkempen werden aan de hand van een tracéstudie de mogelijkheden onderzocht. Ook zijn er klachten van sluipverkeer door Grobbendonk richting E34. Ook zou er vrachtverkeer zijn dat de kilometerheffing op de N14 wil ontwijken. Daarnaast is ook hier nood aan een vrachtwagenparking.
De gemeente Grobbendonk meldt doorstromingsproblemen op het kruispunt Lindekens (N13) en wenst in te zetten op de uitbouw van fietspaden langs de N13.

F. Biezenhoed Nikelaan

Biezenhoed, Nikelaan vormt vandaag een belangrijke interne ontsluitingsweg voor de bedrijvenzone in Langvoort. De weg is vandaag onvoldoende uitgerust om het zwaar verkeer op te vangen. Vooral het kruispunt Nikelaan, Langvoort-Biezenhoed volgt niet de gewenste hoofdrichting voor het vrachtverkeer. Langvoort blijft als wegverbinding tussen Laakdal en Meerhout de hoofdrichting. In een BPA stond de rechttrekking van het tracé Nikelaan-Biezenhoed ingeschreven. Dit is tot op vandaag nog niet gerealiseerd. De kruispunten Nikelaan-Langvoort en Biezenhoed zijn ook gevaarlijk voor de verschillende weggebruikers en fietsers in het bijzonder.
De onderdoorgang van Langvoort met de E313 is smal en de onderdoorgang is aan vernieuwing toe. Verder vormt de aansluiting Biezenhoed op de Kiezel een belangrijk knelpunt. Vrachtverkeer vanuit Biezenhoed moet vanuit helling het kruispunt oversteken, terwijl voertuigen van de nieuwe brug over het Albertkanaal met een hoge snelheid naar het kruispunt rijden. Ook de fietsers steken hier onbeveiligd over.
In opdracht van het Vlaams Gewest heeft Vectris hiervoor een startnota opgemaakt met concrete oplossing:

- Rotonde kruispunt Biezenhoed-Kiezel
- Rechttrekking tracé Biezenhoed en Nikelaan met ongelijkvloerse kruising fiets.
- Onderdoorgang E313 ontmoedigen voor doorgaand verkeer (versmalling rijweg, haakse aansluiting)

In de studie werd ook aanbevolen om de te vernieuwen brug over het kanaal te vervangen door een fietsbrug. Hier bleek geen draagvlak voor te bestaan. Er werd wel afgesproken om het sluipverkeer op Langvoort en Genelaar te ontmoedigen door het nemen van circulatiemaatregelen.

6.2.2. ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN HEULTJE

G. Vrachtroutenetwerk naar bedrijventerrein Heultje onvoldoende uitgerust met veilige vrijliggende fietspaden

Het vrachtroutenetwerk dat is uitgewerkt kent nog heel wat knelpunten. Er zijn meldingen over overlast door vrachtverkeer naar/van Heultje dat via Wiekevorst en Itegem naar N10 gaat. Ook via Hulshout en Booischot wordt doorgaand vrachtverkeer gemeld. De vrachtroute valt samen met het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk. Om het vrachtroutenetwerk en fietsnetwerk te laten samengaan dient de norm erin te bestaan om vrijliggende fietspaden te voorzien. Een duidelijke scheiding tussen fietspad en rijweg is nodig om voldoende ruimte te hebben tussen fietsers en voorbijrijdende vrachtwagens Langsheen de vrachtroute zijn volgende wegvakken voorzien van vrijliggende fietspaden:

- N152 uitgerust met vrijliggende fietspaden.
- langs de N19 tussen Westerlo en Geel punt zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. De fietspaden zouden wel breder mogen worden voorzien.
- Tussen Zoerle Parwijs en Heultje zijn er langs de Gevaertstraat tweezijdige vrijliggende fietspaden aanwezig.
- Lostraat uitgerust met tweezijdige vrijliggende fietspaden achter haag.

Langs volgende wegvakken ontbreken veilige fietspaden:

- N15 tussen N19 en N152: tweezijdige aanliggende fietspaden zonder fysieke afscheiding. Rotonde Snepkens met aanliggende fietspaden
- August Cannaertsstraat- Witte Gracht : dubbelrichtingsfietspad niet conform wat betreft breedte en comfort. Het fietspad is ook niet afgescheiden van de rijweg. De weg wordt wel heringericht met nieuwe riolering, wegdek en fietspaden. Deze blijven dubbelrichting, maar zullen afgescheiden worden aangelegd met groenbuffer en met een breedte van 2.50m.
- Wiekevorstsesteenweg : dubbelrichtingsfietspad niet afgescheiden en niet conform wat betreft breedte en comfort
- Herentalsesteenweg : aanliggend niet afgescheiden dubbelrichtingsfietspad. Fietspad niet conform wat betreft breedte en comfort.

H. Hoofdrichting vrachtroutenetwerk nog niet overal ondersteund in de weginrichting

Een aantal gemeenten hebben reeds maatregelen genomen om de hoofdrichting van het (vracht)verkeer aan te geven . Hier zijn een aantal inspirerende voorbeelden bij :

- Kruispunt Booischotseweg- Grote Baan
- Witte Gracht –Pompoenstraat

Het kruispunt Wiekevorstesteenweg- Hulshoutsesteenweg ondersteunt dan weer niet de hoofdrichting van het vrachtverkeer. De doorgaande route is nog georiënteerd naar Hulshout.



Figuur 78: Bocht Booischotseweg- Grote Baan



Figuur 79: Kruispunt Witte Gracht –Pompoenstraat met vrachtwagenverbod richting Olen

I. Oostelijke omleidingsweg Heist- op-Den Berg

De geplande oostelijke omleidingsweg rond Heist-op-den-Berg is veelbelovend en zal zeker een oplossing bieden voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in Heist-op-Den-Berg. De moeilijke bocht Herentalsesteenweg- Oude Godstraat wordt hierdoor geen onderdeel meer voor het doorgaand verkeer. Via circulatiemaatregelen zijn er kansen om de Oude Godstraat en Herentalsesteenweg autoluwer te maken.

J. Doortocht Olen

De doortocht van Olen is recent heringericht. Het vrachtverkeer blijft wel door de dorpskern rijden naar de op- en afrit met de E313.

6.2.3. LEEFBAARHEID DORPSKERNEN EN SLUIPVERKEER

De N13 vormt een verbinding tussen Lier en de E313. Hoewel de N13 niet is opgenomen in het vrachtroutenetwerk is het zeer aannemelijk dat er nog heel wat doorgaand vrachtverkeer door de dorpskernen van Nijlen en Kessel blijft rijden. Verder onderzoek naar het aandeel vrachtverkeer is nog nodig. Ook andere doortochten in kernen zijn onderhevig aan een toenemende verkeersdruk. Olen dat gelegen is aan de op- en afrit met de E313 kent heel wat doorgaand verkeer. Ook de gemeenten rond het bedrijventerrein Heultje kennen een vrij grote verkeersdruk. Klachten over filevorming komen uit Heist-op-den-Berg (langs de N10), uit Westerlo (langs de N19) en uit Geel (langs N19). De gemeente Herselt is vragende partij om de verkeerslichten op de N19 te Westerlo anders af te stellen om sluipverkeer te vermijden.
Ook in Berlaar, Koningshooikt en in de deelkernen van Laakdal zijn er klachten ivm de leefbaarheid langs de doortochten. Hetzelfde geldt voor de N152 vanaf Herselt tot in Olen; vrachtverkeer dat een doorsteek neemt, vormt hier ook een deel van het probleem .
Uit het onderzoek naar de omgevingscapaciteit zien we dat heel wat kernen en verlinte wegen niet goed scoren op het vlak van omgevingscapaciteit en leefbaarheid.
In een latere fase zullen we op basis van modelresultaten de werkelijke impact van de intensiteiten op de leefbaarheid van de kernen in beeld brengen. Daarbij zal ook het aandeel vrachtverkeer worden gekwantificeerd. Stelregel hierbij is dat het aandeel vrachtverkeer niet meer dan 10 % mag bedragen van het totaalverkeer.

6.2.4. SLUIPVERKEER EN CONFLICTEN MET FIETSROUTES

Andere vaststelling is dat de Zuiderkempen een zeer fijnmazig wegennet hebben. Veel van deze wegen zijn ook bebouwd en dooraderen ook heel wat groengebieden en kwetsbare openruimte gebieden. Door de fijnmazigheid van het netwerk zijn heel wat van deze wegen onderhevig aan sluipverkeer. Dit conflicteert dan weer met het medegebruik van deze wegen door de fiets. Een ontvlechting van dit netwerk en de afbouw van het sluipverkeer vormt een belangrijke uitdaging van deze studie. Klachten over sluipverkeer zijn er in Heist-op-den-Berg (vanaf N10 richting Mechelen), in Lier (verschillende routes om ring te ontwijken), langs landelijke wegen in Morkhoven en Oosterwijk en tussen Herentals en Sint-Jozef-Olen. In Grobbendonk gaat het om sluipverkeer richting N34.

6.2.5. OVERWEGEN

Het gebied wordt begrensd door de spoorlijn Antwerpen-Aarschot en Herentals- Lier. De meeste overwegen zijn gelijkgronds en zorgen voor problemen op het vlak van verkeersveiligheid,

betrouwbaarheid van de treindienst en doorstroming. Infrabel heeft streefbeelden opgemaakt voor deze spoorwegen om na te gaan welke overwegen in de toekomst kunnen worden gesloten en welke moeten worden vervangen door een kunstwerk. Een aantal overwegen liggen echter binnen de dorpskernen, waardoor het niet evident is te kiezen voor ongelijkvloerse oplossingen. In de volgende fase zullen we een synthese maken van de verschillende streefbeelden en kijken wat de impact kan zijn op het netwerk. Anderzijds biedt dit ook mogelijkheden om de ontsluitingsstructuur van de Zuiderkempen te herzien en de leefbaarheid van de kernen te verbeteren.
Langsheen de spoorwegen lopen ook de fietssnelwegen. De kruising van de spoorwegen vormt daarbij een veiligheidsprobleem. Ook hier zijn er heel wat opportuniteiten om het aantal conflictpunten te beperken en veilige wissels te maken op het netwerk.

6.2.6. N10

Voor de N10 zijn er al verschillende studies en streefbeelden opgemaakt om de weg zowel ruimtelijk als verkeerskundig beter te organiseren. In het streefbeeld voor de N10 werd gestreefd naar een scheiding van het doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer met ventwegen. Dit had echter grote ruimtelijke impact. In het nieuwe voorstel wordt gewerkt met een middenberm en keerpunten zonder teveel ruimte te moeten innemen van de randzone.
De rotonde Fabiola zal worden omgevormd tot turbo-ovonde met ongelijkvloerse kruising voor de fiets. Kruispunt Schoolstraat wordt omgevormd tot een rotonde. Samen met de rotonde aan de Lostraat vormen deze drie kruispunten de aansluitingspunten voor de bedrijvenzone van Heist-Op-Den-Berg. De uitbouw van een oostelijke omleidingsweg rond Heist-Op-Den-Berg biedt ook heel wat kansen om de kern autoluwer te maken.
In de studie baanbrekend winkelen voor de N10 wordt ook uitgegaan van het meer clusteren van activiteiten. Dit biedt ook mogelijkheden om de doorstroming op de N10 te verbeteren.
Langs de N10 is ook de kern Koningshooikt gelegen. Deze vormt een compacte kern gelegen nabij de N10. De aanwezigheid van het bedrijf Van Hool neemt daarin een belangrijke plaats in. Het bedrijf heeft nog heel wat gronden die in aanmerking komen voor een verdere uitbreiding van het bedrijf in oostelijke richting. Heel wat verkeer dient vandaag door het centrum van Koningshooikt te rijden. Zijn er mogelijkheden om het verkeer beter te sturen.
Meer naar het zuiden zijn de kernen Begijnendijk en Pijpelheide gelegen. De N10 vormt ook hier een barrière in de gemeente.
Voor Berlaar Heikant is de haalbaarheid van een omleidingsweg onderzocht. De plannen hiervoor zijn stilgelegd.

6.2.7. FIETSROUTES

K. fietssnelwegen

Er zijn verschillende fietssnelwegen in de Kempen, maar deze dienen nog te worden verbeterd/aangelegd vooraleer we kunnen spreken van een samenhangend netwerk.

L. barrièrewerking

De spoorwegen zorgen in een aantal zones voor barrièrewerking: Begijnendijk, Heist-op-den-Berg, Berlaar, Nijlen en Grobbendonk. Ook de Ring van Lier vormt op een aantal plekken een barrière voor een vlotte fietsroute.

M. Bereikbaarheid bedrijventerreinen

Uit de analyse bleek dat een groot aandeel werknemers in de ENA-zone op fietsafstand wonen. Momenteel is er echter nog een duidelijk probleem om op een vlotte en veilige manier de ENA-zone te kunnen bereiken met de fiets. Dit geldt ook voor de bedrijventerreinen van Heultje, Koningshooikt, Klein Gent.

N. Lokale fietsroutes

Verschillende steden en gemeenten melden problemen op lokale fietsroutes die te maken hebben met sluipverkeer. In Herenthout worden lokale doorsteken gemeld naar bedrijventerrein Klein Gent. Vanuit Voortkapel loopt een sluiproute over landelijke wegen richting Wiekevorst. Herenthout ziet kansen om verschillende lokale fietsroutes op te waarderen, bv. richting Nijlen en Hulshout. Ook de oude spooraftakking langs Noorderwijk is een kans. Olen wil de route langs Larumseweg richting Geel opwaarderen en verschillende routes naar Herentals en de ENA-zone. Lier meldt het Safi-pad richting noorden, een route langs het Netekanaal en een route tussen N14 en Pullaar.

6.2.8. OPENBAAR VERVOER

Er is een algemene vraag naar een betere spreiding van het treinaanbod en een betere dienstverlening en treinstellen. Ook bestaat een algemene vraag om bedrijfsvervoerplannen op te maken voor de bedrijventerreinen

De studie suggereert om te onderzoeken of de spoorlijn Herentals – Aarschot kan worden heropend. In Morkhoven en Hulshout zijn er mogelijkheden om een station te openen.

Verschillende gemeenten zien kansen voor bijkomende buslijnen. Herenthout ziet buslijnen richting Berlaar, Heist-op-den-Berg en Grobbendonk. Nijlen is vragende partij voor een buslijn richting de op- en afrit 10 Massenhoven.

Op een aantal doortochten worden problemen gemeld met een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer: Westerlo, Heist-op-den-Berg, Lier (zowel op ring als in centrum) en in Nijlen.

Vooral in de ENA-zone is er nood aan een betere multimodale bereikbaarheid; verschillende plekken in Geel, Olen en Herentals komen in aanmerking voor park & ride en bike & ride.

7. knelpunten en kansen mobiliteit bevraging gemeenten

7.1. fietsersbond Begijnendijk – gemeentebestuur

De gemeente kent een heel sterke sprawl van bewoning, waardoor in theorie elke weg onderdeel is van een fietsroute naar een bestemming. Tegelijk is er echter ook een relatief hoge druk van het gemotoriseerd verkeer en sluipverkeer, waardoor er nauwelijks wegen resten waar het rustig fietsen is.
Zo wordt het centrum van Begijnendijk (Kleinsteenweg/Prof Scharpé) alsook de as as Busschotstraat-Soelstraat en varianten gebruikt om de ring van Aarschot en bijbehorende verkeerslichten af te snijden.
Het centrum van Betekom en Begijnendijk zijn of worden aangepast ifv 30 km/u gemengd ; er blijft echter (te veel) doorgaand verkeer.
Aanvullend is de oversteekbaarheid van de N10 een probleem met enkel aan de Kleinesteenweg/Haltestraat verkeerslichten. De congestie voor auto's en vrachtvervoer neemt de laatste jaren alleen maar toe, waardoor deze belangrijke verkeersas begint dicht te slibben.
Kansen ziet men vooral in de spoedige realisatie F104 - Aarschot-Lier; dit zou een absolute topprioriteit moeten zijn.
Er is een vrij grote ontwikkeling gepland van winkels en wonen langs de Liersesteenweg. Omwille van een dispuut met omliggende gemeenten liggen de werken op deze site al een hele tijd stil.

7.2. Berlaar

Voor de voetgangers verwijst de gemeente als knelpunt naar de oversteekbaarheid van de N10 en naar de verbindingen tussen kernen en naar andere gemeenten, zowel infrastructuur naast de rijbaan als oversteekplaatsen en signalisatie/wegwijzers. Een kans is de uitbouw van een netwerk van trage wegen.
De meeste fietspaden naast verbindingswegen zijn niet conform fietsvademecum (Pastorijstraat – Gestelsesteenweg, Liersesteenweg, Itegembaan, Smidstraat, N10). Alternatieve, parallelle verbindingen ontbreken meestal. Ook het ontbreken van de F104 is een knelpunt. Ook voor de fietsers is de oversteekbaarheid van de N10 een knelpunt.
Wat het openbaar vervoer betreft is een belangrijk knelpunt dat er geen verbinding is tussen Berlaar en Nijlen. Belangrijke verbinding tussen twee gemeenten met scholen die veel leerlingen hebben die pendelen tussen deze gemeenten.
Evenmin is er een verbinding met het OV in Noordelijke en Oostelijke richting.
Kansen ziet men in het fietsdelen aan het station van Berlaar (Stationsstraat) zodat de treinreiziger met de fiets het centrum van onze gemeente kan bereiken.
Voor wat het autoverkeer betreft meldt de gemeente dat er teveel sluipverkeer is tussen E313 en E19. Berlaar is hier niet op voorzien.
De verkeersstroom van de arbeiders van Van Hool moet ook bekeken worden. Van en naar het werk ontstaat in Berlaar file. Op deze momenten is het centrum zeer moeilijk bereikbaar door die grote verkeersstroom wat bijkomend ook een groot probleem voor de fietser en voetganger is.
Voor het vrachtverkeer is er nood aan een intergemeentelijke aanpak

7.3. Grobbendonk

Als knelpunt voor de voetgangers vermeldt de gemeente de oversteekbaarheid van de gewestwegen, kruispunt Lindekens
Een knelpunt voor de fietsers is de ontbrekende schakel van de fietssnelweg langs Albertkanaal jaagpad zuidkant, afbuiging naar Industrieweg.
Als kansen voor de fiets ziet men de missing link van de fietssnelweg Wolfstee en Industrieterrein, fietsverhuurpunten aan bushaltes / industrieterrein / station en het afsluiten van spoorovergangen.
Knelpunt wat betreft het openbaar vervoer is een ontbrekende Noord – Zuidrelatie Grobbendonk – Bouwel – Herenthout … station momenteel niet bediend door OV-lijn
Kansen voor het openbaar vervoer zijn een bediening van de stationsomgeving Bouwel combi met project stationsomgeving carpoolparking, deelauto's, -fietsen, -steps, kruising met fietssnelweg F103.
Wat het autoverkeer betreft meldt de gemeente sluipverkeer (plaatselijk en tussen E313 en E34), filevorming op- en afrittencomplex E313 en kruispunt Lindekens en overlast van doorgaand vrachtverkeer
Omwille van kilometerheffing op de N14 (Zandhoven) sluipen veel vrachtwagens door centrum Grobbendonk.
Het sluipverkeer doet zich vooral voor in de Sperwerlaan en de Molenstraat/Echelpoel. De gemeente vraagt ook aandacht voor ene betere ontsluiting van industriezone Klein Gent op het kruispunt Atealaan, Herenthoutsesteenweg door middel van een voorsorteerstrook richting Herenthout.

7.4. Heist-op-den-Berg

Voor de fietsers wordt als knelpunt vermeld: een veilige fietsverbinding en –ontsluiting van de industriezone tussen spoorweg en N10. Door het beperkte aantal kruisingen met de Grote Nete volgen fietsers en gemotoriseerd verkeer dezelfde routes (met vooralsnog fietsinfrastructuur die daar niet altijd is op aangepast (Herentalsesteenweg, Ijzerenweg, Gestelsesesteenweg). Een vrijliggende fietsroute zou bijkomende mogelijkheden creëren.

Kansen zijn de aanleg van de fietsostrade Lier Aarschot en de herinrichting N10 met veilige fietspaden.
Als knelpunt voor het openbaar vervoer wordt verwezen naar de beperkte bediening van kernen rondom de N10. Trein biedt minder mogelijkheden dan een busverbinding.
Knelpunt voor het autoverkeer is de onduidelijke noord-zuidverbinding, via lokale wegen, geen secundaire verbinding. Er is evenmin een secundaire verbinding van Heist naar E313. Er is sluipverkeer via lokale wegen, vooral ten zuiden N10, richting Mechelen. Grote drukte op N10 en N15 geeft aanleiding tot sluipverkeer via lokale wegen.
Aanleg oostelijke rondweg rond centrum Heist-op-den-Berg vrijwaart het centrum van doorgaand verkeer

Specifieke knelpunten voor vrachtverkeer zijn vrachtwagens die tolheffing N10 omzeilen via lokale wegen (door kern Itegem) en de ontsluiting van industriepark Heultje/Hulshout die nu ontsloten wordt via Booischot. Ook hiervoor is de oostelijke rondweg een oplossing.
Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn het sportpark en de ontwikkeling van de mylène-site langs de N10.

7.5. Herentals

Wat betreft stappers verwijst Herentals naar problemen voor kinderen om speelplekken te kunnen bereiken, met name aan de gemeentegrens met Olen. Verder zijn er problemen met oversteken aan Broekhoven en de Zandhovenstraat owv het sluipverkeer.
Problemen wat betreft fietsen hebben vooral te maken met sluipverkeer: in Morkhoven en aan het industriegebied Klein-Gent. Daarnaast wordt het probleem aangekaart van het groeiend succes van fietsen op de F106: aanpassingen dringen zich op zoals verbreding, aanpassen voorrangsregeling.
De recreatieve route tussen Morkhoven en Oosterwijk kan nog worden opgewaardeerd.
Voor het openbaar vervoer wordt de slechte bereikbaarheid vermeld van het industriegebied Klein-Gent. Ook wordt voorgesteld om werk te maken van een gezamenlijke aanpak van een autodeelsysteem. Voor het OV wordt ook verwezen naar suggesties uit de studie Middenkempen: Wolfstee ontwikkelen tot een multimodale hub, heropening spoorlijn Aarschot – Herentals en een snelbuslijn langs E313.
Voor de auto worden als knelpunten aangehaald het sluipverkeer op de grens van Herentals met Heist-op-den-Berg en Westerlo, de grens van Herentals met Herenthout en aan het industriegebied Herentals Klein-Gent en Wolfstee.
Kansen ziet men voor het gebied tussen Herentals, Herenthout en met Heist-op-den-Berg: dit gebied leent zich zeer sterk tot het uitwerken van een ‘groene landschapskamer’.
De dorpskernen van Morkhoven en Noorderwijk hebben nog steeds met heel veel zwaar verkeer te kampen. De stad Herentals wil in deze mobiliteitsstudie Zuiderkempen heel graag werken aan een gezamenlijke aanpak om de tonnagebeperking in Morkhoven en Noorderwijk af te dwingen.
Als voornaamste ruimtelijke knelpunt wordt verwezen naar de ruimtevraag van AZ Herentals

7.6. Herenthout

Als knelpunten voor de voetgangers wordt verwezen naar het ontbreken van een verbinding wandelweg tussen de Merodese bossen en Nijlen (Zwart Water), het sluipverkeer langs Zelle en het ontbreken van trage verbinding naar Wiekevorst.
Als knelpunten voor de fiets wordt vermeld het sluipverkeer langs Zelle, de verbinding met Nijlen(gebrek aan alternatieve trage weg) en de verbinding met Wiekevorst (gebrek aan alternatieve trage weg).
Voor het openbaar vervoer is het gebrek aan verbinding met Heist op den Berg (weekend-dienst) een knelpunt, net zoals de verbinding met Berlaar(schoolgemeenschap, wekelijkse markt).

Kansen zijn het vervoer op maat + deelsystemen in samenspraak met alle andere Neteland gemeenten (Herentals, Grobbendonk, Vorselaar, Olen en Herenthout).

7.7. Laakdal – Politiezone Geel – Laakdal - Meerhout

Voor de fiets zijn er nog een aantal knelpunten: delen van de fietsostrade die nog ontbreken of te smal zijn, fietsinfrastructuur van het BFF die niet conform is, onderdelen van het BFF met sluipverkeer (Veldstraat, Haanven)
Wat het openbaar vervoer betreft wordt gemeld dat het aanbod te laag is, vooral in de weekends. Evenmin zijn er deelsystemen in de gemeente. Kansen ziet men in de uitbouw van de nieuwe carpoolparking tot volwaardig mobipunt en in de derdebetalersregeling.
Wat het autoverkeer betreft wordt sluipverkeer gemeld over landelijke wegen vanuit Zammel/Geel richting Westerlo, vanuit Geel/Oosterlo richting Tessenderlo.
Wat vrachtverkeer betreft wordt Meerhoutstraat nog steeds gebruikt als sluiproute naar ENA-zone.
Politiezone meldt knelpunten voor de fiets langs de Diestsebaan en Averboodsebaan.
Knelpunt voor het vrachtverkeer is het ontbreken van vrachtroutes vanaf Geel west en Geel oost richting zuiden.

7.8. Lier

Sluipverkeer op bepaalde landelijke wegen verlaagt de kwaliteit van het trage wegen netwerk
Een kans voor de voetgangers is een kwaliteitsvollere wandelverbinding tussen randparking De Mol (lokale en regionale functie) en het centrum.
Als knelpunten voor de fietsers worden vermeld: Barrières R16, de fietsstrookjes Aarschotsesteenweg en de Kesselsesteenweg
Kansen zijn het Safipad, de Fietsdiagonaal Bremstraat en de fietssnelwegen Herentals, Aarschot (Antwerpen).
Voor het openbaar vervoer is een belangrijk knelpunt de doorstromingsproblemen op congestiegevoelige invalswegen en de overweg Lisp die frequent gesloten is.
Knelpunten vanwege het autoverkeer zijn het doorsteekverkeer tussen E313 en E19 en de aansluitingen op R16 die congestiegevoelig zijn.

7.9. Nijlen

Vertrekkend van de vaststelling dat het aantal functionele stappers (bv. van station naar huis) en recreatieve stappers toenemen, verwijst men naar het belang van het behoud van trage wegen en een goede bewegwijzering. Problemen zijn dat buiten de bebouwde kom vaak weinig verharde stoepen zijn en dat de landelijke omgeving ervoor zorgt dat bestemmingen minder ervaren worden als zijnde binnen wandelafstand.

Knelpunten voor de fiets zijn o.a. het feit dat fietspaden eindigen aan de gemeentegrens, de doortochten aan 50 km/u met gemengd verkeer en de dubbelrichting fietspaden die eigenlijk te smal zijn en voor problemen zorgen aan kruispunten
De realisatie van de F103 laat op zich wachten; de gemeente vraagt eerst realistische voorstellen.
Veel bestaande fietspaden zijn in slechte staat; fietsostrade Herentals – Aarschot is soms te smal/te druk.
Kansen ziet men in maatregelen om sluipverkeer te weren om zo ruimte te creëren voor de fiets.
Verkeersdrukte, files en opkomst elektrische fietsen doet meer en meer mensen kiezen voor de fiets, ook voor functionele verplaatsingen

Het feit dat Nijlen op de rand ligt van verschillende vervoerregio's maakt het uitwerken van vervoer op maat erg moeilijk. Voor het openbaar vervoer zijn er te weinig noord zuid verbindingen.
Er zijn slechts beperkte mogelijkheden om kernnet van NMBS aan te passen waardoor de dienstverlening van aanvullend net 'teniet' wordt gedaan. Treinen naar Antwerpen zijn nu te weinig gespreid waardoor beschikbaarheid van treinen als beperkt wordt ervaren door burgers. Ook een upgrade naar betere treinstellen is nodig.

Men ziet kansen in deelmobiliteit bij voorkeur gezamenlijk met meerdere gemeenten te organiseren.
Voor het gemotoriseerd verkeer ziet men knelpunten door de gesloten overwegen waardoor er files in het centrum staan, de N13 als sluiproute voor vrachtwagens en als calamiteitenroute bij incidenten op de snelweg.

Het herzien van de kilometerheffing kan ervoor zorgen dat gemotoriseerd verkeer terug meer op de hoofdstructuren terecht komt. Het sluiten van bepaalde overwegen (streefbeeldstudie infrabel meenemen bij circulatieplannen lokaal mobiliteitsplan) en het vereenvoudigen van kruispunt Nijlen centrum (lokale wegen die erop uitkomen verkeersvrij maken (Kerkstraat, Nonnenstraat) kan de doorstroming op N13 verbeteren.

Diffuse spreiding van kilometerheffing zorgt ervoor dat bovenlokale netwerken vermeden worden ten nadele van gewestwegen die door dorspkernen lopen

Men ziet een kans in samenwerking met lokale of bovenlokale bedrijventerreinen die ruimte voorzien om buiten de werkingsuren vrachtwagenparking te voorzien (al dan niet tegen betaling van de chauffeurs of hun bedrijven); ook een betere afstemming van lokale op bovenlokale vrachtroutes is een kans.

7.10. Olen

De bereikbaarheid met de fiets van de toekomstige carpoolparking E313 (op N152) is ondermaats net zoals de bereikbaarheid ENA-zones per fiets (o.a. Industrielaan). Het fietstraject van OLV-Olen naar Larum laat te wensen over

Intra-gemeentelijk is er een probleem met de fietsvriendelijkheid / - comfort tussen enerzijds Olen centrum en anderzijds OLV Olen en Sint Jozef Olen. Ook het ontbreken van verlichting ‘s nachts langs jaagpad is een knelpunt. Op de fietssnelweg F106 moet gekeken worden naar de voorrangregeling met de landelijke wegen en de hekjes die de F106 afschermen. Ook is er nood aan een betere schoolroute Olen centrum naar Herentals.

Als kansen voor de fiets worden genoemd de aanleg van de F105, de heraanleg van Olen centrum, het opschalen van de F5 (jaagpaden Albertkanaal) tot volwaardige fietsostrade, inclusief verlichting, en het Fietspadendossier Industrielaan.

Wat het openbaar vervoer betreft wordt verwezen naar de moeilijke bereikbaarheid van de ENA-zone en van Bobbejaanland. Als kansen worden vernoemd de opmaak van bedrijfsvervoersplannen en de spoorlijn Aarschot – Herentals.

Als knelpunt voor het autoverkeer wordt gemeld de categorisering van Industrielaan (Olen) / Nijverheidsstraat (Westerlo) als primaire II parallel aan E313: dit houdt weinig steek. Bevat enkel herkomst/bestemmingsverkeer, geen drager van bovenlokaal verkeer.

Er worden een aantal sluiproutes gemeld doorheen Olen, vanuit het noorden richting ENA-zone, tussen Herentals en Geel, als doorsteek N13/N152. Het congestieprobleem N19 (tussen E313 en Geel) heeft impact op alle omliggende gemeenten

De problematiek van het bedrijventerrein Heultje is vergroot sinds de komst van transportbedrijven. Dit bedreigt de leefkwaliteit van de dorpen langs N152. Ook is er een gebrek aan parkeermogelijkheden voor vrachtwagens tussen Beringen (?) en Ranst.

Een kans is de aanpassing van de kilometerheffing voor vrachtwagens zodat dit een échte tool wordt om het vrachtverkeer te sturen en het instellen van weloverwogen tonnagebeperkingen.

De gemeente Olen vraagt ook om de Industrielaan over te dragen aan het Vlaams Gewest.

7.11. Westerlo

Westerlo meldt geen bovenlokale knelpunten voor voetgangers of fietsers.
Wat het openbaar vervoer betreft verwacht Westerlo een goede bediening na invoering van het nieuwe OV-net. Eventuele participatie aan een intercommunale werking aangaande deelauto's is mogelijk.
De mogelijkheden omtrent deelauto's of alternatieven in vervoer op maat zullen bekeken worden.
Wat het autoverkeer betreft is de verbindingsas Zammel - Herselt, N19 De Merodedreef, verzadigd.
Deze as vormt eveneens een verbinding tussen Geel en Aarschot, of biedt een verbinding tussen de E313 (Geel) en de E314 (Aarschot). Kansen zijn om een betere regeling in te voeren op de verkeerslichten.
De ligging van het bedrijventerrein in Heultje, zorgt voor een belasting van de lokale wegen in de 4 windrichtingen. De relatie met de N10, N19 en N152 verloopt steeds via lokale wegen en dorpskernen.
De belasting van het zware vrachtverkeer concentreert zich in gemeente Westerlo voornamelijk in Heultjedorp en Gevaertlaan.
Gezien er een moeilijke ontsluiting is naar het hoofdwegennet, dringt een heroriëntatie van het vrachtroutenetwerk zich volgens de gemeente Westerlo op. Een bijkomende ontsluiting naar de E313 via complex 21 zou een betere en evenwichtigere spreiding betekenen.

8. Knelpunten en kansen ruimtelijke ontwikkelingen gemeenten

Hierna wordt een overzicht gegeven welke grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen er zijn gepland in de gemeenten (verkavelingen, bedrijventerreinen, herbestemming sites, scholencampus, ziekenhuiscampus, …)

Zie kaart 21: SWOT analyse a.d.h.v. bevraging gemeentes

LOGO op kaart / nummering per gemeente:



1. Uitbouw Sportpark Lostraat *(Heist-op-den-berg)*
2. Uitbreiding industrie: PRUP Langveld *(Heist-op-den-berg)*
3. Jeni (Mylèenesite), 9 ha bedrijventerrein Uitbreiding woongebieden, hogere belasting wegennet *(Heist-op-den-berg)*
4. PRUP Kerselaerlaan *(Heist-op-den-berg)*
5. PRUP Het Spek *(Heist-op-den-berg)*

1. Site Poelmans – voormalig grootwarenhuis in woonkern *(Herenthout)*
2. Site Serneels – herbestemming KMO-zone *(Herenthout)*
3. Site Hooghuys *(Herenthout)*
4. Bouwprojecten Sint-Pieter en Pauwel(markt) & Het Hof(Itegemse Steenweg*) (Herenthout)*

1. Verkaveling Mechelsesteenweg *(Lier)*
2. KMO Bollaar (in uitvoering) *(Lier)*
3. Woonontwikkeling Frankenweg *(Lier)*
4. Ontsluitingslussen R16 *(Lier)*
   Rechtstreekse aansluiting Waversesteenweg – R16 *(Lier)*
   Verbeterde aansluiting Oostmalsesteenweg – R16 *(Lier)*
5. Ontsluitingsweg Station *(Lier)*

1. Kernverdichting Pastoriepark *(Nijlen)*
2. Kernverdichting Zavelweg – Koekoekstraat *(Nijlen)*
3. Kernverdichting Woon-bal met realisatie pendelparking voor station Nijlen en voetbalparking *(Nijlen)*
4. Nieuwe school Kessel (verhuist van N13 naar achter) *(Nijlen)*
5. Complex project Kessel Station met integratie van wonen, winkelen nabij station *(Nijlen)*

1. Herziening RUP O.-L.-V.-Olen en St.-Jozef-Olen: Eindfase (Olen)
2. Site Rob Van Hoof, Lichtaartseweg (Olen)
3. Site hoek Pastoor Janssensplein (Olen)
4. Site Bulestraat – Het Bremmeken – Dr. De Biestraat Site hoek Hezewijk – Landweg (Olen)
5. Site Krentzen – Larumseweg (Olen)

Lange termijn?

LOGO op kaart / nummering per gemeente



1. Project Zonnige Kempen – Cardijnlaan *(Herenthout)*
2. Binnengebied Nijlense Steenweg – Gelderstraat *(Herenthout)*
3. Binnengebied Mikhoeve *(Herenthout)*

1. RUP verblijfsrecreatie (weekendverblijven) enkel startnota opgemaakt – timing deze legislatuur (weinig invloed) (Grobbendonk)
2. Site Mercurius (voormalige bedrijfssite McCain) in centrum KMO/woonzone +/- 130 wooneenheden. Optimale balans tussen wonen en: hoogwaardige niet-storende bedrijvigheid, met gestapelde (bedrijfs-)woningen - kleinschalige niet-woonfuncties, sterk verweven met wonen (horeca, handel, diensten, kantoor, vrije beroepen) - sportvoorzieningen (kleinschalig – hoofdzakelijk openlucht sport en spel) - (groene) verblijfsplekken op maat van het woonweefsel, met multifunctionele gebruikswaarde (Grobbendonk)

1. Sport en recreatie Hogevelden (RUP) (Lier)
2. Masterplan Stationsomgeving Noord (Lier)
3. Masterplan Stationsomgeving Zuid (Lier)

1. Herbestemmen industriezone Artilat in de Kesselse Heide tot duurzaam en vernatuurlijkt KMO park. (*Nijlen)*
2. Aanleg van 3 sigma gebieden die een toeristische en recreatieve impuls zullen geven aan de open ruimte (*Nijlen)*

1. Gemeentehuis (kern OC) + Boekelhuis (kern OLV) + Sociaal huis (SJO, nabij station Olen) + Bib (kern OLV). Deze locaties worden gebundeld in een nieuw administratief centrum (Huis van de Olenaar), in de kern van OLV-Olen (specifiek: de site van de kerk). *(Olen)*
   Geplande timing: einde van deze legislatuur (2024-2025). *(Olen)*
2. Lokaal dienstencentrum Komie Geire (OC) blijft behouden. *(Olen)*
3. Masterplan BKO (locaties BKO) wordt later deze legislatuur opgemaakt. *(Olen)*

Wat zijn de ruimtelijke uitdagingen van uw gemeente, welke zaken doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en het karakter van uw gemeente, welke trends bedreigen de ruimtelijke kwaliteit in uw gemeente?

LOGO op kaart barrières / nummering op kaart



1. Lintbebouwing *(Geel – Laakdal- Meerhout)*
2. Uitdaging: 2 dorpskernen gescheiden door Albertkanaal, E313 *(Grobbendonk)*
3. R16 als harde barrière (Lier)

LOGO op kaart woonontwikkeling



1. Trends: verappartementisering, verdichting niet noodzakelijk, kader nodig, voorgestelde projecten niet altijd inpasbaar in omgeving *(Grobbendonk)*

2. Een aantal woonontwikkelingen in de stationsomgeving zullen een extra druk leggen op de stationsomgeving wegens een problematische ontsluiting naar de N15. *(Heist-op-den-berg)*

3. Verdere ruimtelijke ontwikkeling van de kern met integratie/overgangen van of naar blauwe en groene corridors *(Herenthout)*

Welke functies in uw gemeente liggen niet op de meest geschikte plek?



1. Containerpark (Herenthout)
2. Brandweer maar verhuis voorzien (Herenthout)
3. Nood aan buurtwinkel in de kern (Herenthout)

4. Industrieterrein Gewat --> klein terrein tussen landbouw en woongebied (Nijlen)

5. een transportbedrijf in het centrum van Eindhout, Kapelleberg (Geel – Laakdal- Meerhout)

6. Woonfunctie in de Schollebeekstraat (Lier)

Wat zijn de ruimtelijke uitdagingen van uw gemeente, welke zaken doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en het karakter van uw gemeente, welke trends bedreigen de ruimtelijke kwaliteit in uw gemeente?

LOGO nieuwe groen corridors:



1. Verdere ruimtelijke ontwikkeling van de kern met integratie/overgangen van of naar blauwe en groene corridors (Herenthout)
2. Herwaarderen kleine landschapselementen (Herenthout)
3. Groene herwaardering van de kern (Herenthout)

Varia mobiliteit

- Doortocht gewestweg door dorpskern van Nijlen en Kessel doet afbreuk aan verblijfswaarde en veiligheidsgevoel. *(Nijlen)*
- De spoordoortocht wordt evenzeer nog te veel als een infrastructuur behandeld, terwijl hier ruimtelijk heel wat mogelijkheden zitten om deze meer te integreren in het dorpsweefsel. *(Nijlen)*

Wat zijn de ruimtelijke kwaliteiten/sterktes/karakter van uw gemeente?

VARIA: niet op kaart – grafisch niet mogelijk - staat reeds op kaart: erfgoed, groenstructuur, lezing kernen,…

- Compacte en levendige kern (Herenthout)
- Dorpskarakter (Herenthout)
- Groen buitengebied met recreatieve mogelijkheden (Herenthout)
- Groene en blauwe corridor (Herenthout)
- Herwaarderen kleine landschapselementen (Herenthout)

- Groene karakter, rijk historisch cultureel verleden met toeristisch potentieel (Grobbendonk)

- Open ruimte Netevallei (tussen grote en kleine Nete) (Nijlen)
- Redelijk afgebakende kernen met relatief weinig lintbebouwing (Nijlen)
- Levendige woonkernen (Nijlen)
- Zie open ruimte perspectief en beeldkwaliteitsplan (Nijlen)

- RSV Westerlo = buitengebiedbeleid. Uitgangspunt “duurzame ruimtelijke ontwikkeling”. De ruimtelijke structuur van buitengebied als Westerlo wordt bepaald door de natuurlijke en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. Vele functies en activiteiten blijven binnen het buitengebied aanwezig en mogelijk. (cfr. mobiliteitsplan) (Westerlo)

9. Knelpunten en kansen bevraging hogere overheden

9.1. De Lijn

De Lijn verwijst naar de opmaak van het nieuwe netwerk basisbereikbaarheid en de doorstromingsstudie die daarvoor gemaakt is. Volgende zaken worden hierin als knelpunt aangegeven:

- Doortocht Westerlo centrum
- Doortocht Nijlen centrum
- Doortocht Heist-op-den-Berg centrum
- Doortocht Lier centrum

Wat betreft de kansen kan op langere termijn (2030) in functie van de beschikbare budgetten gekeken worden welke kernnetlijnen en aanvullende lijnen best in frequentie verhoogd worden. Dit dient verder onderzocht te worden binnen de mobiliteitsplannen van de verschillende vervoerregio's.

9.2. Provincie

De provincie Antwerpen ziet kansen in het beter afstemmen van de ruimtelijke- en mobiliteitsplanningsprocessen om de mobiliteitsknelpunten op langere termijn aan te pakken. Vandaag wordt de Zuiderkempen, net als de rest van Vlaanderen, gekenmerkt door lintbebouwing, baanwinkels, bedrijventerreinen op ongunstige gelegen locaties. Deze knelpunten leiden tot ongewenste mobiliteitseffecten, maar zijn ook kosteninefficiënt en hebben een negatieve impact op milieu en klimaat.

Het realiseren van en robuust wegennet en het realiseren van een overwegvrij spoornet bieden kansen om de verkeersveiligheid en het fietsnetwerk te versterken. Enerzijds door het realiseren van fietspaden langs het robuust wegennet. Anderzijds door het weren van sluipverkeer in de mazen van dit robuust wegennet waardoor een autoluw fietsnetwerk ontstaat en het realiseren van fietsostrades langs de spoorwegen en kanalen. Een veilig fietsnetwerk versterkt het openbaar vervoer (voor- en natransport). Belangrijk is naast goed openbaar vervoer aanbod, ook een goede doorstroming voor dit openbaar vervoer te garanderen.

MOW

MOW verwijst voor de knelpunten en kansen naar de oriëntatienota's van de vervoerregio's Kempen, Antwerpen, Mechelen en Leuven. Specifiek aandachtspunt voor de Zuiderkempen zijn het gebrek aan goede vrachtroutes, wat een negatieve impact heeft op alle vervoersmodi en gelinkt aan de ongunstig gelegen bedrijventerreinen.

9.3. Infrabel:

Overwegen staan onder druk o.w.v. vier belangrijke aspecten:

- Veiligheid, het niet respecteren van de wegcode
- Verkeerscongestie door gesloten overwegen en bijgevolg ook sluipverkeer
- Storingen aan overwegen met impact op de stiptheid en robuustheid van het treinverkeer
- Stijgende capaciteit van het spoornet (zowel reizigers- als goederenvervoer) waardoor overwegen langer gesloten zijn

Infrabel streeft naar een overwegvrij spoorwegnet. Het vervangen van overwegen kan helpen om het huidige wegennet te ontvlechten. Door overwegen af te sluiten voor autoverkeer kan sluipverkeer geweerd worden in woonwijken en door overwegen te vervangen door tunnels voor traag verkeer en volop in te zetten op fietsostrades (waar Infrabel vaak haar gronden voor ter beschikking stelt) kan de modal shift van auto naar fiets die vandaag de dag al bezig is, verder aangewakkerd worden. Met de opkomst van de elektrische fietsen is een goede, maar vooral conflictvrije fietsinfrastructuur immers noodzakelijk om van de fiets een volwaardig alternatief ten opzichte van de auto te maken.

Voor auto- en vrachtverkeer zullen op de belangrijke verbindingswegen volwaardige ongelijkgrondse kruisingen voorzien worden, waardoor zowel de doorstroming en stiptheid van weg- als treinverkeer verbeterd worden.

Vervolgtraject voor fase 2

Op basis van de resultaten van de analyse en het overzicht van de knelpunten wordt in de tweede fase van de studie een strategische visie met doelstellingen uitgewerkt. Vervolgens worden verschillende scenario's uitgewerkt. Deze scenario's zullen worden doorgerekend met het verkeersmodel en worden afgewogen ten aanzien van de vooropgestelde doelstellingen, criteria en indicatoren.

10. Bijlagen

1. Aarschot
2. Begijnendijk
3. Berlaar
4. Grobbendonk
5. Heist-op-den-Berg
6. Herentals
7. Herenthout
8. Herselt
9. Hulshout
10. Laakdal
11. Lier
12. Nijlen
13. Olen
14. Westerlo

STAD AARSCHOT

Uittreksel uit het register der besluiten van het schepencollege in vergadering van 29/10/2020

Aanwezig: Gwendolyn Rutten, Burgemeester **Nicole Van Emelen, Annick Geyskens, Gerry Vranken, Geert Schellens, schepenen** **Christi Van Calster, Algemeen directeur** **Verontschuldigd: Bert Van der Auwera, Isabelle Dehond, schepenen**	
Dienst:	**Technische Zaken**
Referentie:	**CBS/2020/4773**
Budgethouder:	**College van Burgemeester en Schepenen**
Dossierbeheerder:	**Janssens Senne**
Onderwerp: Studie zuiderkempen: goedkeuring oriëntatienota	

Het college van burgemeester en schepenen

Feiten, context en motivering
In het college van burgemeester en schepenen van 13/09/2019 engageerde de stad zich om deel te nemen aan de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen:
Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke
gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,... Een bovengemeentelijke gezamenlijke en
concrete aanpak drong zich op.

Voor de politieke afvaardiging in de stuurgroepen werd schepen Annick Geyskens aangesteld, voor de ambtelijke afvaardiging in de werkgroepen Senne Janssens

Deelnemende gemeenten:
Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Westerlo.

De Provincie Antwerpen stelde Vectris aan als mobiliteitsbureau om de studie uit te voeren. Tijdenshet voorjaar van 2020 deed Vectris zijn vooronderzoek met een verzameling en beschrijving van de bestaande ruimtelijke en planologische context. Ambtelijk konden de deelnemende gemeenten hiervoor input geven. Het resultaat van het onderzoek wordt gerapporteerd in de 'Oriëntatienota'. Een ontwerporiëntatienota werd door de provincie voorgesteld tijdens een stuurgroepvergadering op 1/07/2020.
Daarna werd de oriëntatienota gefinaliseerd.

De definitieve versie van de oriëntatienota wordt nu ter goedkeuring voorgelegd. Een verslag van de stuurgroep van 1/07/2020 is als bijlage toegevoegd, net als de oriëntatienota zelf.
Op basis van de bestaande knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen worden kansen voor een toekomstige mobiliteitsvisie uitgewerkt.

Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Oriëntatienota

Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende bestaande studies en de resultaten ervan op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken in het projectgebied nader onderzocht moeten worden.

Deze bovengemeentelijke mobiliteitsvisie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke meer dienen in deze studie opgenomen te worden.

Naast deze netwerkvisies kunnen eventueel ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht worden die het projectgebied beïnvloeden en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde bovengemeentelijke mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden.

De oriëntatienota omvat een synthese van de verschillende beleidsplannen en visies. Niet alle plannen hebben hetzelfde juridische statuut.

• In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding en het planproces weergegeven.
• Hoofdstuk 2 omvat een korte synthese van de verschillende plannen.
• Hoofdstukken 3 en 4 omvatten een gerichte verkeerskundige en ruimtelijke analyse. Daarin worden de verschillende netwerken onderzocht en wordt een overzicht geschetst van de verschillende geplande ruimtelijke ontwikkelingen en dynamieken.
• In hoofdstuk 5 wordt van de verschillende netwerken een SWOT-analyse opgemaakt.
• In hoofdstuk 6 wordt een samenvatting van de probleemstelling opgemaakt, waar de knelpunten van de verschillende netwerken en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen met
elkaar worden geconfronteerd.
• Hoofdstuk 7 omvat de doelstellingen voor de uitwerking van de tweede fase van de studie. De conclusies van de oriëntatienota zitten vervat in de probleemstelling (hoofdstuk 6).

Volgende
knelpunten worden gezien in het projectgebied:
1) Op Macroniveau (ruimer dan het projectgebied maar met directe invloed):
1 a) Verzadigd hoofdwegennet en diffuus onderliggend wegennet zorgt voor intern
sluikverkeer
1 b) Veel interne verplaatsingen binnen de vervoerregio Kempen
1 c) Nieuwe wegencategorisering (in opmaak) zal van N19 een Vlaamse hoofdweg maken
1 d) Regionale ontsluiting openbaar vervoer
1 e) 2de spoorontsluiting haven - spoorontsluiting ENA
2) Op Mesoniveau (het projectgebied)
2 a) Ontsluiting ENA zone
2 b) Ontsluiting bedrijventerrein Heultje
2 c) Leefbaarheid dorpskernen en sluikverkeer
2 d) Sluikverkeer en conflicten met fietsroutes
2 e) Overwegen
2 f) N10
2 g) Fietsroutes
2 h) Openbaar vervoer

Fasering

Op basis van de resultaten van de analyse en het overzicht van de knelpunten wordt in de tweede fase van de studie een strategische visie met doelstellingen uitgewerkt.
Vervolgens worden verschillende scenario's uitgewerkt. Deze scenario's zullen worden doorgerekend met het verkeersmodel en worden afgewogen ten aanzien van de vooropgestelde doelstellingen, criteria en indicatoren.

BESLUIT:

Het college beslist de oriëntatienota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

Aldus gedaan in vergadering datum als hierboven.

De algemeen directeur,
Christi Van Calster

De voorzitter,
Gwendolyn Rutten

Voor eensluidend uittreksel.

De algemeen directeur,
Christi Van Calster

De burgemeester,
Gwendolyn Rutten

Valideer dit document op **https://verify.intellistampcenter.be/verify** met code: 9u5qmc-i8d9jj-atxs22-ev

Zitting van 23 november 2020

Aanwezig:
Bert Ceulemans, burgemeester
Bart Sorée, Maggie Thielemans, Steven Vermeulen, Roger Verduyckt, Kathleen Van Vlasselaer, schepenen
Peggy Baeten, algemeen directeur

Oriëntatienota zuiderkempen

MOTIVERING

FEITEN EN CONTEXT

De provincie Antwerpen wenst een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie uit te werpen voor het deelgebied Zuiderkempen. Aan de gemeenten die in het studiegebied zitten wordt gevraagd een engagementsverklaring te ondertekenen.

Het betreft de opmaak van een intergemeentelijke visie in relatie tot het afgebakende studiegebied.

Ruwe timing:
- voorbereiding voorjaar 2019,
- opmaak bestek: zomer 2019,
- aanbesteding en gunning: najaar 2019,
- aanvang studie begin 2020,
- afronding studie najaar 2022

Engagementen van de partners:
Aan de deelnemende partners, en in het bijzonder de betrokken gemeentebesturen, wordt gevraagd zich te engageren om:
- vanuit een grondige probleemanalyse mee te zoeken naar oplossingen voor hun (gemeentelijke) mobiliteitsproblemen, die weliswaar moeten kaderen in de best mogelijke bovengemeentelijke oplossing voor de Zuiderkempen in het geheel. Hierbij wordt ook gestreefd naar oplossingen op korte termijn;
- Gemeentebesturen stellen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en andere studies rond mobiliteit ter beschikking van alle deelnemende partners en overleggen in een open geest;
- Gemeentebesturen zullen deel uitmaken van de overlegstructuur en zo de studie van dichtbij mee ondersteunen;
- Bij de opmaak van het actieprogramma kunnen ze voorstellen tot prioriteiten aanbrengen;
- Er dient eveneens een afvaardiging aangeduid te worden in de stuurgroep en de ambtelijke werkgroep.

BIJLAGE

ontwerp oriëntatienota

BESLUIT

Enig artikel

Het college van burgemeester en schepenen keurt het ontwerp oriëntatienota goed.

Namens het college van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
get. Peggy Baeten
Voor eensluidend uittreksel
Begijnendijk, 25 november 2020

De burgemeester
get. Bert Ceulemans

De algemeen directeur





De burgemeester



Peggy Baeten

Bert Ceulemans

College van Burgemeester en Schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 29 oktober 2020
Ruimte - Omgeving

Voor eensluidend uittreksel

algemeen directeur
Anja Neels

burgemeester
Walter Horemans

22	2020_CBS_00825	Uitvoering van projecten - Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: goedkeuring oriëntatienota - goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Walter Horemans, burgemeester; de heer Jan Hendrickx, eerste schepen; de heer Stefaan Lambrechts, tweede schepen; mevrouw Suzy Put, derde schepen; mevrouw Ingeborg Van Hoof, vierde schepen; mevrouw Nadine Boekaerts, voorzitter BCSD; mevrouw Anja Neels, algemeen directeur

Beschrijving

Aanleiding en context
Er vonden reeds twee stuurgroepen plaats, de eerste op 1 juli en de tweede op 30 september. De eerste ambtelijke werkgroepen zijn gepland op 18 en 19 november.

Argumentatie
Tijdens de stuurgroepen werden de oriëntatienota en de doelstellingennota besproken. De officiële goedkeuring van de oriëntatienota wordt nu gevraagd. Deze moet overgemaakt worden voor 1 november.

Regelgeving: bevoegdheid
Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd op basis van artikel 56-57 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Besluit

Artikel 1
De oriëntatienota, zoals in bijlage toegevoegd, wordt goedgekeurd.

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

ZITTING VAN 26 OKTOBER 2020



Dit document is digitaal ondertekend.
Namens het college:

algemeen directeur waarnemend,

Jan Sledsens

burgemeester,

Marianne Verhaert

Aanwezig:
Marianne Verhaert, burgemeester
Ulrik Anthonis, Martine Taelman, Eric Van Meensel, Johan Verhaegen, Brent Wouters, schepenen
Jan Sledsens, algemeen directeur waarnemend.

Verontschuldigd:

Afwezig:

Mobiliteit: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - oriëntatienota - goedkeuring

HET COLLEGE

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Op vraag van gemeentebesturen Herenthout, Olen, Heist-op-den-Berg, Hulshout, Westerlo, Herselt en Laakdal organiseert provincie Antwerpen een bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen naar analogie met de uitgevoerde mobiliteitsstudies Noorderkempen en Middenkempen.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert.

Volgende knelpunten liggen aan de basis van de studie: beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zwaar verkeer door de dorpskernen en verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker (voetgangers en fietsers).

De eerste fase van de studie omvat de opmaak van een oriëntatienota. In een tweede fase zal de visie uitgewerkt worden in een evaluatienota en de derde fase omvat een eindvisie met eindrapport en actieplan.

In bijlage gaat de oriëntatienota. De bijhorende kaartenbundel wordt gedeeld via Google Drive.

Financiële gevolgen/visum

Meerjarenplan 2020-2025.

BD000002 We onderhouden en maken netwerken klaar voor de toekomst en dragen zo bij tot een veilige, vlotte en duurzame leefomgeving.

AP000011 We zetten in op alternatieve, slimme en vlotte verkeersstromen.

AC000316 We werken samen met andere partners aan de opmaak van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

BESLUIT

Artikel 1: Het CBS keurt de oriëntatienota van de studie Zuiderkempen goed met volgende opmerkingen:

- De ontsluiting van Beverdonk en de realisatie van een calamiteitenroute blijft een prioritair aandachtspunt vanuit de gemeente Grobbendonk.
- Na de ongunstige onderzoeksresultaten voor een bijkomende ontsluiting van Beverdonk in westelijke richting, met een parallelweg langs de E313/Albertkanaal zal er bijkomend studiewerk verricht worden naar andere ontsluitingsvarianten.
- De verzadiging van de N13 tussen Herentals en Grobbendonk en de daarbij horende problematiek aan kruispunt 'de Lindekens' zal in het verdere traject mee worden onderzocht.
- De vermelding dat er een nieuw mobiliteitsplan in opmaak is wordt toegevoegd op p. 75.
- Het station van Bouwel wordt opgenomen in de grafiek op p. 118.
- De passage 'De lijn is onderdeel van het hoofdspoorwegnet voor personen- en goederentreinen en het voorstedelijk personenvervoer' wordt geschrapt .
- De passage op p. 128 wordt geschrapt 'Het kruisen van de fiets-o-strade aan Nieuwendijk vergt een oplossing bij opheffing van de overweg.' en te vervangen door 'door een evolutie in het fiets-o-strade dossier kruist de F105 de Nieuwendijk niet meer. De gemeente wenst alsnog een doorgang voor zwakke weggebruikers ter hoogte van de spoorovergang'.
- De Stationlei en Herenthoutsesteenweg worden toegevoegd op p. 140.
- Vosselaar op p. 172 wordt gewijzigd in Vorselaar.
- De passage 'De lijn is onderdeel van het hoofdspoorwegnet voor personen- en goederentreinen en het voorstedelijk personenvervoer.... ' op p. 138 wordt geschrapt.
- Er wordt vervangen door Infrabel op p. 12.

Artikel 2: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:
Provincie Antwerpen
Team Ruimte & Vergunningen

College van burgemeester en schepenen

Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 13 oktober 2020
Leefomgeving - Mobiliteit

22	2020_CBS_02824	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - goedkeuring oriëntatierapport - 1.811.122.7

Samenstelling

Aanwezig
de heer Luc Vleugels, burgemeester; de heer Jan Moons, schepen; de heer Patrick Feyaerts, schepen; mevrouw Sarah Wouters, schepen; mevrouw Katleen Vantyghem, schepen; de heer Eric Verbist, schepen; mevrouw Kelly Van Tendeloo, schepen; de heer Hans Welters, algemeen directeur

Afwezig
de heer David Geerts, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context
De provincie Antwerpen maakt een mobiliteitsstudie Zuiderkempen op. Het oriëntatierapport vormt de neerslag van de eerste fase in dit proces.

Argumentatie
De mobiliteitsstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de maas begrensd door de E313 in het noorden, de N14 in het westen en de N10 in het zuiden. Aandachtspunten hierbij zijn het (zwaar) verkeer door dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar-vervoerbeleid. De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

Het oriëntatierapport vormt het sluitstuk van de eerste fase van het proces. Het omvat de ruimtelijke en verkeerskundige beleidscontext voor het gebied. Daarnaast bevat het een SWOT-analyse en wordt de probleemstelling gespecifieerd. Als dusdanig is het de beschrijving van de bestaande toestand. De gesignaleerde problemen en kansen (op bovenlokale schaal) zijn opgenomen in het rapport.

- Ontsluiting industriezone Hulshout/Heultje
- Oostelijke rondweg
- Sluipverkeer dat conflicteert met (potentieel belangrijke) fietsroutes
- Onduidelijke routes richting E313
- Leefbaarheid in kernen
- Barrièrewerking N10 en spoorweg
- Vraag voor hogere categorisering voor een aantal wegen

Het oriëntatierapport is opgenomen in bijlage. De bijhorende kaartenbundel kan gedownload worden via WeTransfer: https://we.tl/t-P1fMp0JGsk .

Juridische grond
/

Regelgeving: bevoegdheid
Artikel 41 §2 10° a) van het decreet Lokaal Bestuur: het college van burgemeester en schepenen is belast met het dagelijks bestuur van de gemeente.

Financiële informatie

Financiële informatie
/

Besluit

Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het oriëntatierapport van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college van burgemeester en schepenen besluit de inhoud van het oriëntatierapport van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
(get.) Hans Welters

De burgemeester
(get.) Luc Vleugels

Voor eensluidend afschrift





De algemeen directeur
Hans Welters

De burgemeester
Luc Vleugels

college van burgemeester en schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 12 oktober 2020
Sector stadsontwikkeling - Technische dienst

---

11 **2020_CBS_01649** **Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: kennisname verslag stuurgroep #1 en goedkeuring definitieve versie oriëntatienota**

Samenstelling:

Aanwezig:
mevrouw Mien Van Olmen, burgemeester en voorzitter; mevrouw Yoleen Van Camp, schepen; de heer Jan Michielsen, schepen; de heer Pascal Van Nueten, schepen; de heer Patrik De Cat, schepen; de heer Stefan Verraedt, schepen; de heer Peter Bellens, schepen; de heer Dirk Soentjens, algemeen directeur

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen
Op 9 april 2019 ontving de stad een uitnodiging voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen. In navolging van de studie Noorderkempen en studie Middenkempen wil de provincie Antwerpen ook een studie Zuiderkempen opmaken. De stad werd hiervoor uitgenodigd op een overleg op 10 mei 2019 in Herselt.

Op 24 juni 2019 besliste het college van burgemeester en schepenen dat de stad wenst deel te nemen aan de verdere studie aangezien de deelgemeenten Noorderwijk en Morkhoven in het voorgestelde studiegebied zitten en keurde de engagementsverklaring principieel goed. Het college van burgemeester en schepenen duidde de schepen van mobiliteit en de mobiliteitsambtenaar aan als afgevaardigden in de stuurgroep.

Op 2 juli 2019 besliste de gemeenteraad dat de stad Herentals deelneemt aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurde de engagementsverklaring goed. De gemeenteraad gaf aan dat blijvend moet geijverd worden voor het behoud van de tonnagebeperking in het dorp Morkhoven.

Op 2 juli 2019 stelde de provincie de vraag om het ontwerpbestek te bespreken en eventueel opmerkingen mee te geven vóór 30 augustus 2019.

Op 12 augustus 2019 besprak het college van burgemeester en schepenen het ontwerpbestek en gaf nog enkele toevoegingen voor het bestek.

Op 28 augustus 2019 werd de provincie Antwerpen ingelicht over deelname aan de studie Zuiderkempen (ondertekende engagementsverklaring) en over de gewenste toevoegingen aan het bestek.

Op 5 december 2019 keurde de deputatie van de provincie Antwerpen het bestek Zuiderkempen goed. Participerende gemeenten zijn: Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen en Westerlo.

Op 13 januari 2020 werd het college van burgemeester en schepenen op de hoogte gebracht dat de gunningsprocedure gestart is en dat de studie in de loop van 2020 opgestart zal worden.

Op 12 maart 2020 liet de gedeputeerde voor Mobiliteit van de provincie Antwerpen, Luk Lemmens, via een kennisgeving weten dat de mobiliteitsstudie Zuiderkempen gegund is aan studiebureau Vectris-Stramien.

Op 2 juni 2020 keurde het college van burgemeester en schepenen de ingevulde fiche met knelpunten en kansen voor de stad Herentals goed. De fiche werd overgemaakt aan de provincie Antwerpen.

Op 15 juni 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerpversie van de oriëntatienota en bijhorende kaartenbundel die ter voorbereiding van de eerste stuurgroep mobiliteitsstudie Zuiderkempen aangeleverd werden door de provincie Antwerpen. Er werden geen opmerkingen bij deze ontwerpversie geformuleerd.

Argumentatie
Op 1 juli 2020 vond stuurgroep #1 van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen plaats. Het procesverloop van de studie werd gekaderd en de ontwerpversie van de oriëntatienota werd besproken. Het verslag van deze vergadering is terug te vinden in de bijlage (zie bijlage VE_20200701_stuurgroep1-Zuiderkempen).

Aan de gemeenten die op het moment van de eerste stuurgroep nog geen fiche met bovengemeentelijke knelpunten en kansen hadden ingevuld, werd gevraagd om dat ten laatste tegen 15 augustus 2020 in te vullen en door te sturen zodat de oriëntatienota en de bijhorende kaartenbundel afgewerkt kon worden door het studiebureau. De ingevulde fiche voor Herentals werd al op 3 juni 2020 overgemaakt aan de provincie en was zodoende al verwerkt in de ontwerpversie van de oriëntatienota die op de eerste stuurgroep besproken werd. Daarnaast werd door het studiebureau ook aangegeven dat er nog extra informatie van het Vlaams Verkeerscentrum toegevoegd zou worden aan de oriëntatienota.

Na implementatie van de informatie uit de fiches van de andere gemeenten en van het Vlaams Verkeerscentrum werd op 3 september 2020 de definitieve oriëntatienota en bijhorende kaartenbundel door de provincie bezorgd aan de gemeenten (zie bijlage 20200903_Zuiderkempen_orientatienota en bijlage 20200902_kaartenbundel Zuiderkempen_orientatienota).

De technische dienst administratie heeft geen verdere opmerkingen bij de inhoud van de nota.

Besluit

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het verslag van stuurgroep #1 van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen die plaatsvond op 1 juli 2020.

Het college van burgemeester en schepenen keurt de definitieve versie van de oriëntatienota en de bijhorende kaartenbundel goed.

Bijlagen

1. 20200902_kaartenbundel Zuiderkempen_orientatienota.pdf
2. 20200903_Zuiderkempen_orientatienota.pdf
3. VE_20200701_stuurgroep1- Zuiderkempen.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

de algemeen directeur
Dirk Soentjens

de burgemeester
Mien Van Olmen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Aanwezig:
Stijn Raeymaekers, Burgemeester
Machteld Ledegen, Maurice Helsen, Willy Torfs, Schepenen
Liesbeth Lambaerts, Algemeen directeur
Verontschuldigd:
Stefanie Vrins, Eerste schepen

Zitting van: 5 oktober 2020

Agendapunt: Goedkeuring oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Het college van burgemeester en schepenen,

Aanleiding

Opmaak mobiliteitsstudie Zuiderkempen - goedkeuring oriëntatienota

Regelgeving

Het decreet over lokaal bestuur van 22 december 2017, en latere wijzigingen, in het bijzonder artikelen 56 en 57.
Het besluit van de gemeenteraad van 1 juli 2019 houdende goedkeuring engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen

Feiten, context en argumentatie

Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van knelpunten ligt niet steeds binnen het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten, … Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak dringt zich dan ook op. Deze opdracht vertrekt vanuit de bestaande structuren.
Op basis van de bestaande knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen worden kansen voor een toekomstige mobiliteitsvisie uitgewerkt.
De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie voor de Zuiderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt. Deze studies zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken in het projectgebied nader onderzocht moeten worden.
Deze bovengemeentelijke mobiliteitsvisie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke meer dienen in deze studie opgenomen te worden.
Naast deze netwerkvisies kunnen eventueel ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht te worden die het projectgebied beïnvloeden en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde bovengemeentelijke mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden.

Het onderzoeksgebied strekt zich uit over het volledige gebied tussen E313 in het noorden, de N10 Lier
– Aarschot in het zuiden, N14 in het westen en de N19 in het oosten. De betrokken steden en gemeenten zijn Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen en Westerlo.
Gezien de complexiteit van mobiliteit en verkeersnetwerken wordt er ruimer gekeken dan het onderzoeksgebied. De focus ligt echter op dit gebied. Het valt niet uit te sluiten dat tijdens de oriëntatiefase of de conceptvorming geconcludeerd wordt dat het studiegebied in beperkte mate uitgebreid wordt.
De mobiliteitsstudie wordt opgesteld in 3 fases:

- fase 1: oriëntatiefase
- fase 2: conceptvisie
- fase 3: eindvisie

Thans wordt de oriëntatienota ter afsluiting van de oriëntatiefase ter goedkeuring aan het college voorgelegd. 2 Aanpassingen dienen nog te gebeuren:

- p115: Herenthoutsesteenweg vervangen door Bouwelse Steenweg
- p 168: Doornestraat vervangen door Doornstraat

Besluit

Enig artikel. De oriëntatienota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen wordt goedgekeurd mits volgende aanpassingen:

- p 115: Herenthoutsesteenweg vervangen door Bouwelse Steenweg
- P 168: Doornestraat vervangen door Doornstraat.

Aldus gedaan in zitting datum als boven.
Bij bevel:

(get.) Liesbeth Lambaerts	(get.) Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Voor eensluidend uittreksel:
Herenthout, 6 oktober 2020

Liesbeth Lambaerts	Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Provincie Antwerpen
Gemeente HERSELT

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 16 november 2020

Aanwezig: Mark Van den Wouwer - Burgemeester wnd.
Raf Vangenechten, Pieter-Jan Parrein, Elke Verlinden - Schepenen
Tina Vervloessem - Algemeen Directeur
Stijn Vanhulsel - Algemeen Directeur wnd.

Peter Keymeulen - Burgemeester
Verontschuldigd: Mireille Colson - Schepen

OPENBARE WERKEN

24. Oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen - goedkeuring met opname van correcties.
1.811.122 VERKEER & VERVOER: mobiliteitsconvenants

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Situering
De provincie Antwerpen is bezig met de opmaak van een mobiliteitstudie Zuiderkempen. De eerste fase is de opmaak van een oriëntatienota. Daarna volgt in fase 2 de uitwerking van concepten en vervolgens in fase 3 wordt een beleidsplan uitgeschreven. De oriëntatienota bevat een analyse van de bestaande toestand en verzamelt gegevens. Indien de oriëntatienota fouten bevat kunnen deze nog rechtgezet worden in de conceptnota. De oriëntatienota dient goedgekeurd te worden.

Wettelijke gronden
Gemeenteraadsbeslissing van 24 juni 2020: goedkeuring engagementsverklaring.
Collegebesluit van 9 november 2020: uitstel.

Toelichting en advies
De mobiliteitstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de zone die ruwweg begrensd wordt door de E313 - N13, de N10 en de N19. Aandachtspunten zijn het (zwaar) verkeer door de dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar vervoerbeleid. Deze studie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma met projecten die inspelen op de verschillende vervoersmodi.

Argumentatie van het College van Burgemeester en Schepenen leidende tot het uiteindelijke besluit
Het College van Burgemeester en Schepenen sluit zich aan bij het advies van de administratie.

BESLUIT

De oriëntatienota met bijhorende kaartenbundel wordt goedgekeurd mits opname van de volgende correcties:
- Ook de Madestraat die in het verlengde ligt van de Hoevenstraat is een weg van categorie 2.
- De Kapittelhoeve wordt geschrapt als poort van de Merode.
- De verkeerslichten op de N19 in het centrum van Westerlo dienen zodanig afgesteld te worden dat de doorstroming op de ring van Westerlo verbetert waardoor de druk om de Varendonksesteenweg te gebruiken als sluipweg afneemt.

Namens het College van Burgemeester en Schepenen:

De Algemeen Directeur — De Burgemeester wnd.
Tina Vervloessem — Mireille Colson

Voor eensluidend afschrift:

De Algemeen Directeur — De Burgemeester

GEMEENTEBESTUUR VAN HERSELT – ANTWERPEN

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Provincie
ANTWERPEN

Arrondissement
TURNHOUT

GEMEENTE
2235 Hulshout

ZITTING VAN 4 NOVEMBER 2020

Aanwezig:
Geert Daems: burgemeester
Elien Bergmans, Joost Verhaegen, Hilde Van Looy, Karolien Laeremans: schepenen
Anita Van den Eynde: algemeen directeur

Verontschuldigd:
Saskia Luyten: schepen

BESLISSING: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen . Goedkeuring Oriëntatienota.

Voorgeschiedenis

- 6 september 2019: Het college van burgemeester en schepenen besluit zich te engageren om deel te nemen aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen.
- 12 maart 2020 : De deputatie van de Provincie Antwerpen gunt de mobiliteitsstudie Zuiderkempen aan studiebureau Vectris-Stramien.

Feiten en context

- Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,... Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak drong zich op.
- Voor de politieke afvaardiging in de stuurgroepen werd schepen Joost Verhaegen aangesteld, voor de ambtelijke afvaardiging in de werkgroepen Natalie Laumans.
- Deelnemende gemeenten zijn: Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Westerlo.
- De Provincie Antwerpen stelde Vectris aan als mobiliteitsbureau om de studie uit te voeren. Tijdens het voorjaar van 2020 deed Vectris zijn vooronderzoek met een verzameling en beschrijving van de bestaande ruimtelijke en planologische context. Ambtelijk konden de deelnemende gemeenten hiervoor input geven.
- Het resultaat van het onderzoek wordt gerapporteerd in de 'Oriëntatienota'. Een ontwerporiëntatienota werd door de provincie voorgesteld tijdens een stuurgroepvergadering op 1 juli 2020. Daarna werd de oriëntatienota gefinaliseerd.

Juridische gronden

- 22 december 2017 en latere wijzigingen: Decreet lokaal bestuur, artikel 40.

Adviezen

- De oriëntatienota is in feite een barometer van de huidige mobiliteit in de gemeenten van het projectgebied. Er zijn een aantal interessante vaststellingen uit te halen.

Argumentatie

Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende bestaande studies en de resultaten ervan op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken in het projectgebied nader onderzocht moeten worden.
Deze bovengemeentelijke mobiliteitsvisie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke meer dienen in deze studie opgenomen te worden.
Naast deze netwerkvisies kunnen eventueel ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht worden die het projectgebied beïnvloeden en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde bovengemeentelijke mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden.
Op basis van de resultaten van de analyse en het overzicht van de knelpunten wordt in de tweede

fase van de studie een strategische visie met doelstellingen uitgewerkt.
Vervolgens worden verschillende scenario's uitgewerkt. Deze scenario's zullen worden doorgerekend met het verkeersmodel en worden afgewogen ten aanzien van de vooropgestelde doelstellingen, criteria en indicatoren.

BESLUIT:

Enig artikel:

Het college beslist de oriëntatienota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Bij verordening
de algemeen directeur
(get.)
Anita Van den Eynde

de burgemeester
(get.)
Geert Daems

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Bij verordening
De algemeen directeur

Anita Van den Eynde

de burgemeester

Geert Daems

Provincie **Antwerpen**
Arrondissement **Turnhout**
Gemeente Laakdal

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van donderdag 15 oktober 2020

Aanwezig: Tine Gielis - Burgemeester - voorzitter
Raf Moons - Schepen
Benny Smets - Schepen
Frank Sels - Schepen
Gerda Broeckx - Schepen
Jurgen Mensch - Schepen
Jerry Verspreet - Algemeen directeur
Verontschuldigd:
Afwezig:

Edc: Mobiliteit
34 Studie Zuiderkempen: goedkeuring oriëntatienota.

BESCHRIJVING

Aanleiding en Feitelijke context
In bijlage de oriëntatienota van de studie Zuiderkempen, welke wordt uitgevoerd door provincie Antwerpen.
Het college dient de officiële goedkeuring te geven van deze oriëntatienota.

Argumentatie
Nota is opgemaakt na raadpleging van o.a. de vervoerregio Kempen, de Lijn, AWV welke allen partner zijn in deze studie.
In de nota zijn geen tegenstrijdigheden met de vervoerregio Kempen of negatieve gevolgen voor onze gemeente.
Verder werd ook rekening gehouden met de lijst knelpunten-kansen, goedgekeurd in het CBS d.d. 13/08/2020.

De oriëntatienota kan bij gevolg goedgekeurd worden.

BESLUIT

Enig artikel

Het college keurt de de oriëntatienota van de studie Zuiderkempen goed.

Gedaan te Laakdal in zitting zoals voormeld.

Namens het schepencollege,

De algemeen directeur
Get. Jerry Verspreet

De burgemeester - voorzitter
Get. Tine Gielis

Voor éénsluidend afschrift,

De algemeen directeur
Jerry Verspreet

De burgemeester
Tine Gielis

*Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 1 blz op **code.esignflow.be** met verificatiecode **8701-4502-5350-6225**.*

Provincie Antwerpen	**STAD LIER**	Arr. Mechelen

UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Afdeling:	Wonen, Leven en Ondernemen	Pagina:	1
		Zitting dd. 28 09 2020	
Aantal leden:	8	Dagorde nr.:	B.4
Aanwezig:	Frank Boogaerts,		burgemeester
	Marleen Vanderpoorten, Rik Verwaest, Walter Grootaers, Henri Pets, Bert Wollants, Ivo Andries en Annemie Goris,		schepenen
	Katleen Janssens,		algemeen directeur
Verontschuldigd:	Werner Cazaerck,		korpschef
Titel :	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Goedkeuring Oriëntatienota. GOEDKEURING.		

Het College van burgemeester en schepenen:

Dossierverantwoordelijke: Wim Van Leemput

MOTIVERING
Voorgeschiedenis
In het college van burgemeester en schepenen van 30/09/2019 engageerde de stad zich om deel te nemen aan de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen:
Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,… Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak drong zich op.
Voor de politieke afvaardiging in de stuurgroepen werd schepen Bert Wollants aangesteld, voor de ambtelijke afvaardiging in de werkgroepen Wim Van Leemput
Deelnemende gemeenten:
Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Westerlo.

De Provincie Antwerpen stelde Vectris aan als mobiliteitsbureau om de studie uit te voeren. Tijdens het voorjaar van 2020 deed Vectris zijn vooronderzoek met een verzameling en beschrijving van de bestaande ruimtelijke en planologische context. Ambtelijk konden de deelnemende gemeenten hiervoor input geven.
Het resultaat van het onderzoek wordt gerapporteerd in de 'Oriëntatienota'. Een ontwerp-oriëntatienota werd door de provincie voorgesteld tijdens een stuurgroepvergadering op 1/07/2020. Daarna werd de oriëntatienota gefinaliseerd.
De definitieve versie van de oriëntatienota wordt nu ter goedkeuring voorgelegd. Een verslag van de stuurgroep van 1/07/2020 is als bijlage toegevoegd, net als de oriëntatienota zelf.

Feiten en context
Op basis van de bestaande knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen worden kansen voor een toekomstige mobiliteitsvisie uitgewerkt.

Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende bestaande studies en de resultaten ervan op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken in het projectgebied nader onderzocht moeten worden.
Deze bovengemeentelijke mobiliteitsvisie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke meer dienen in deze studie opgenomen te worden.
Naast deze netwerkvisies kunnen eventueel ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht worden die het projectgebied beïnvloeden en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde bovengemeentelijke mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden.

De oriëntatienota omvat een synthese van de verschillende beleidsplannen en visies. Niet alle plannen hebben hetzelfde juridische statuut.

- In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding en het planproces weergegeven.
- Hoofdstuk 2 omvat een korte synthese van de verschillende plannen.
- Hoofdstukken 3 en 4 omvatten een gerichte verkeerskundige en ruimtelijke analyse. Daarin worden de verschillende netwerken onderzocht en wordt een overzicht geschetst van de verschillende geplande ruimtelijke ontwikkelingen en dynamieken.
- In hoofdstuk 5 wordt van de verschillende netwerken een SWOT-analyse opgemaakt.
- In hoofdstuk 6 wordt een samenvatting van de probleemstelling opgemaakt, waar de knelpunten van de verschillende netwerken en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen met elkaar worden geconfronteerd.
- Hoofdstuk 7 omvat de doelstellingen voor de uitwerking van de tweede fase van de studie.

De conclusies van de oriëntatienota zitten vervat in de probleemstelling (hoofdstuk 6). Volgende knelpunten worden gezien in het projectgebied:

1) Op Macroniveau (ruimer dan het projectgebied maar met directe invloed):
    a) Verzadigd hoofdwegennet en diffuus onderliggend wegennet zorgt voor intern sluikverkeer
    b) Veel interne verplaatsingen binnen de vervoerregio Kempen
    c) Nieuwe wegencategorisering (in opmaak) zal van N19 een Vlaamse hoofdweg maken
    d) Regionale ontsluiting openbaar vervoer
    e) 2de spoorontsluiting haven - spoorontsluiting ENA
2) Op Mesoniveau (het projectgebied)
    a) Ontsluiting ENA zone
    b) Ontsluiting bedrijventerrein Heultje
    c) Leefbaarheid dorpskernen en sluikverkeer
    d) Sluikverkeer en conflicten met fietsroutes
    e) Overwegen
    f) N10
    g) Fietsroutes
    h) Openbaar vervoer

Fasering
Op basis van de resultaten van de analyse en het overzicht van de knelpunten wordt in de tweede fase van de studie een strategische visie met doelstellingen uitgewerkt.

Vervolgens worden verschillende scenario's uitgewerkt. Deze scenario's zullen worden doorgerekend met het verkeersmodel en worden afgewogen ten aanzien van de vooropgestelde doelstellingen, criteria en indicatoren.

B.4 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Oriëntatienota

Adviezen
Mobiliteit:
Zoals op voorhand ingeschat is Lier als randgemeente, bij verschillende knelpunten niet rechtstreeks betrokken. Althans niet in eerste instantie want de maatregelen die nadien kunnen volgen kunnen wel invloed hebben.
Ook al ligt de nadruk van de analyse op de slechte interne ontsluiting van enkele bedrijvenzones, toch zijn er ook knelpunten die voor de hele regio gelden en dus ook voor Lier, zoals de items over sluikverkeer, de overwegen, de N10 en de fietsroutes.

Voor Lier werd volgende specifieke input gegeven bij het ambtelijk uitwerken van de oriëntatienota:
Sluikverkeer op bepaalde landelijke wegen verlaagt de kwaliteit van het trage wegen netwerk
Een kans voor de voetgangers is een kwaliteitsvollere wandelverbinding tussen randparking De Mol (lokale en regionale functie) en het centrum.
Als knelpunten voor de fietsers worden vermeld: Barrières R16, de fietsstrookjes Aarschotsesteenweg en de Kesselsesteenweg
Kansen zijn het Safipad, de Fietsdiagonaal Bremstraat en de fietssnelwegen Herentals, Aarschot (Antwerpen).
Voor het openbaar vervoer is een belangrijk knelpunt de doorstromingsproblemen op congestiegevoelige invalswegen en de overweg Lisp die frequent gesloten is.
Knelpunten vanwege het autoverkeer zijn het doorsteekverkeer tussen E313 en E19 en de aansluitingen op R16 die congestiegevoelig zijn.

De definitieve oriëntatienota kan best ter info meegegeven worden aan de mobiliteitsraad. De doelstellingennota die hieruit zal volgen, kan best ter advies voorgelegd worden.

De oriëntatienota is in feite een barometer van de huidige mobiliteit in de gemeenten van het projectgebied. Er zijn een aantal interessante vaststellingen uit te halen zoals bijvoorbeeld:

- Gezien zijn stedelijke context kent Lier een onverwacht hoog autobezit. 91% van de gezinnen beschikt over minstens 1 wagen. Het Vlaams gemiddelde is ongeveer 80%.
- Lier heeft volgens de gemeentebarometer een relatief hoog fietspercentage in zijn modal split (20%). Gemiddeld is dit rond de 15%.
- Uit een raadpleging van het verkeersmodel blijkt dat een groot aantal autoverplaatsingen interne verplaatsingen zijn (in de gemeente zelf).
- Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is op vele plaatsen nog niet conform.
- Uit analyse van de ongevallencijfers blijkt dat vele ongevallen langs de invalswegen gebeuren (N-wegen), maar opvallend veel ook in de kernen.

De oriëntatienota haalt de nieuwe wegencategorisering in opmaak aan. De mobiliteitsstudie kan een opportuniteit zijn om een voorzet te geven voor de projectzone.

Argumentatie
De lijst van RUP's is niet volledig in de oriëntatienota. Dit aandachtspunt is mee te geven aan het studiebureau.
Het college van burgemeester en schepenen vraagt of de mobiliteitsstudie Zuiderkempen al een voorzet kan geven voor de nieuwe wegencategorisering in opmaak.

BESLUIT
Art 1 :
Het college beslist de oriëntatienota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

B.4 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Oriëntatienota

De algemeen directeur
(Get.) Katleen Janssens

De burgemeester
(Get.) Frank Boogaerts

Voor eensluidend afschrift,

De algemeen directeur

Katleen JANSSENS

De burgemeester

Frank BOOGAERTS

Valideer dit document op
www.nijlen.be met code
4trvua-9yz8nb-6q45a2-ma



college van burgemeester en schepenen

Besluit

Zitting van 12 oktober 2020
Afdeling ruimte - Ruimte

Getekend door

27 Oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Bert Celis, schepen; mevrouw Griet Van Olmen, schepen; de heer Luc Luyten, schepen; de heer Paul Laurijssen, schepen; de heer Tom Covens, schepen; mevrouw Lien Du Four, schepen; mevrouw Miek Van Loock, algemeen directeur wnd.

Verontschuldigd:

de heer Paul Verbeeck, burgemeester

Beschrijving

Aanleiding en context

Op 1 oktober 2020 bezorgde de mobiliteitsadviseur van de provincie Antwerpen de afgewerkte oriëntatienota waarbij aan alle deelnemende gemeenten wordt gevraagd om deze goed te keuren zodat deze kan gebruikt worden als basis voor de volgende stap: de opmaak van een doelstellingennota.

Argumentatie

Op basis van de resultaten van de analyse en het overzicht van de knelpunten wordt in de tweede fase van de studie een strategische visie met doelstellingen uitgewerkt. Vervolgens worden verschillende scenario's uitgewerkt. Deze scenario's zullen worden doorgerekend met het

verkeersmodel en worden afgewogen ten aanzien van de vooropgestelde doelstellingen, criteria en indicatoren.

Financiële en beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Sander Vonck heeft dit punt besproken met Bert Celis.

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van de oriëntatienota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2

Het college wenst volgende opmerkingen/aanpassingen door te geven:

- p. 77 laten aanpassen: Nijlen, nieuw plan in opmaak. Input omtrent kader en concept zal aangeleverd worden. Tevens concrete elementen zodra beschikbaar (verwacht voorjaar 2021);
- Punt L op bladzijde 105 laten aanpassen: fietspad N13 werd ondertussen ook vernieuwd tussen centrum en Koekoekstraat (asfalt). Laatste deel N13 tussen Koekoek en Paterstraat voorzien 2021;
- 4 2 5 1 2 blz. 127 vermelden dat ism de werkvennootschap en NMBS het plaatsen van merkelijk meer fietsenstallingen aan station Nijlen zal worden uitgevoerd;
- Bladzijde 144 punt L: stationsteenweg/emblemsesteenweg is ook type I lokaal? Opnemen?

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

burgemeester	algemeen directeur wnd.
Paul Verbeeck	Miek Van Loock

Voor eensluidend afschrift

burgemeester	algemeen directeur wnd.
Paul Verbeeck	Miek Van Loock

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 8 oktober 2020

Oriëntatienota Zuiderkempen. Goedkeuring.

Aanwezigheden

Aanwezig	Ellen Deswert, waarnemend burgemeester
	Elke Tweepenninckx, Sander Verboven, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
	Jeroen Peeters, algemeen directeur
Verontschuldigd	Seppe Bouquillon, burgemeester

Motivering

Voorgeschiedenis

Op 8 augustus 2019 keurde het college van burgemeester en schepenen de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen goed.

Context en argumentatie

Het planproces voor de opmaak van de mobiliteitsstudie bestaat uit drie fasen:

- oriëntatiefase
- conceptfase
- eindvisie (rapport) met actieplan

De oriëntatiefase bestaat uit de opmaak van een oriëntatienota. Hierin wordt de ruimtelijke en verkeerskundige context van het studiegebied (Zuiderkempen) grondig onderzocht, wat uitmondt in een SWOT-analyse.

Aan het college wordt gevraagd de oriënatienota goed te keuren.

Beslissingsbevoegdheid

- decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, zoals gewijzigd, artikel 56

Besluit

Artikel 1

Het college keurt de oriëntatienota en kaartenbundel van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed zoals opgemaakt door Vectris in opdracht van provincie Antwerpen.

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
waarnemend burgemeester,
Ellen Deswert

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur

burgemeester

PLAATSELIJK BESTUUR VAN OLEN
Prov. Antwerpen

Jeroen Peeters

Seppe Bouquillon

College van burgemeester en schepenen

GOEDGEKEURD

Besluit

Zitting van 15 september 2020

Westerlo - Mobiliteit

---

13 2020_CBS_01289 Oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Guy Van Hirtum, voorzitter; mevrouw Tinne Wuyts, schepen; de heer Filip Verrezen, schepen; mevrouw Kelly Verboven, schepen; de heer Kristof Welters, schepen; de heer Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Verontschuldigd:

de heer Clyde Tai-Apin, schepen; de heer Paul Helsen, voorzitter BCSD en schepen

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context

In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.

Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:

- beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- zwaar verkeer doorheen dorpskernen
- verkeersveiligheid zwakke weggebruiker

Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.

Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.

Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten in VTC De Mixx te Herselt. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.

In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed. Deze

goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.

In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).

Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerpversie, geen beslissingsdocument, maar een werkdocument. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.

Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.

Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit volgende opmerkingen inzake de ontwerp-oriëntatienota aan Provincie Antwerpen, programmacoördinatie Zuiderkempen:

- Westerlo werd vergeten te benoemen in gemeenten behorende tot vervoerregio Kempen (punt 4.2.2.)
- Stand van zaken aangaande August Cannaertsstraat: fietspaden in vrachtroutenetwerk naar bedrijventerrein Heultje (punt 6.2.2.) : werken anno 2020 : nieuwe riolering, wegdek en fietspaden: deze blijven dubbelrichting, maar zullen afgescheiden aangelegd worden (met groenbuffer van 0,95 m) en zullen een breedte van 2,5 m kennen.

Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerp-oriëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Argumentatie
Dienst mobiliteit mocht op 3 september 2020 de definitieve versie van de oriëntatienota en de ontwerp doelstellingen nota ontvangen.

De eerder aangehaalde opmerkingen werden in deze definitieve versie van de oriëntatienota aangepast en opgenomen, ook de info die mocht ontvangen worden van het Vlaams Verkeerscentrum werd toegevoegd. Verdere wijzigingen in de definitieve versie omhelsen voor gemeente Westerlo :

- In punt 4.2.3 wordt aangehaald dat er binnen het openbaar vervoer netwerk enkele problemen zijn met doorstroming, met name in o.a. Westerlo. In Westerlo zorgt het kruispunt van Koning Leopoldlaan met De Merodedreef voor problemen.
- In punt 4.3.4 wordt Westerlo zowel in de ochtend- als in de avondspits aangehaald als gemeente met een hoog aantal verplaatsingen van alle gemeenten naar andere gemeenten van de zuiderkempen. Ook voor verplaatsingsrelaties tussen gemeenten onderling, zijn de cijfers voor de ganse dag in Westerlo hoog. Voor Westerlo kunnen volgende waarnemingen uit het herkomst-bestemmingsonderzoek opgemaakt worden :

- de driehoek Herentals-Olen-Westerlo heeft veel onderlinge verplaatsingen. Er zijn 7 333 verplaatsingen tussen Olen en Herentals, 5 214 tussen Olen en Westerlo en 4 511 tussen Herentals en Westerlo.
- In het oosten van de VVR bestaat er een as Aarschot-Herselt-Westerlo-Olen met steeds een totaal van meer dan 3 500 verplaatsingen. Tussen Aarschot en Herselt zijn er in totaal 4 926 verplaatsingen.

Het bedrijventerrein in Heultje werd verder onderzocht op vlak van herkomst-bestemmingsverplaatsingen van en naar omliggende gemeenten en vervoerregio's. Het industrieterrein kent voornamelijk een sterke link met Heist op-den Berg (446), Westerlo (504), Hulshout (566) en enkele gemeenten in de vervoerregio Leuven (136). Westerlo wordt tevens aangehaald als gemeente die voor een flink aantal verplaatsingen zorgt naar bedrijventerreinen Heist-op-den-Berg, Herentals zuidwest, Herentals zuidoost, Grobbendonk en de ENA-zone.

- In punt 6.2.3 Leefbaarheid dorpskernen en sluipverkeer: Westerlo wordt vernoemd als gemeente welke klaagt over filevorming en verkeersdruk.
- In punt 7.10 wordt de categorisering van Industrielaan (Olen) en Nijverheidsstraat (Westerlo) in vraag gesteld als knelpunt voor het autoverkeer.
- In punt 7.11 worden de knelpunten en kansen van Westerlo verder toegelicht: Westerlo meldt geen bovenlokale knelpunten voor voetgangers of fietsers. Wat het openbaar vervoer betreft verwacht Westerlo een goede bediening na invoering van het nieuwe OV-net. Eventuele participatie aan een intercommunale werking aangaande deelauto's is mogelijk. De mogelijkheden omtrent deelauto's of alternatieven in vervoer op maat zullen bekeken worden. Wat het autoverkeer betreft is de verbindingsas Zammel - Herselt, N19 De Merodedreef, verzadigd. Deze as vormt eveneens een verbinding tussen Geel en Aarschot, of biedt een verbinding tussen de E313 (Geel) en de E314 (Aarschot). Kansen zijn om een betere regeling in te voeren op de verkeerslichten. De ligging van het bedrijventerrein in Heultje, zorgt voor een belasting van de lokale wegen in de 4 windrichtingen. De relatie met de N10, N19 en N152 verloopt steeds via lokale wegen en dorpskernen. De belasting van het zware vrachtverkeer concentreert zich in gemeente Westerlo voornamelijk in Heultjedorp en Gevaertlaan. Gezien er een moeilijke ontsluiting is naar het hoofdwegennet, dringt een heroriëntatie van het vrachtroutenetwerk zich volgens de gemeente Westerlo op. Een bijkomende ontsluiting naar de E313 via complex 21 zou een betere en evenwichtigere spreiding betekenen.

Op vraag van provincie Antwerpen - mobiliteitsstudie Zuiderkempen dient deze definitieve versie van de oriëntatienota voorgelegd te worden aan het college van burgemeester en schepenen ter goedkeuring.

Bovendien dient er kennis genomen te worden van de ontwerp doelstellingen nota in bijlage.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025
- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

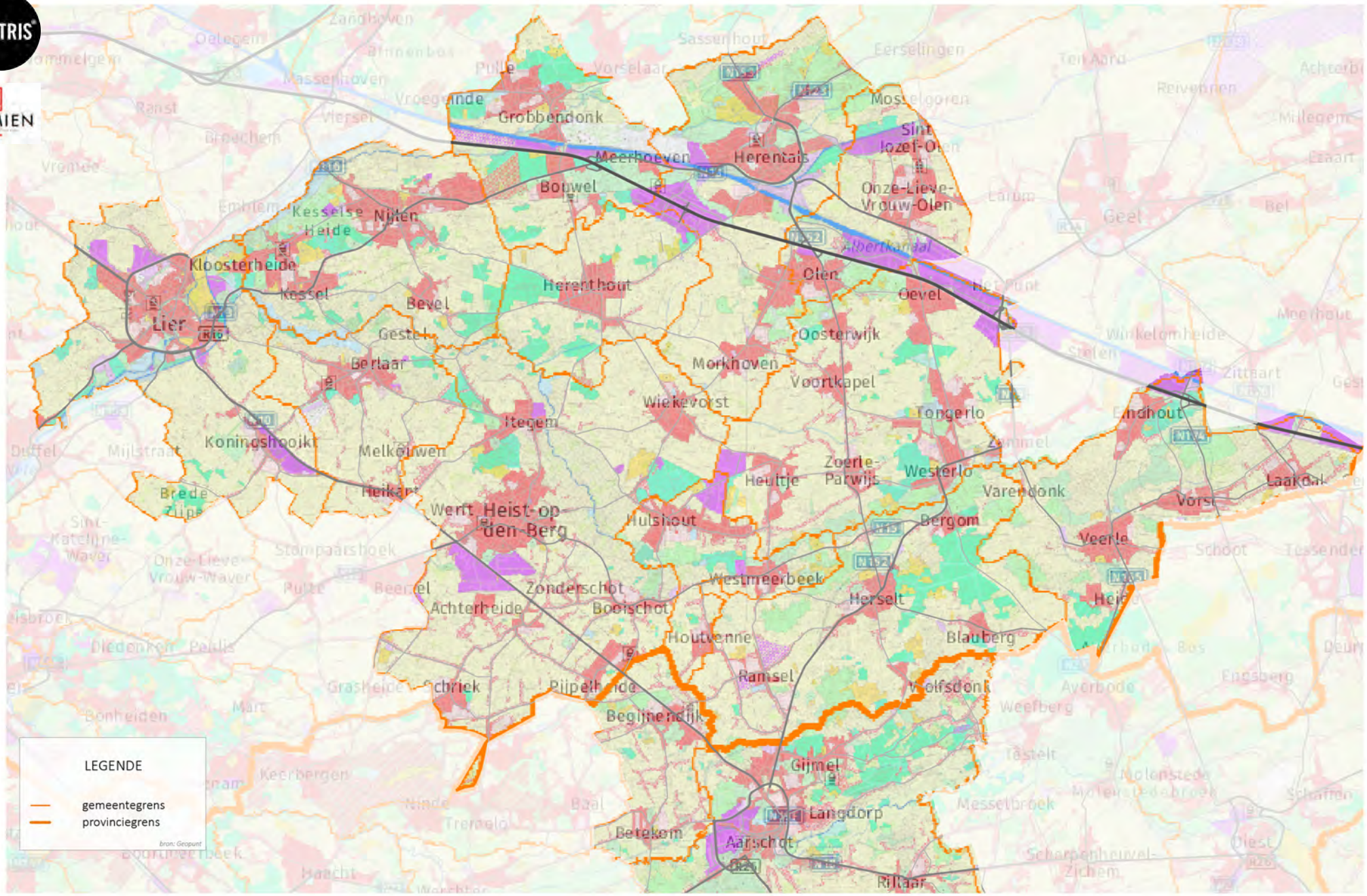
Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen keurt de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed.

Artikel 2
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de ontwerp doelstellingen nota mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Het college wenst toch het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314 en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

Jo
Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester



Provincie Antwerpen

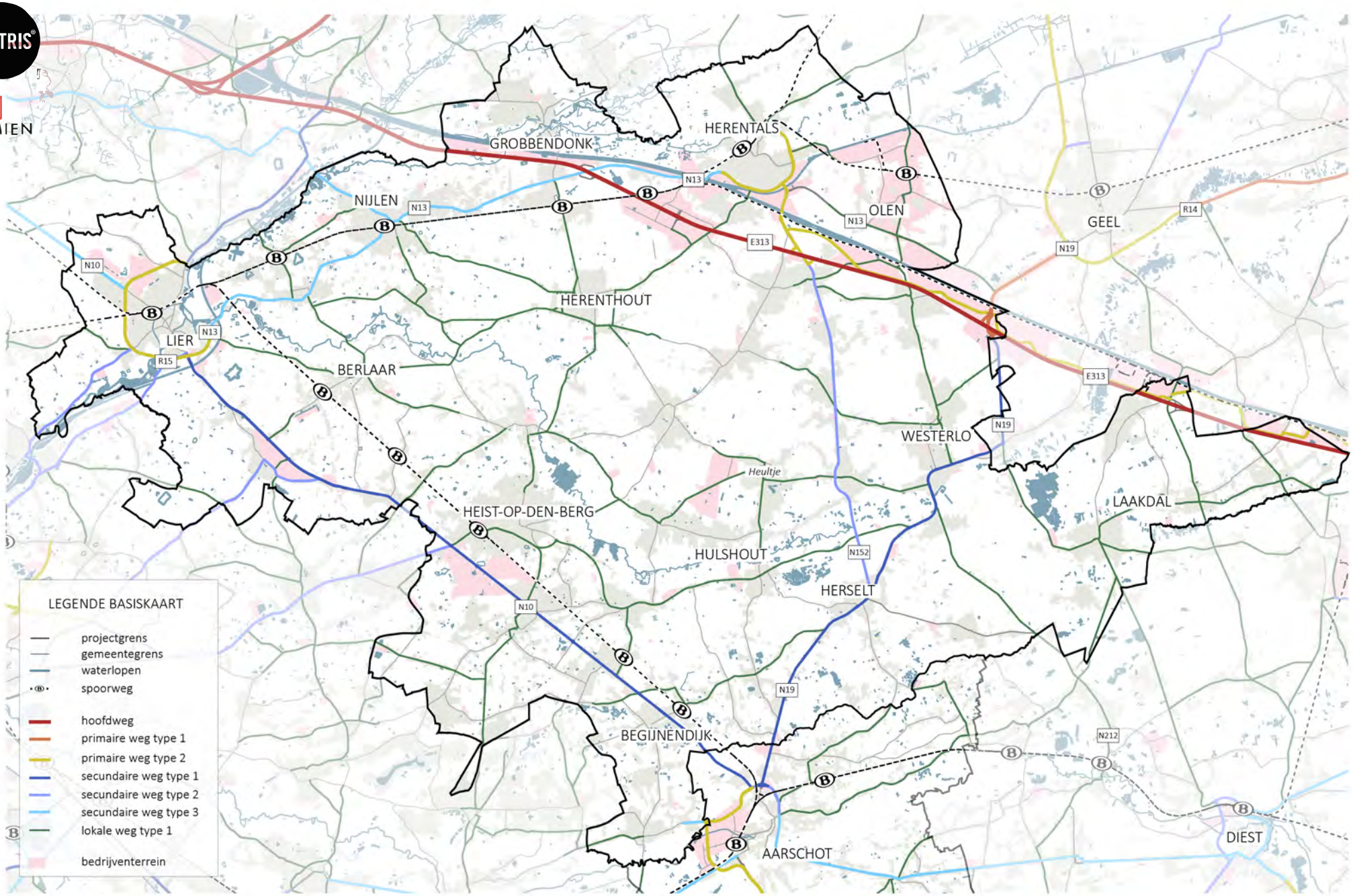
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Gewestplan

Kaart 01

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

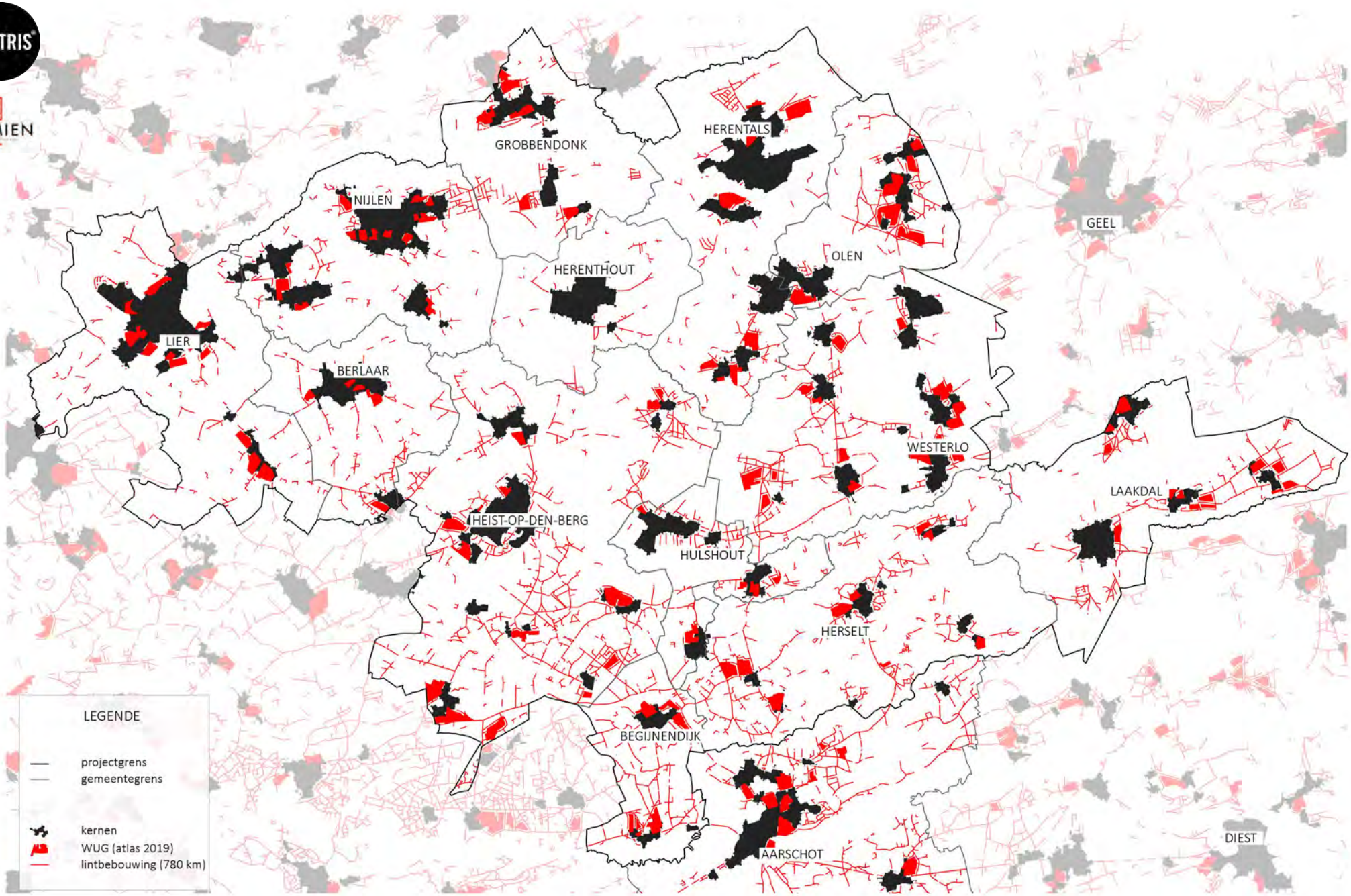
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Wegencategorisering

Kaart 02

N

0 2.5 5 km



Provincie Antwerpen

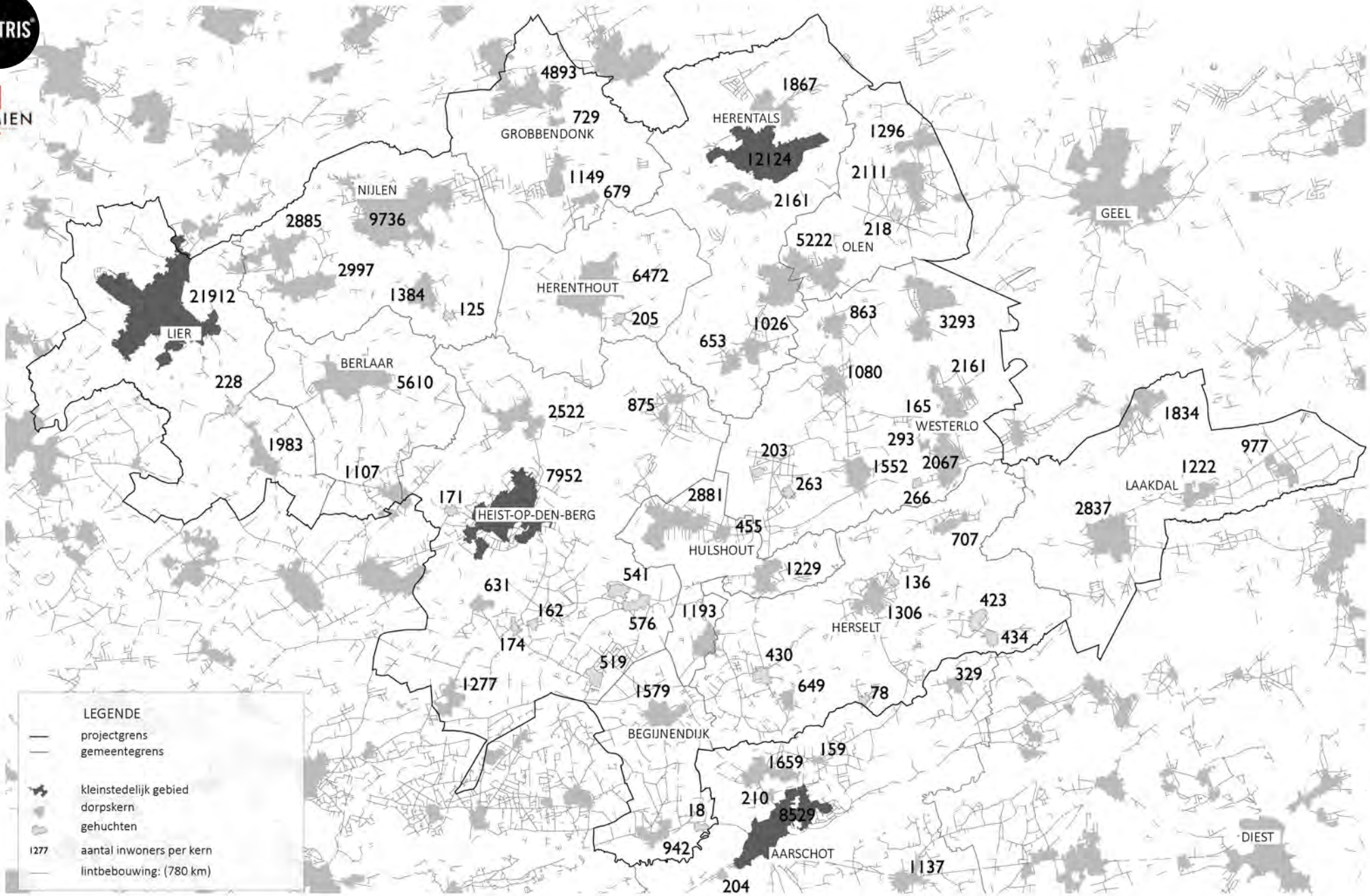
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

diffuse uitspreiding woongebied

Kaart 03

N

0 2.5 5 km



VECTRIS

STRAMIEN

Provincie Antwerpen

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

inwonersaantal kernen in relatie tot verspreiding lintbebouwing

Kaart 04

N

0 2.5 5 km



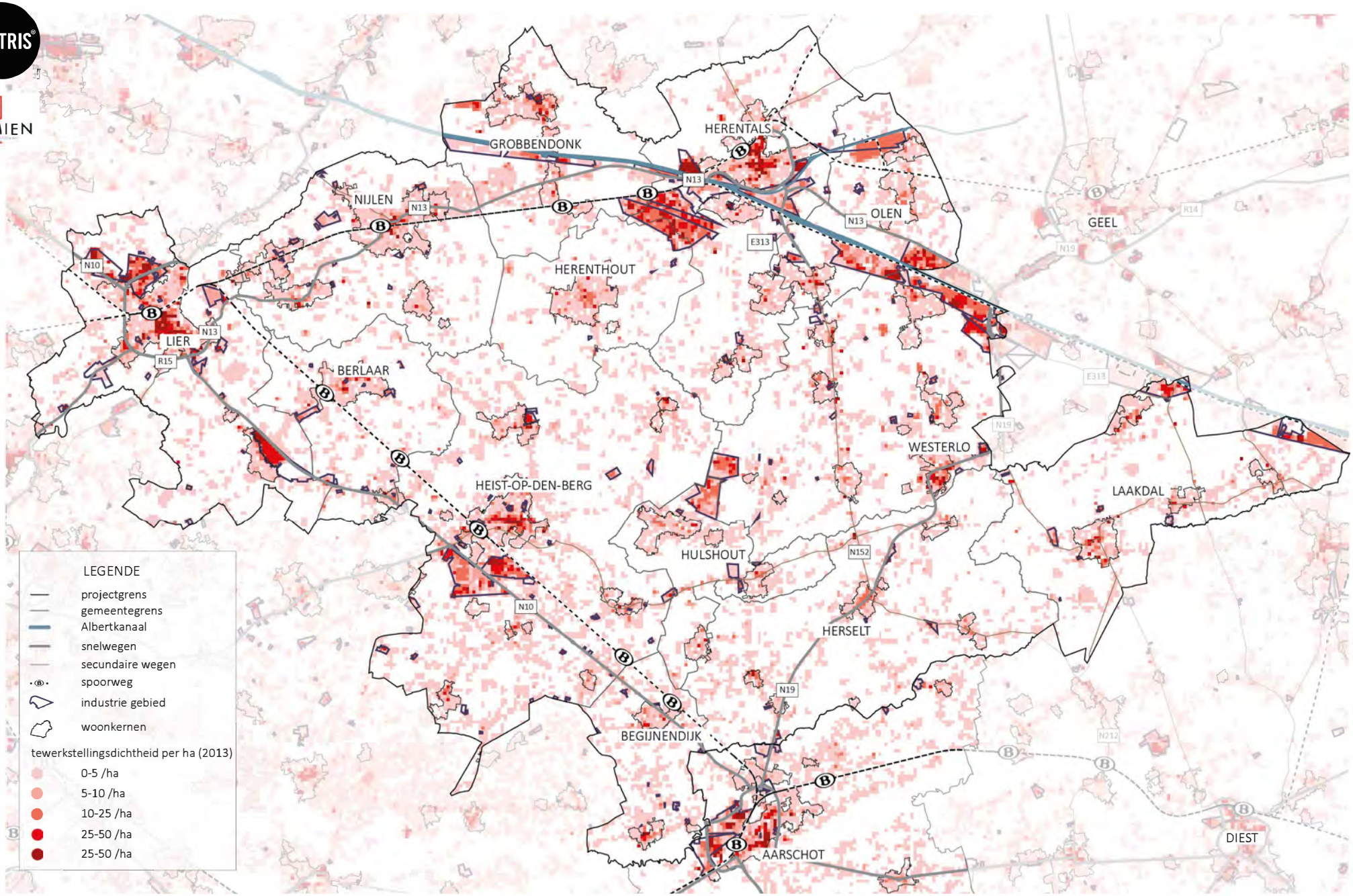
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

multimodaal ontsloten bedrijventerreinen

Kaart 05

N

0 2.5 5 km



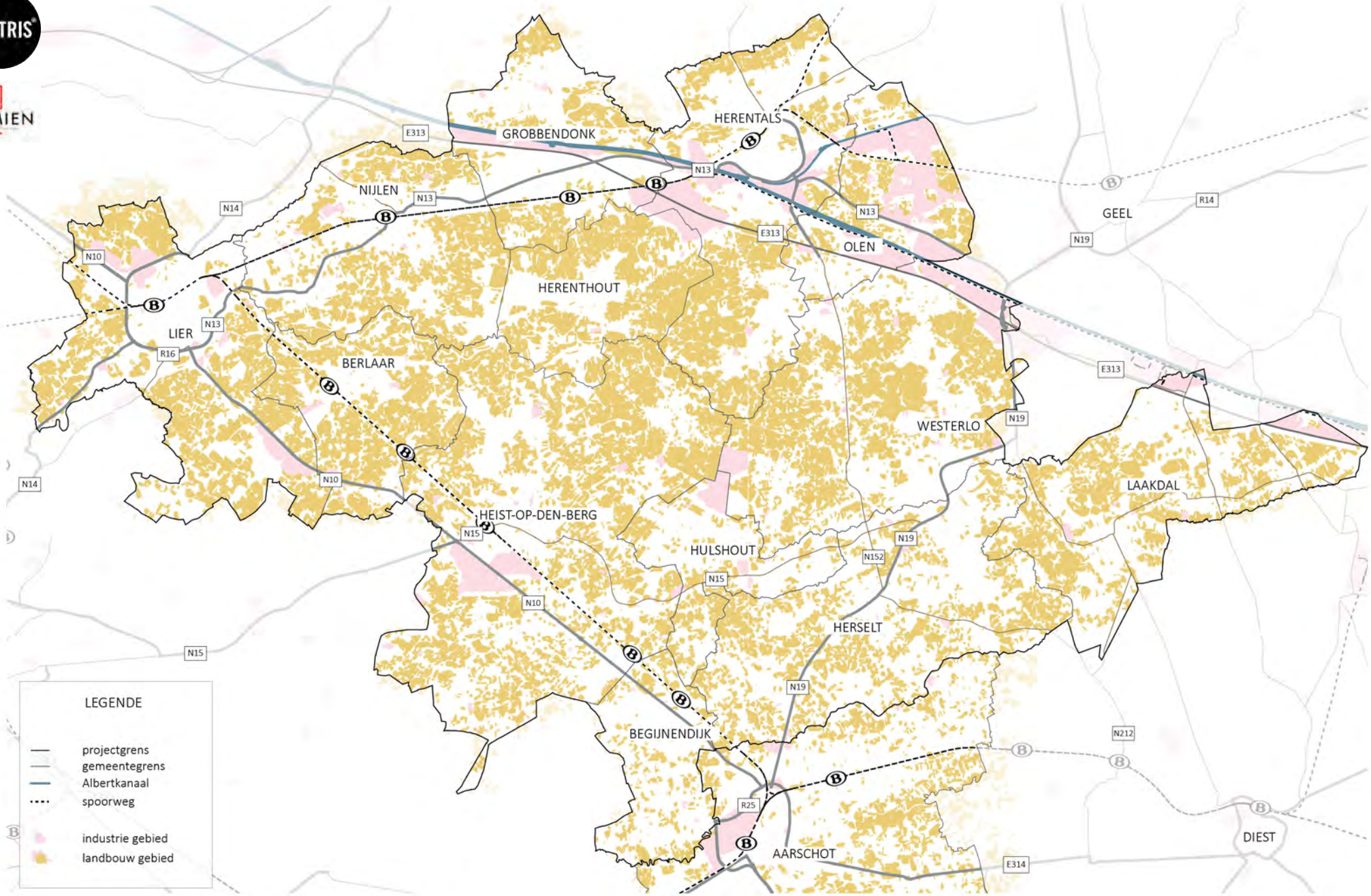
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Tewerkstellingsdichtheid per ha - ruimtebeslag (2013)

Kaart 06

N

0 2.5 5 km



VECTRIS

STRAMIEN

Provincie Antwerpen

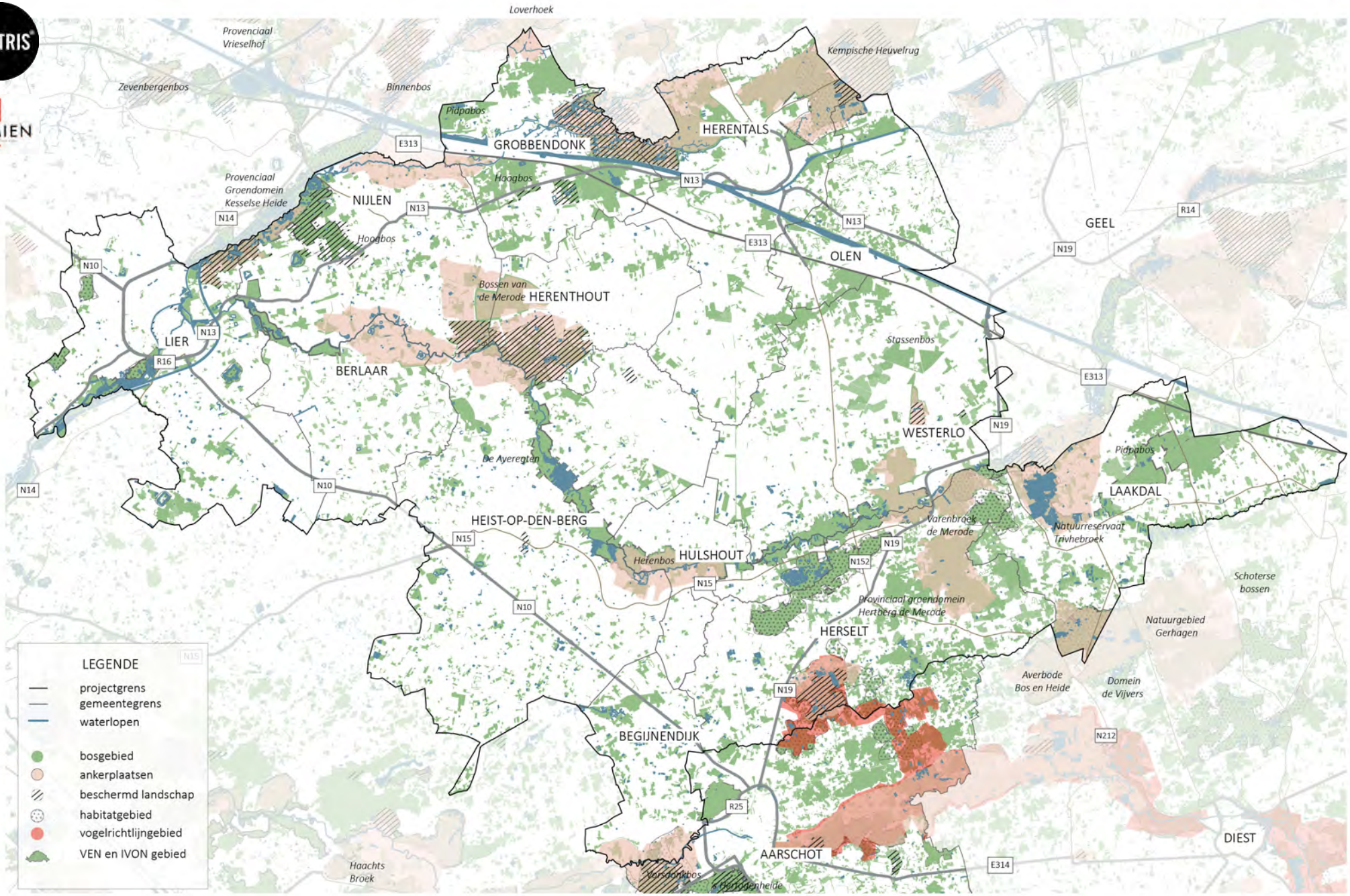
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

landbouwgebied en bedrijvigheid

Kaart 07

N

0 2.5 5 km



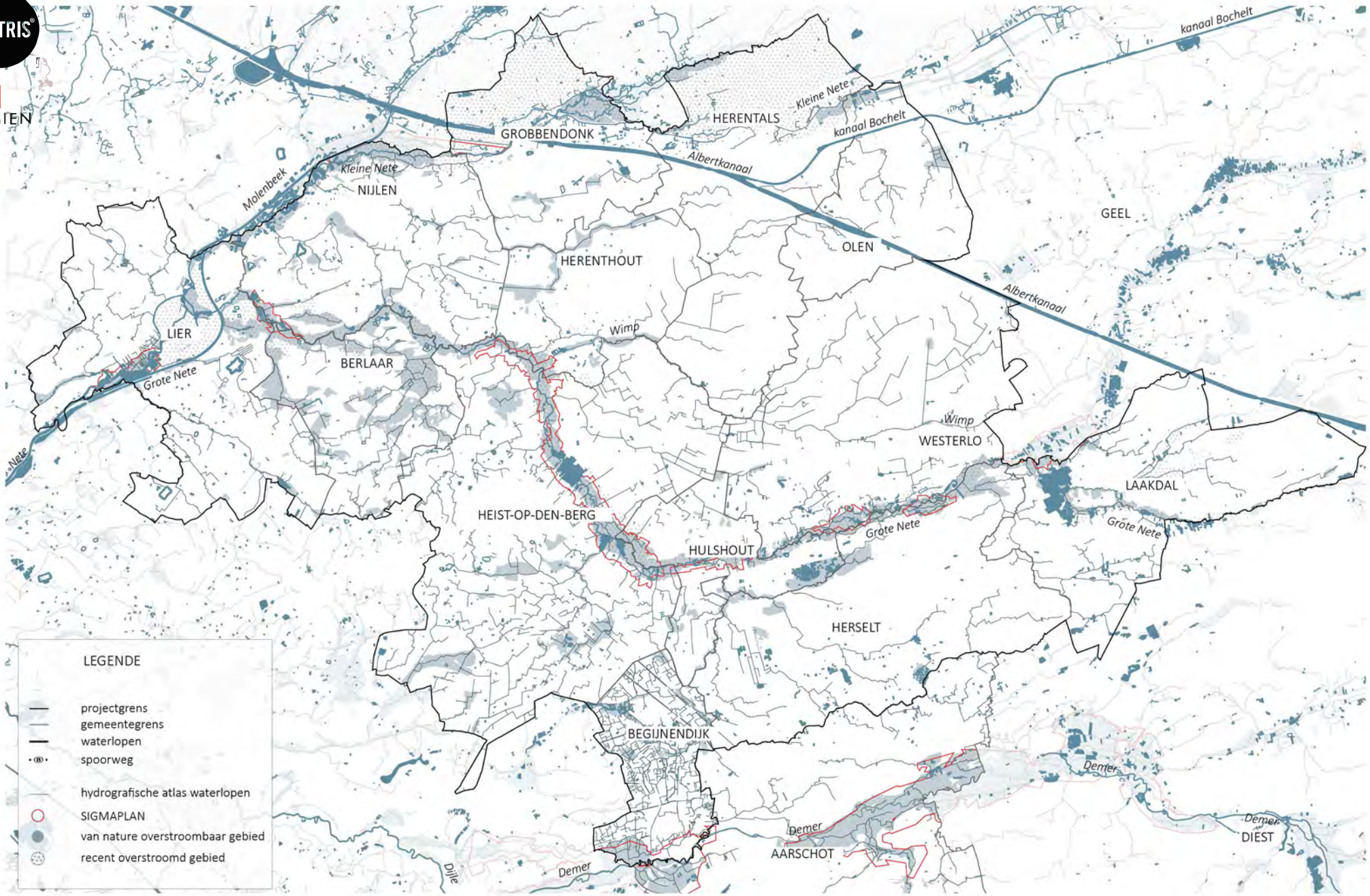
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

bos- en natuurgebieden

Kaart 08

N

0 2.5 5 km



Provincie Antwerpen

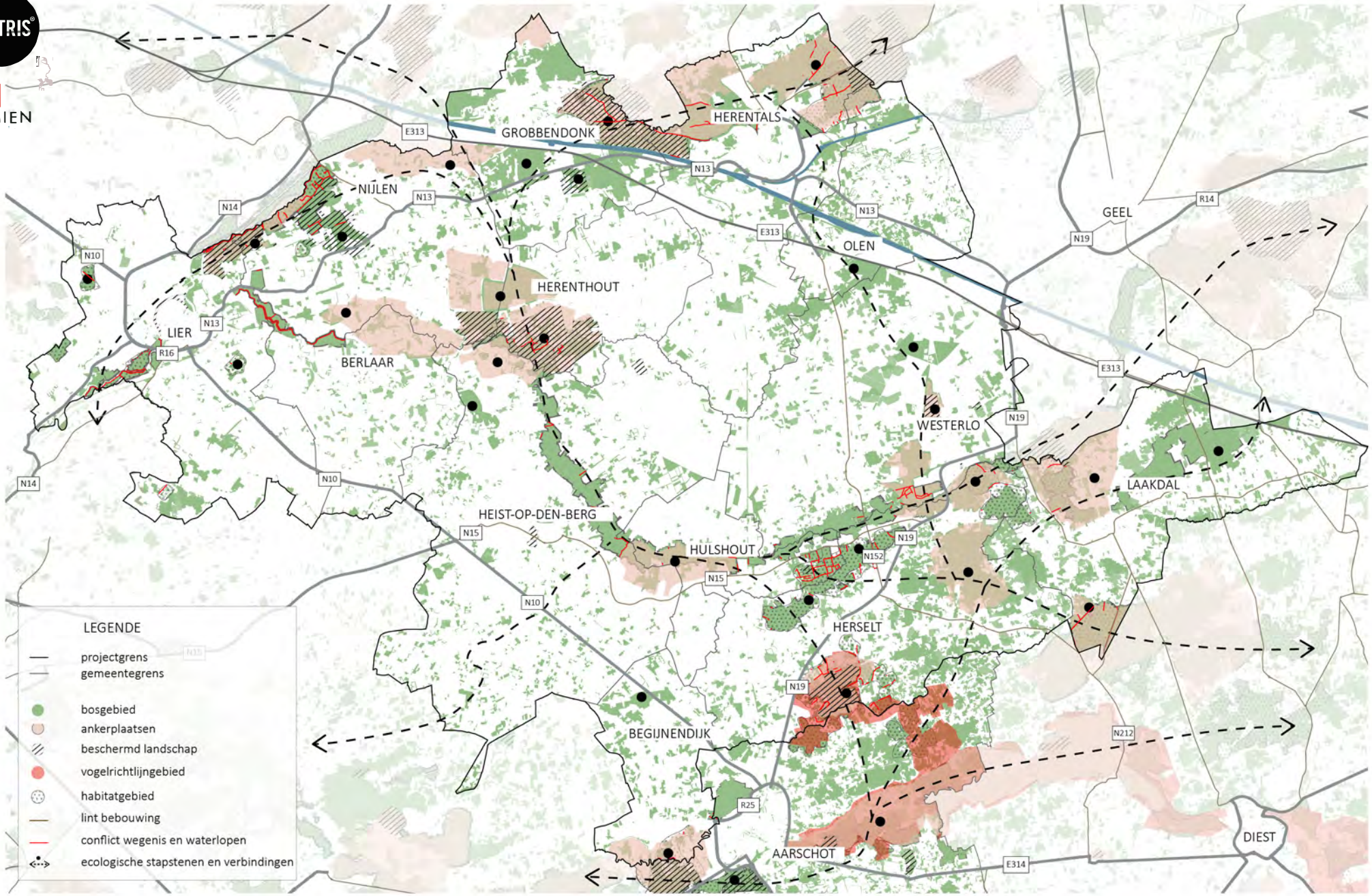
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

hydrologische netwerken

Kaart 09

N

0 2.5 5 km

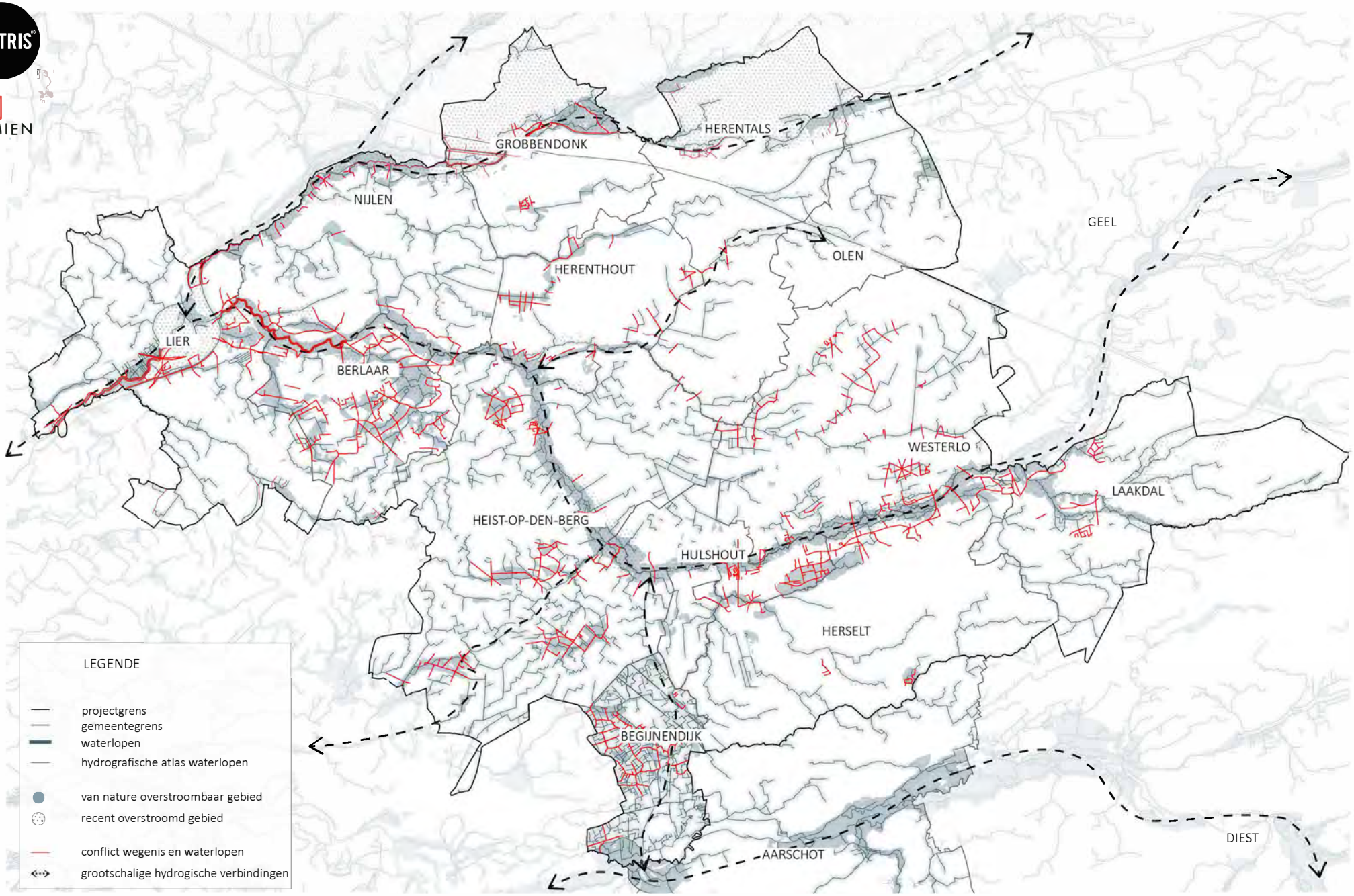


MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

conflict ecologische netwerken en stapstenen met de bestaande wegenis (grb) Kaart 10

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

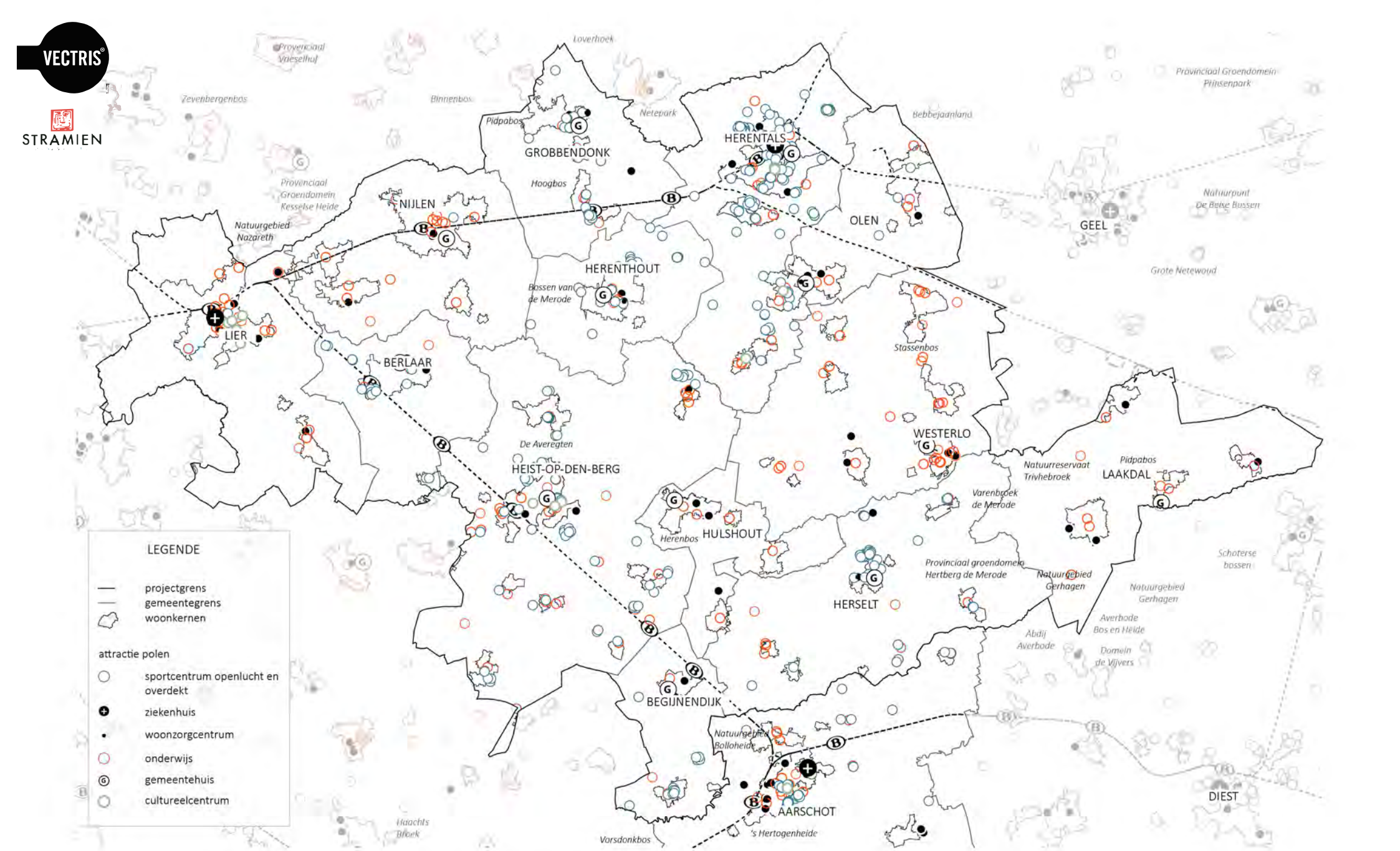
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

conflict hydrologische netwerken en de bestaande wegenis (grb)

Kaart 11

N

0 2.5 5 km



Provincie Antwerpen

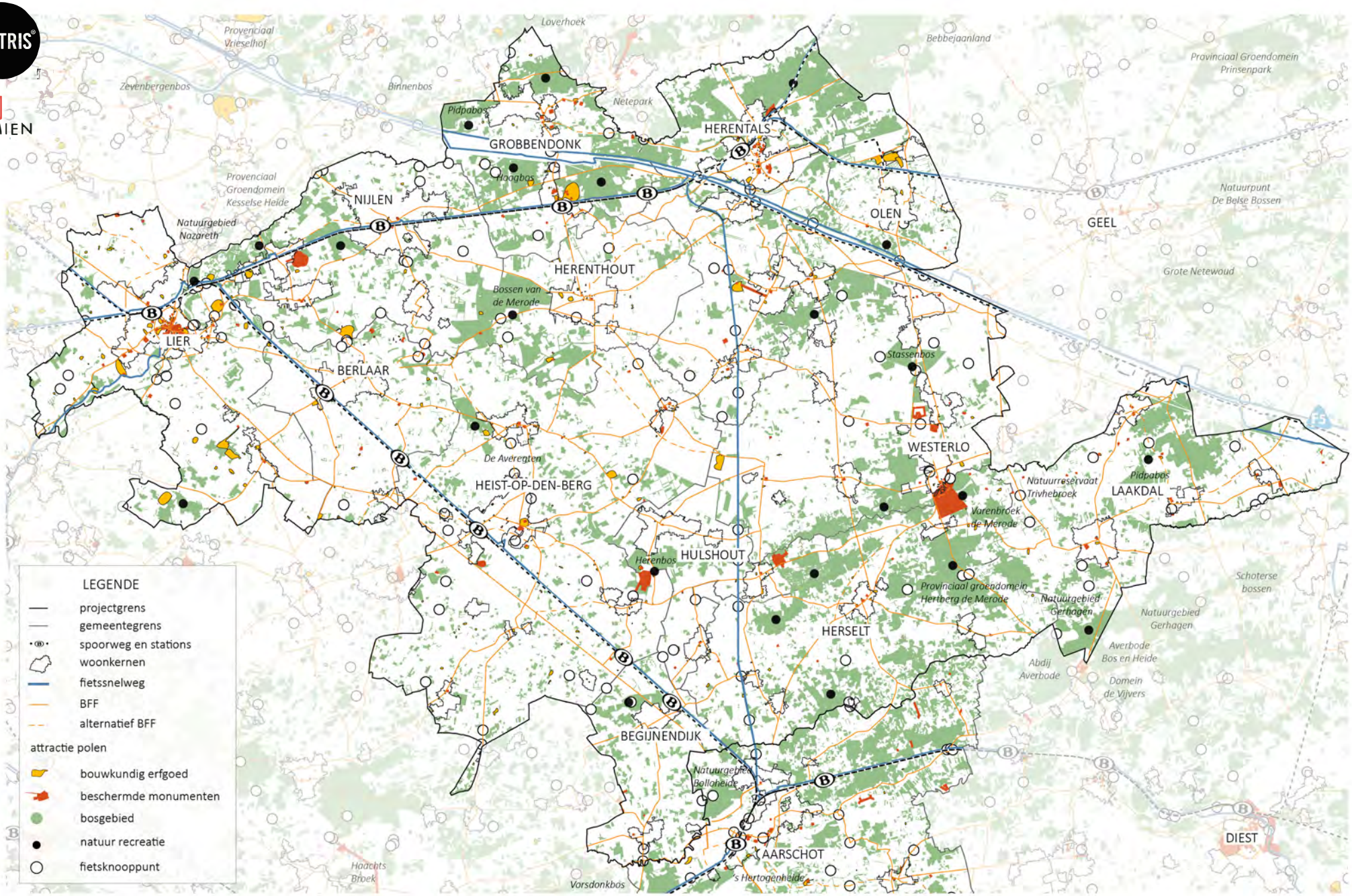
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

lokale en bovenlokale attractiepolen

Kaart 12

N

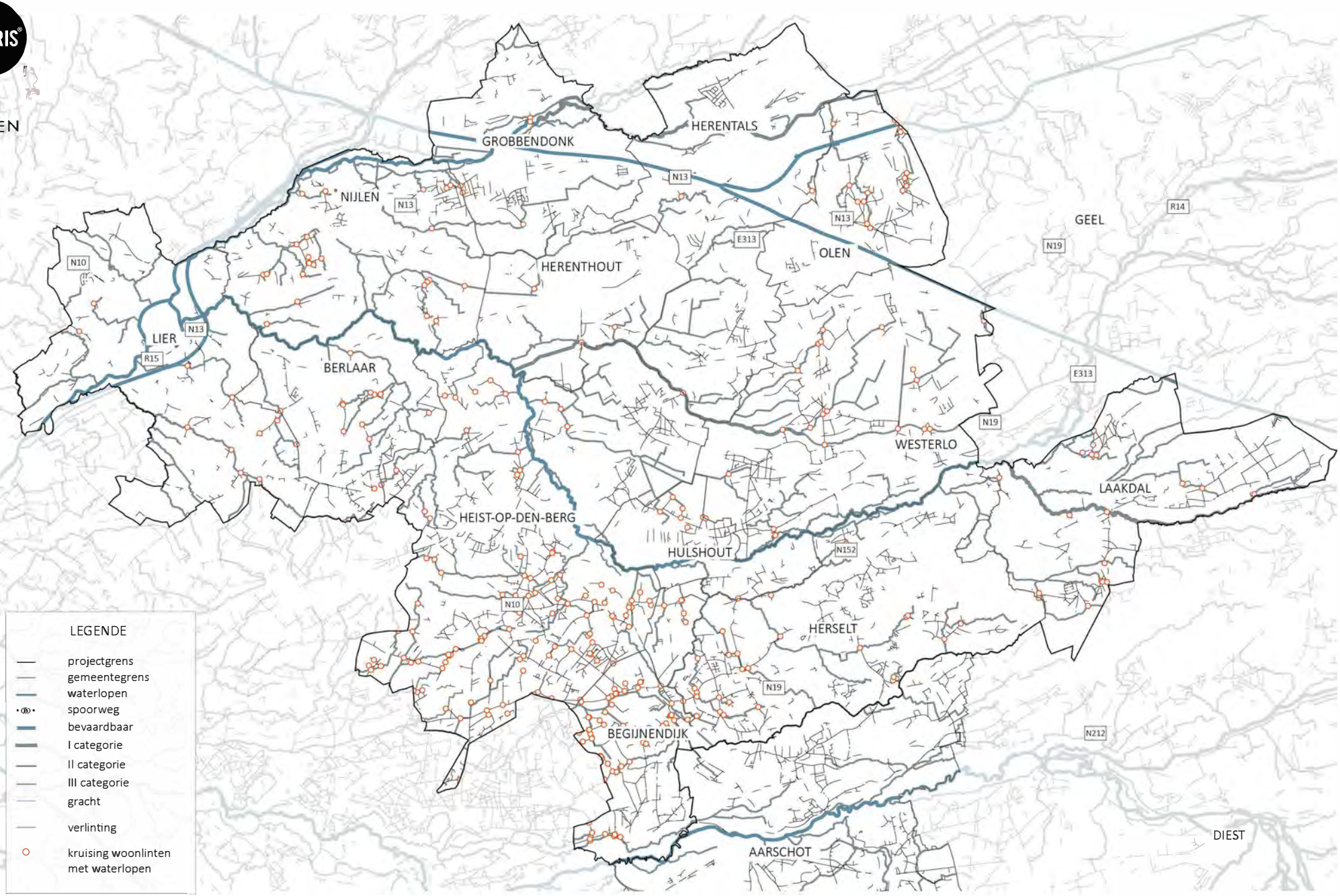
0 2.5 5 km



MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

natuurecreatie en erfgoed gekoppeld aan het fietsknooppunten netwerk

Kaart 13



Provincie Antwerpen

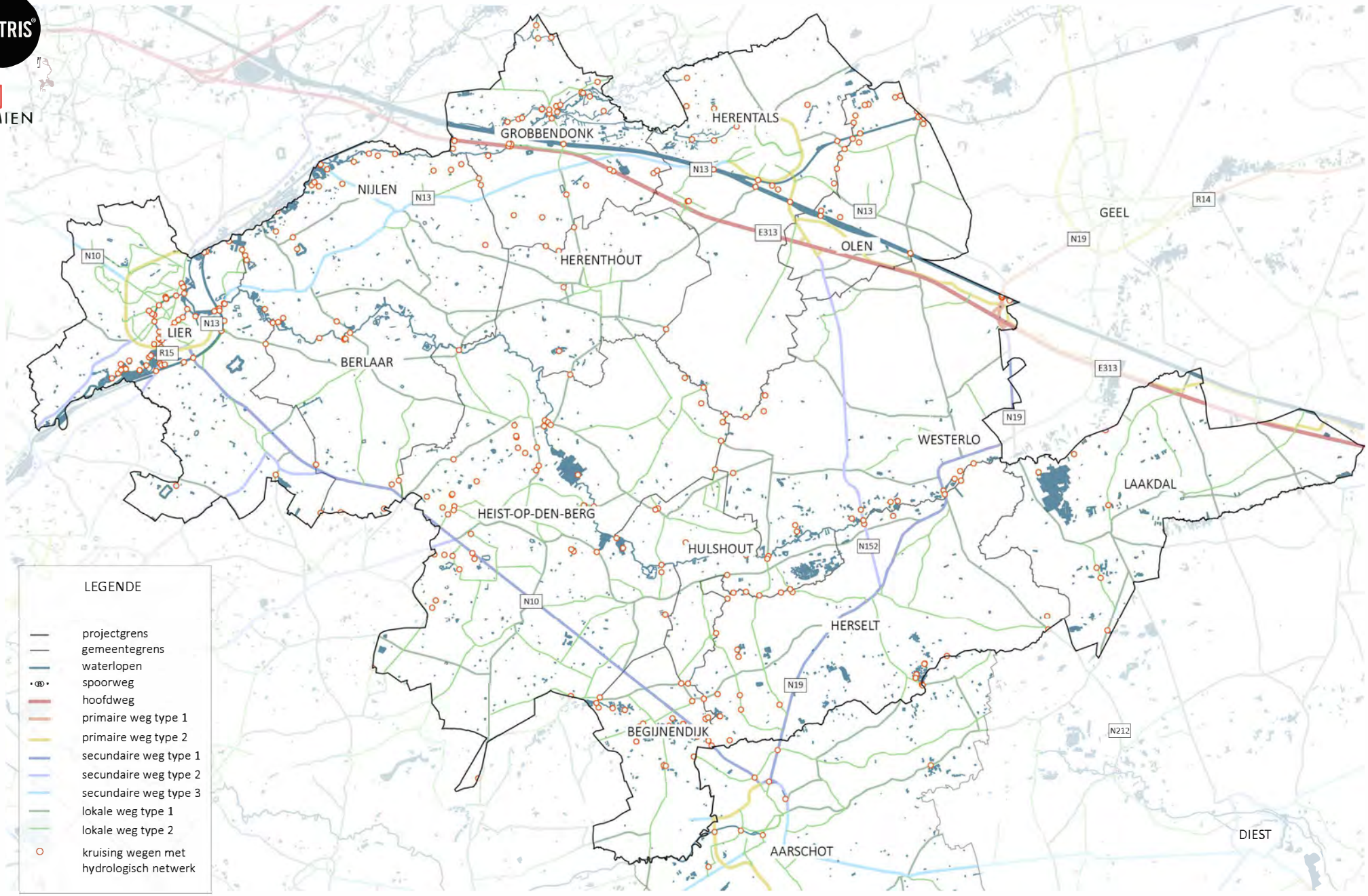
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

kruising woonlinten met het hydrologische netwerk

Kaart 14

N

0 2.5 5 km



VECTRIS

STRAMIEN

Provincie Antwerpen

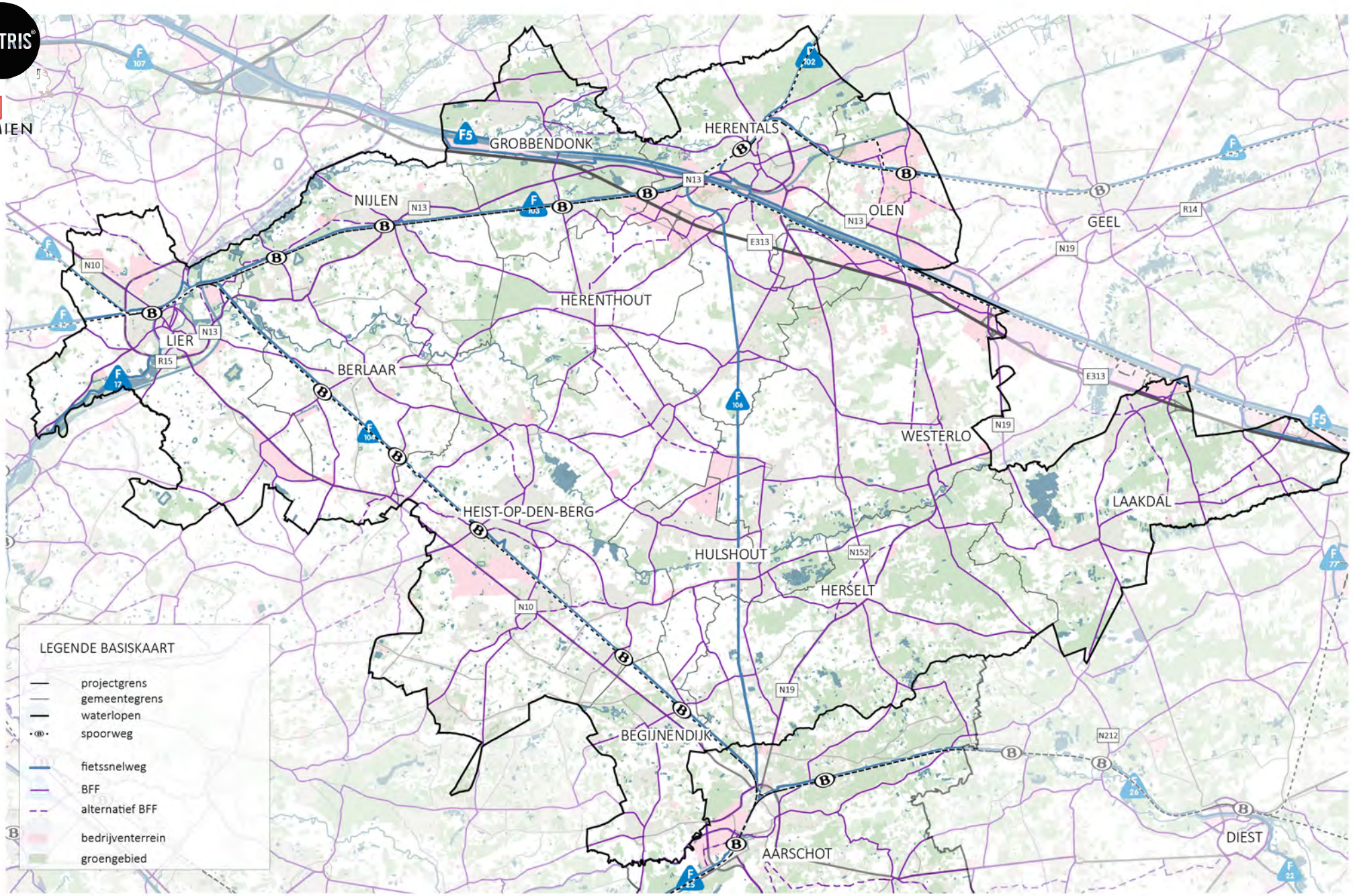
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

kruising weginfrastructuur met het hydrologische netwerk

Kaart 15

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

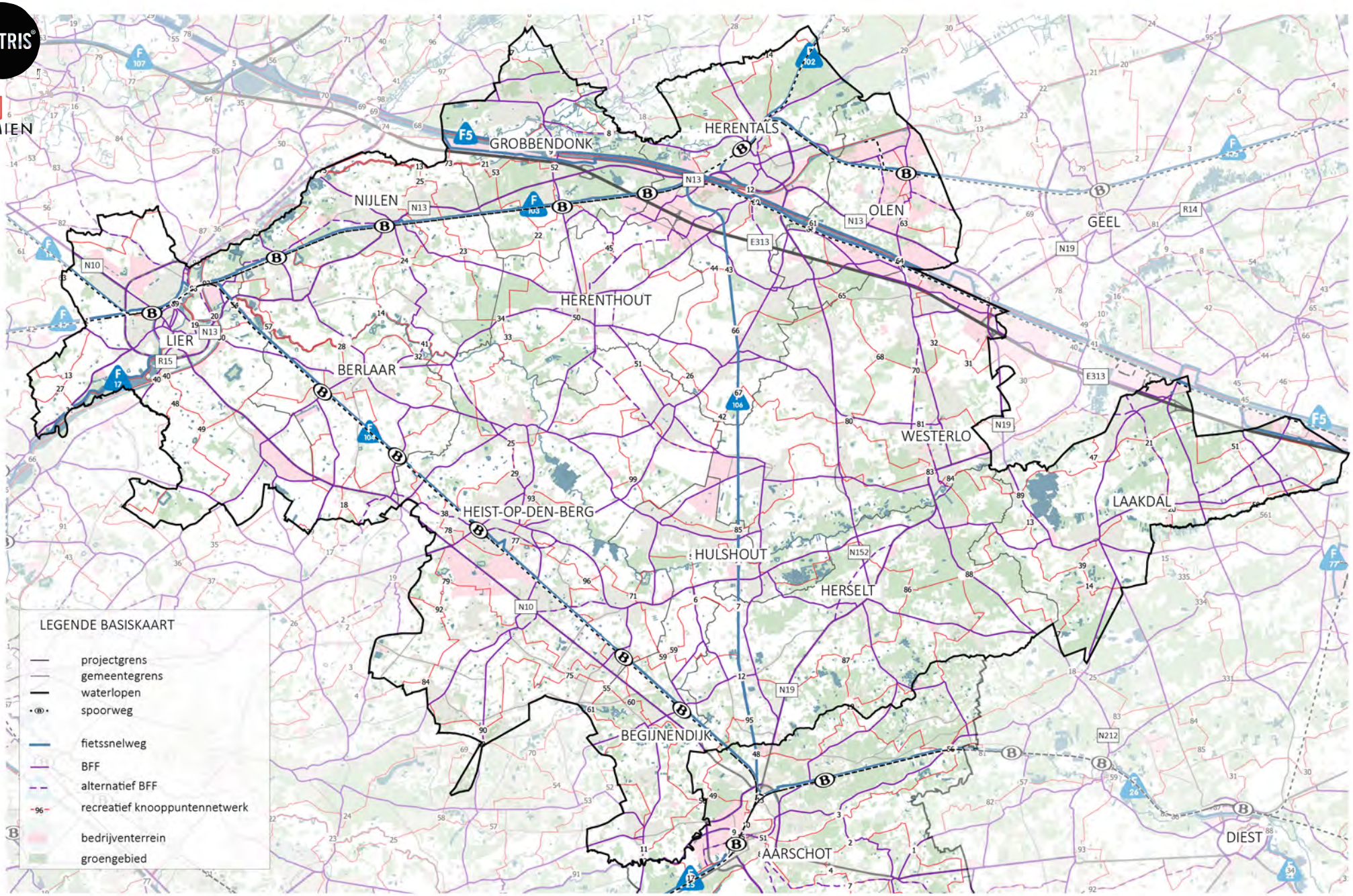
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Kaart 16

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

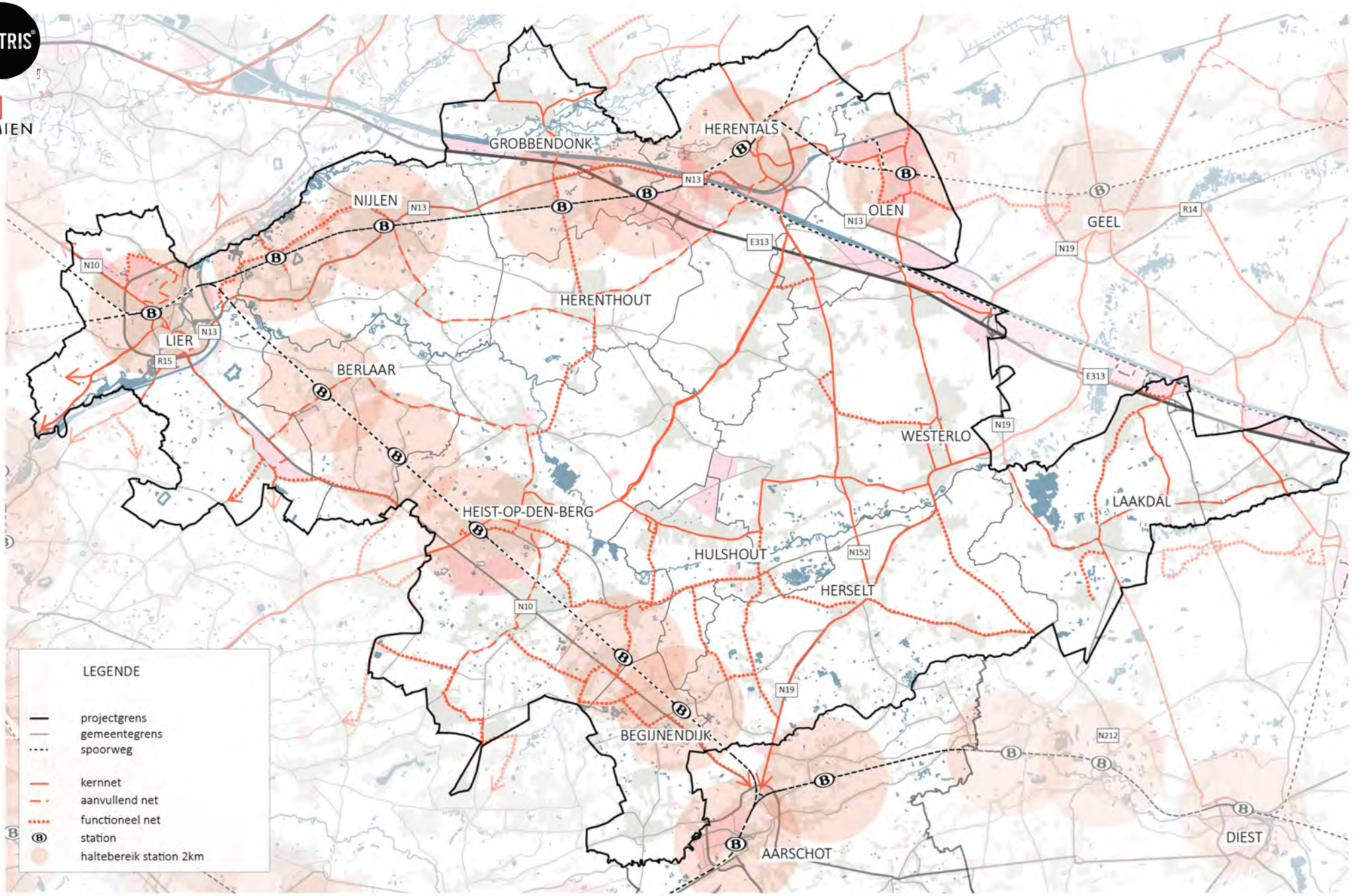
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Recreatieve en functionele fietsnetwerken

Kaart 17

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

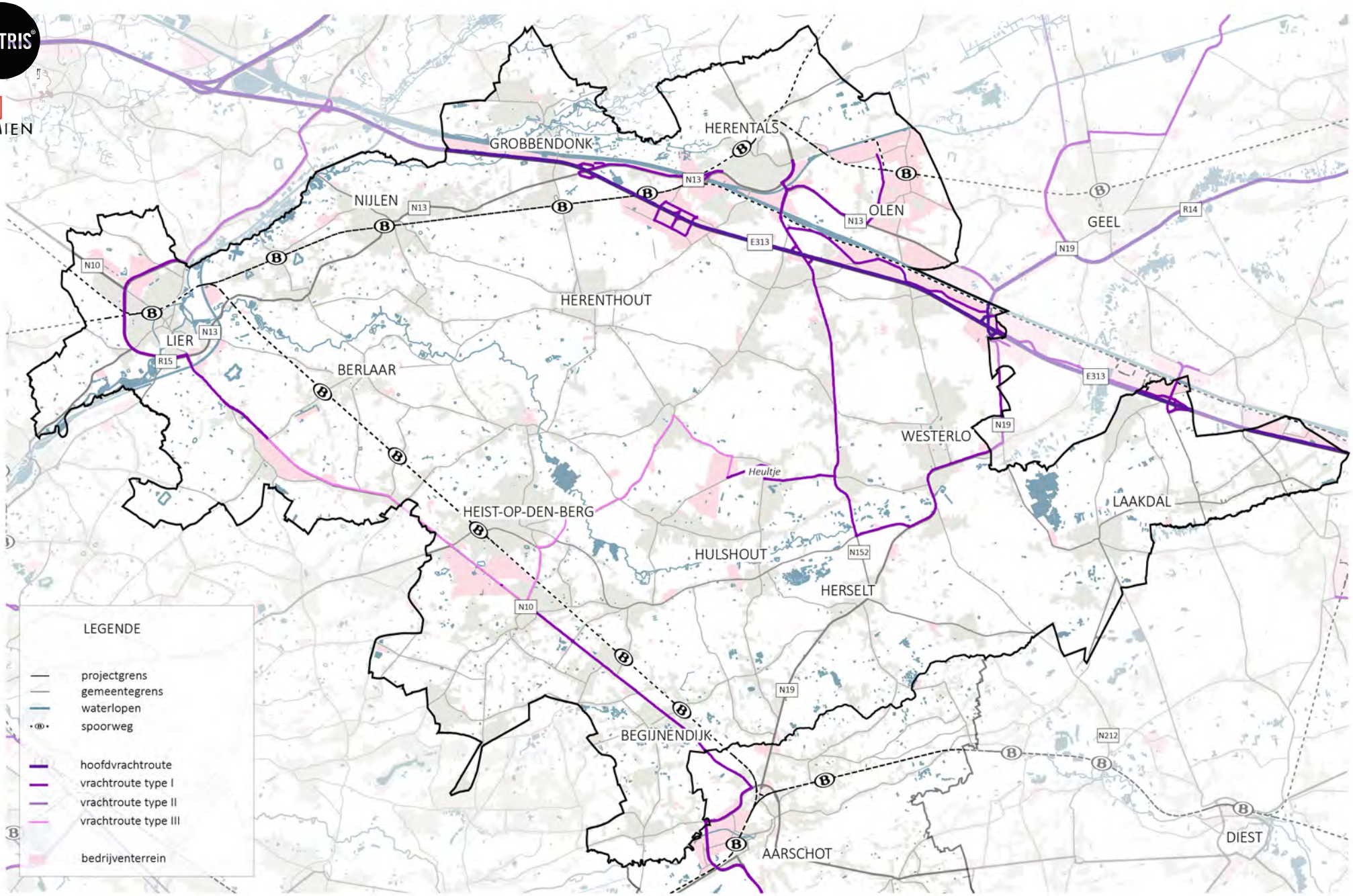
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Openbaar vervoersnetwerk

Kaart 18

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

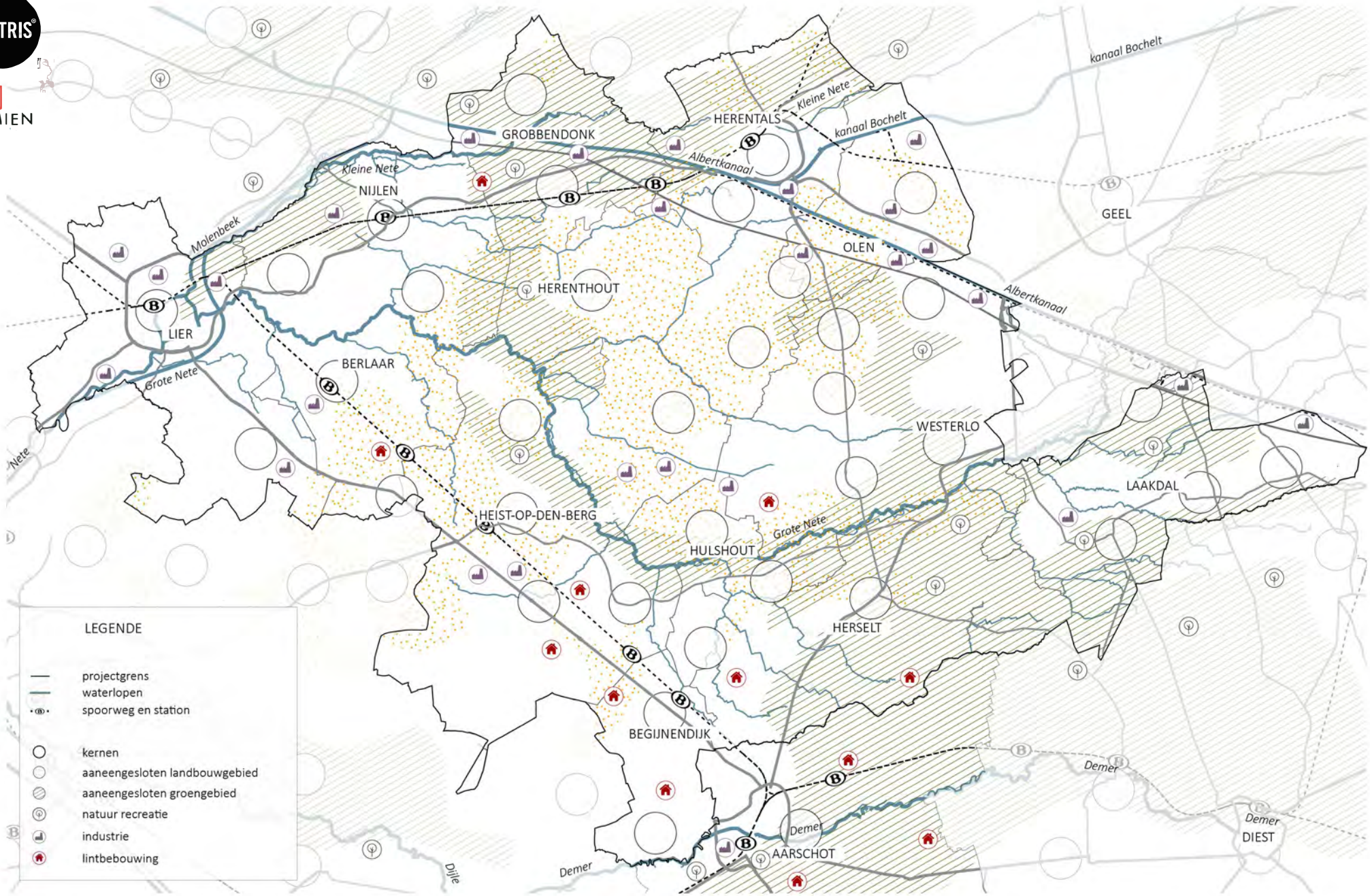
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Vrachtroutenetwerk en bedrijventerreinen

Kaart 19

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

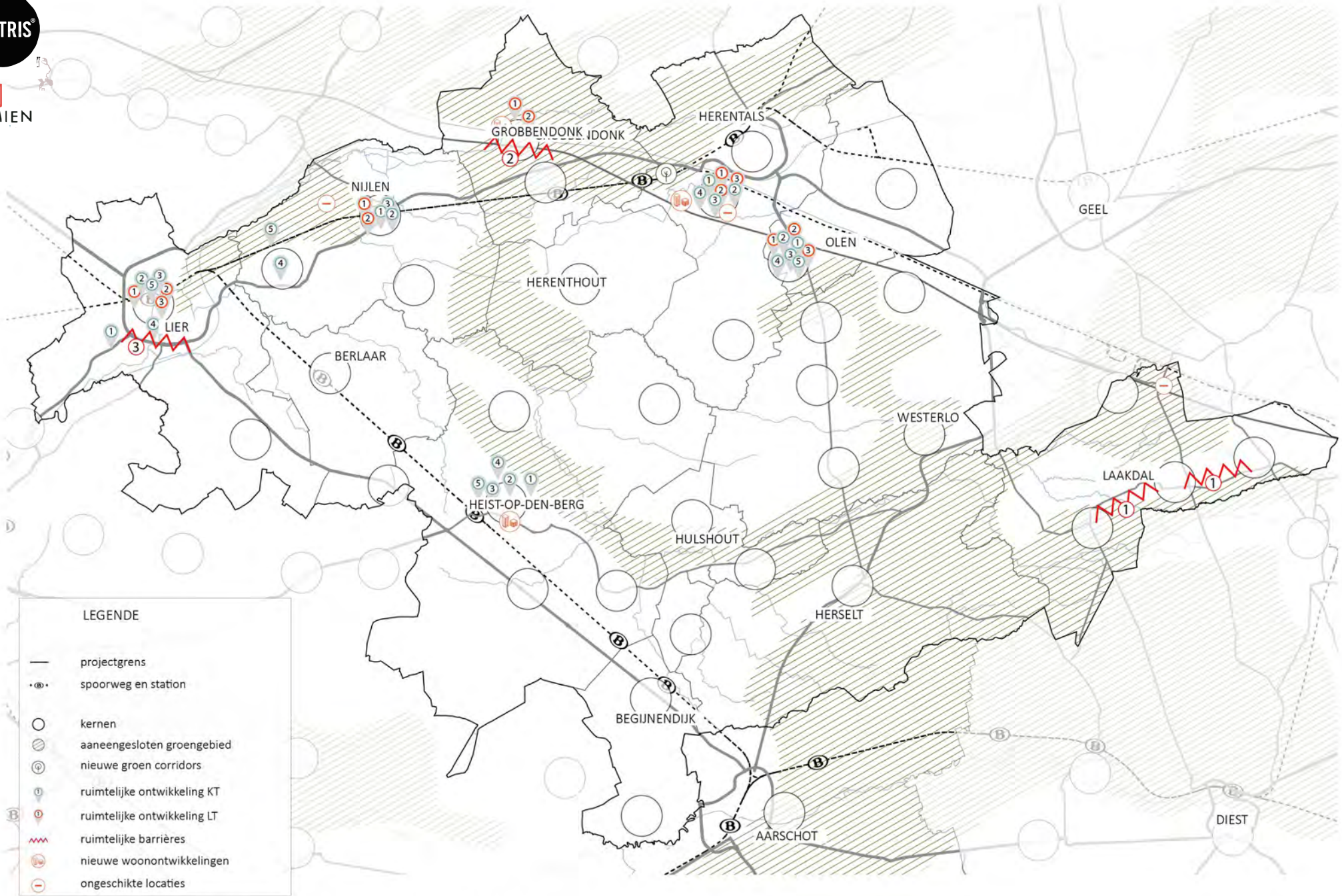
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

synthese werkgebied

Kaart 20

N

0 2.5 5 km



MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

SWOT analyse a.d.h.v. bevraging gemeentes

Kaart 21

N

0 2.5 5 km

Provincie Antwerpen

NOTA

Samenvatting ruimtelijke knelpunten: Provincie Antwerpen

Welke grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zijn er gepland in uw gemeente op **korte termijn?** (verkavelingen, bedrijventerreinen, herbestemming sites, scholencampus, ziekenhuiscampus, …)

LOGO op kaart / nummering per gemeente



1. Uitbouw Sportpark Lostraat *(Heist-op-den-berg)*
2. Uitbreiding industrie: PRUP Langveld *(Heist-op-den-berg)*
3. Jeni (Mylèenesite), 9 ha bedrijventerrein Uitbreiding woongebieden, hogere belasting wegennet *(Heist-op-den-berg)*
4. PRUP Kerselaerlaan *(Heist-op-den-berg)*
5. PRUP Het Spek *(Heist-op-den-berg)*

1. Site Poelmans – voormalig grootwarenhuis in woonkern *(Herenthout)*
2. Site Serneels – herbestemming KMO-zone *(Herenthout)*
3. Site Hooghuys *(Herenthout)*
4. Bouwprojecten Sint-Pieter en Pauwel(markt) & Het Hof(Itegemse Steenweg*) (Herenthout)*

1. Verkaveling Mechelsesteenweg *(Lier)*
2. KMO Bollaar (in uitvoering) *(Lier)*
3. Woonontwikkeling Frankenweg *(Lier)*
4. Ontsluitingslussen R16 *(Lier)*
   Rechtstreekse aansluiting Waversesteenweg – R16 *(Lier)*
   Verbeterde aansluiting Oostmalsesteenweg – R16 *(Lier)*
5. Ontsluitingsweg Station *(Lier)*

1. Kernverdichting Pastoriepark *(Nijlen)*
2. Kernverdichting Zavelweg – Koekoekstraat *(Nijlen)*
3. Kernverdichting Woon-bal met realisatie pendelparking voor station Nijlen en voetbalparking *(Nijlen)*
4. Nieuwe school Kessel (verhuist van N13 naar achter) *(Nijlen)*

5. Complex project Kessel Station met integratie van wonen, winkelen nabij station *(Nijlen)*

1. Herziening RUP O.-L.-V.-Olen en St.-Jozef-Olen: Eindfase (Olen)
2. Site Rob Van Hoof, Lichtaartseweg (Olen)
3. Site hoek Pastoor Janssensplein (Olen)
4. Site Bulestraat – Het Bremmeken – Dr. De Biestraat Site hoek Hezewijk – Landweg (Olen)
5. Site Krentzen – Larumseweg (Olen)

<u>Lange termijn</u>?

LOGO op kaart / nummering per gemeente



1. Project Zonnige Kempen – Cardijnlaan *(Herenthout)*
2. Binnengebied Nijlense Steenweg – Gelderstraat *(Herenthout)*
3. Binnengebied Mikhoeve *(Herenthout)*

1. RUP verblijfsrecreatie (weekendverblijven) enkel startnota opgemaakt – timing deze legislatuur (weinig invloed) (Grobbendonk)
2. Site Mercurius (voormalige bedrijfssite McCain) in centrum KMO/woonzone +/- 130 wooneenheden. Optimale balans tussen wonen en: hoogwaardige niet-storende bedrijvigheid, met gestapelde (bedrijfs-)woningen - kleinschalige niet-woonfuncties, sterk verweven met wonen (horeca, handel, diensten, kantoor, vrije beroepen) - sportvoorzieningen (kleinschalig – hoofdzakelijk openlucht sport en spel) - (groene) verblijfsplekken op maat van het woonweefsel, met multifunctionele gebruikswaarde (Grobbendonk)

1. Sport en recreatie Hogevelden (RUP) (Lier)
2. Masterplan Stationsomgeving Noord (Lier)
3. Masterplan Stationsomgeving Zuid (Lier)

1. Herbestemmen industriezone Artilat in de Kesselse Heide tot duurzaam en vernatuurlijkt KMO park. (*Nijlen)*
2. Aanleg van 3 sigma gebieden die een toeristische en recreatieve impuls zullen geven aan de open ruimte (*Nijlen)*

1. Gemeentehuis (kern OC) + Boekelhuis (kern OLV) + Sociaal huis (SJO, nabij station Olen) + Bib (kern OLV). Deze locaties worden gebundeld in een nieuw administratief centrum (Huis van de Olenaar), in de kern van OLV-Olen (specifiek: de site van de kerk). *(Olen)*
   Geplande timing: einde van deze legislatuur (2024-2025). *(Olen)*
2. Lokaal dienstencentrum Komie Geire (OC) blijft behouden. *(Olen)*
3. Masterplan BKO (locaties BKO) wordt later deze legislatuur opgemaakt. *(Olen)*

KNELPUNTEN

Wat zijn de ruimtelijke uitdagingen van uw gemeente, welke zaken doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en het karakter van uw gemeente, welke trends bedreigen de ruimtelijke kwaliteit in uw gemeente?

LOGO op kaart barrières / nummering op kaart



1. Lintbebouwing *(Geel – Laakdal- Meerhout)*

2. Uitdaging: 2 dorpskernen gescheiden door Albertkanaal, E313 *(Grobbendonk)*

3. R16 als harde barrière (Lier)

LOGO op kaart woonontwikkeling



1. Trends: verappartementisering, verdichting niet noodzakelijk, kader nodig, voorgestelde projecten niet altijd inpasbaar in omgeving *(Grobbendonk)*

2. Een aantal woonontwikkelingen in de stationsomgeving zullen een extra druk leggen op de stationsomgeving wegens een problematische ontsluiting naar de N15. *(Heist-op-den-berg)*

3. Verdere ruimtelijke ontwikkeling van de kern met integratie/overgangen van of naar blauwe en groene corridors *(Herenthout)*

Welke functies in uw gemeente liggen niet op de meest geschikte plek?



1. Containerpark (Herenthout)
2. Brandweer maar verhuis voorzien (Herenthout)
3. Nood aan buurtwinkel in de kern (Herenthout)

4. Industrieterrein Gewat --> klein terrein tussen landbouw en woongebied (Nijlen)

5. een transportbedrijf in het centrum van Eindhout, Kapelleberg (Geel – Laakdal- Meerhout)

6. Woonfunctie in de Schollebeekstraat (Lier)

KWALITEITEN

Wat zijn de ruimtelijke uitdagingen van uw gemeente, welke zaken doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en het karakter van uw gemeente, welke trends bedreigen de ruimtelijke kwaliteit in uw gemeente?

LOGO nieuwe groen corridors:



1. Verdere ruimtelijke ontwikkeling van de kern met integratie/overgangen van of naar blauwe en groene corridors (Herenthout)
2. Herwaarderen kleine landschapselementen (Herenthout)
3. Groene herwaardering van de kern (Herenthout)

Varia mobiliteit

- Doortocht gewestweg door dorpskern van Nijlen en Kessel doet afbreuk aan verblijfswaarde en veiligheidsgevoel. *(Nijlen)*
- De spoordoortocht wordt evenzeer nog te veel als een infrastructuur behandeld, terwijl hier ruimtelijk heel wat mogelijkheden zitten om deze meer te integreren in het dorpsweefsel. *(Nijlen)*

Wat zijn de ruimtelijke kwaliteiten/sterktes/karakter van uw gemeente?

VARIA: niet op kaart – grafisch niet mogelijk - staat reeds op kaart: erfgoed, groenstructuur, lezing kernen,…

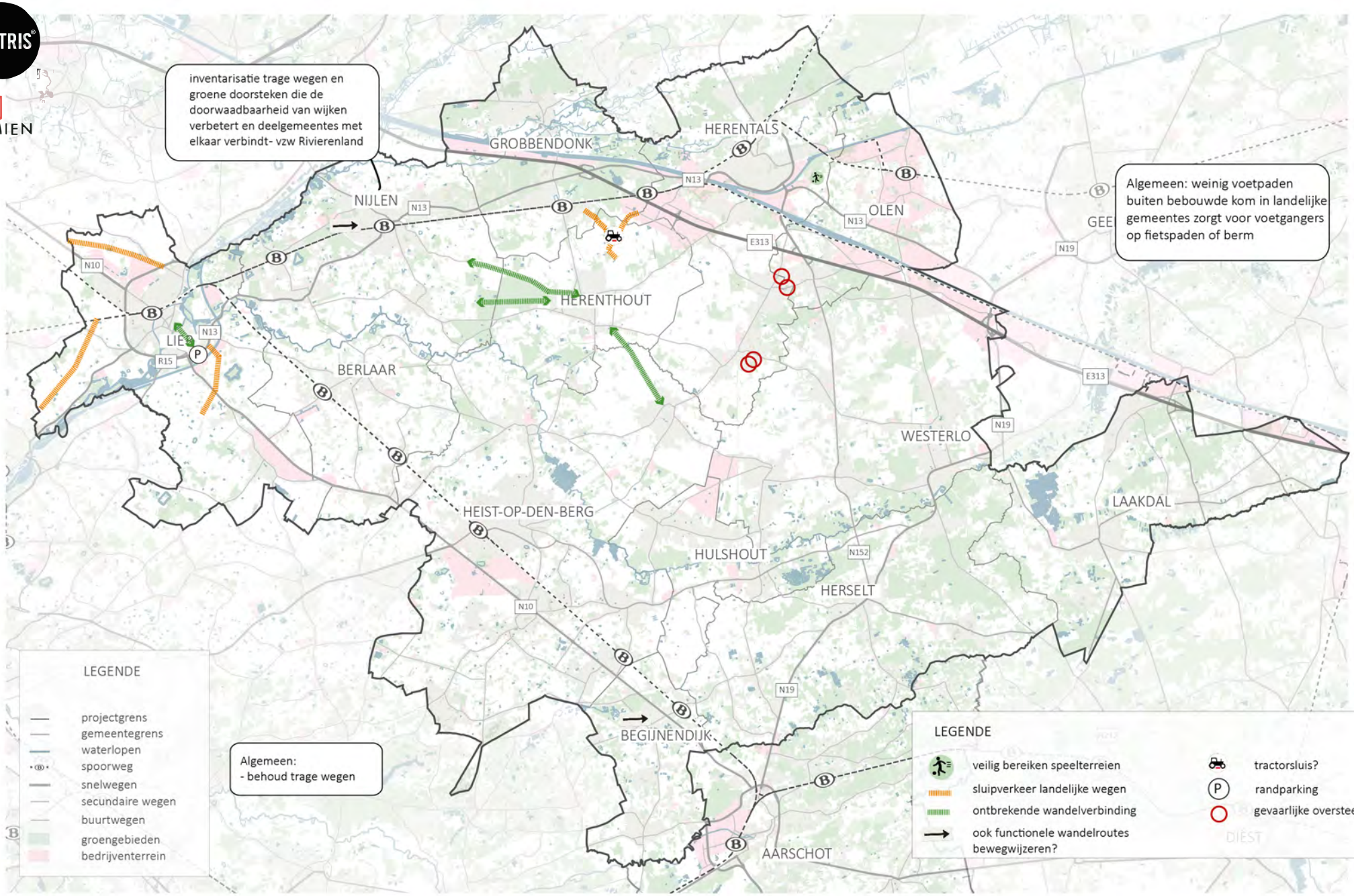
- Compacte en levendige kern (Herenthout)
- Dorpskarakter (Herenthout)
- Groen buitengebied met recreatieve mogelijkheden (Herenthout)
- Groene en blauwe corridor (Herenthout)
- Herwaarderen kleine landschapselementen (Herenthout)

- Groene karakter, rijk historisch cultureel verleden met toeristisch potentieel (Grobbendonk)

- Open ruimte Netevallei (tussen grote en kleine Nete) (Nijlen)
- Redelijk afgebakende kernen met relatief weinig lintbebouwing (Nijlen)

- Levendige woonkernen (Nijlen)
- Zie open ruimte perspectief en beeldkwaliteitsplan (Nijlen)

- RSV Westerlo = buitengebiedbeleid. Uitgangspunt “duurzame ruimtelijke ontwikkeling”. De ruimtelijke structuur van buitengebied als Westerlo wordt bepaald door de natuurlijke en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. Vele functies en activiteiten blijven binnen het buitengebied aanwezig en mogelijk. (cfr. mobiliteitsplan) (Westerlo)



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

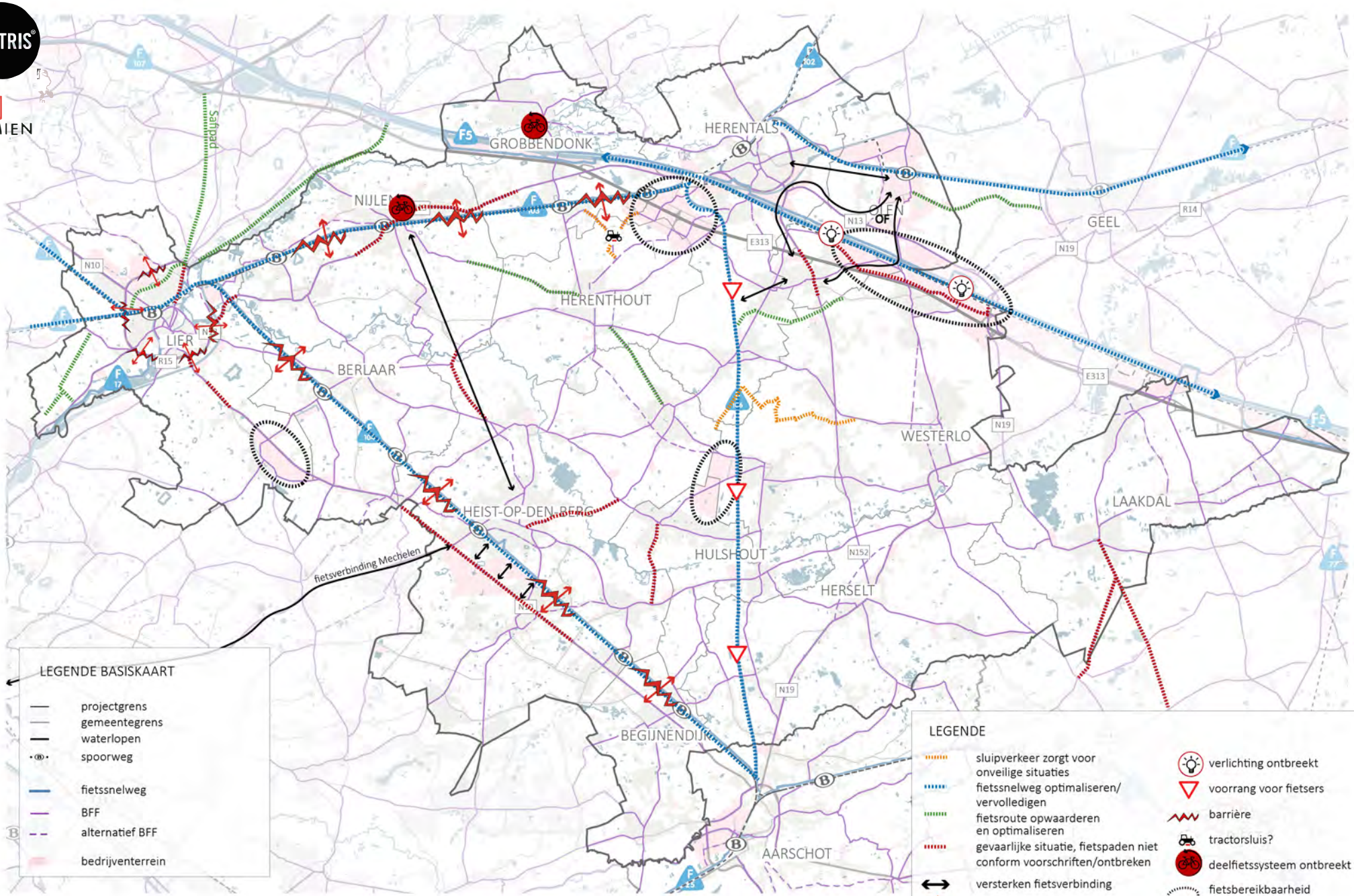
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Knelpunten en kansenkaart: stappers

Kaart 22

N

0 2.5 5 km



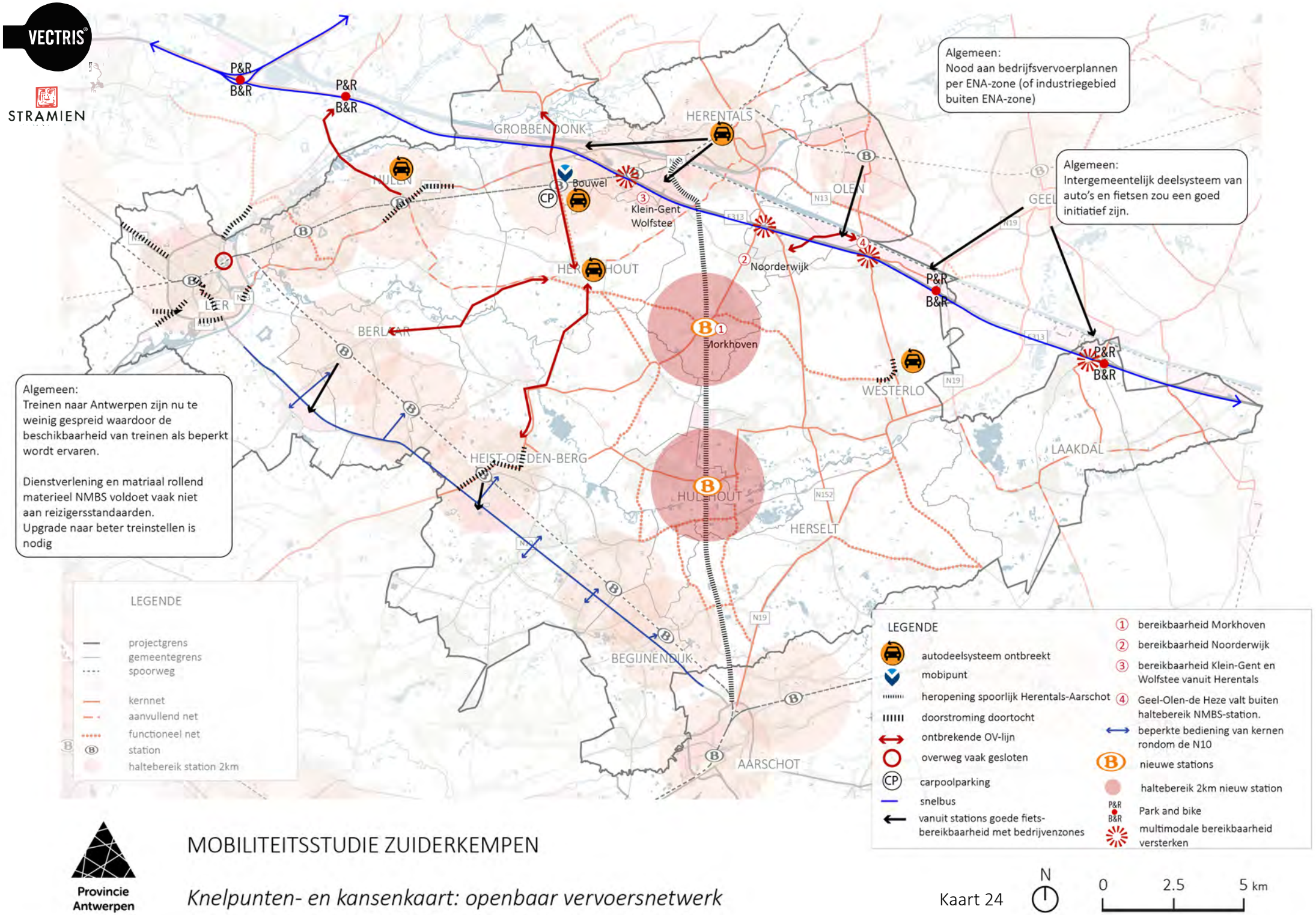
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Knelpunten- en kansenkaart: fiets

Kaart 23

N

0 2.5 5 km



Provincie Antwerpen

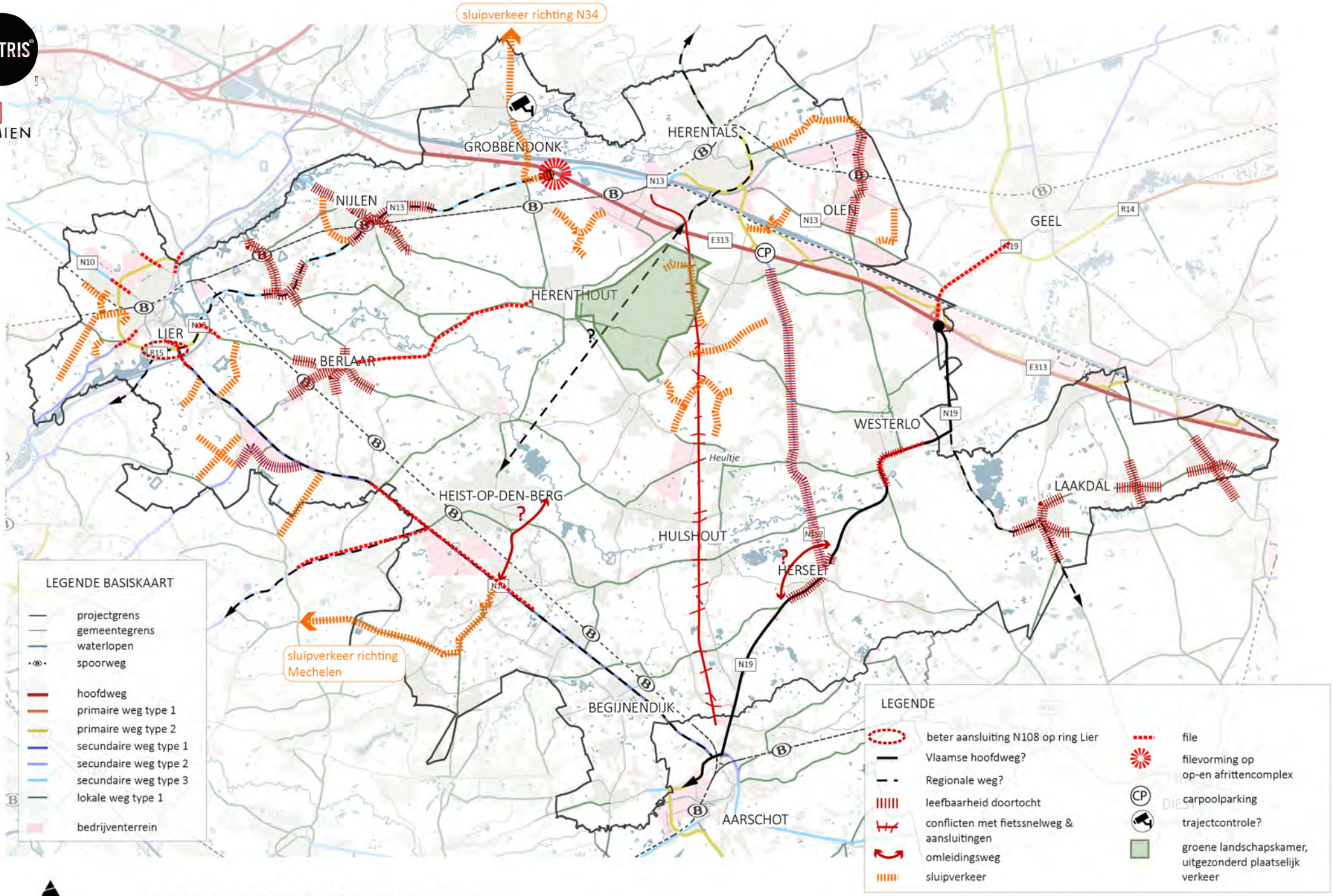
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Knelpunten- en kansenkaart: openbaar vervoersnetwerk

Kaart 24

N

0 2.5 5 km



VECTRIS®

STRAMIEN

Provincie Antwerpen

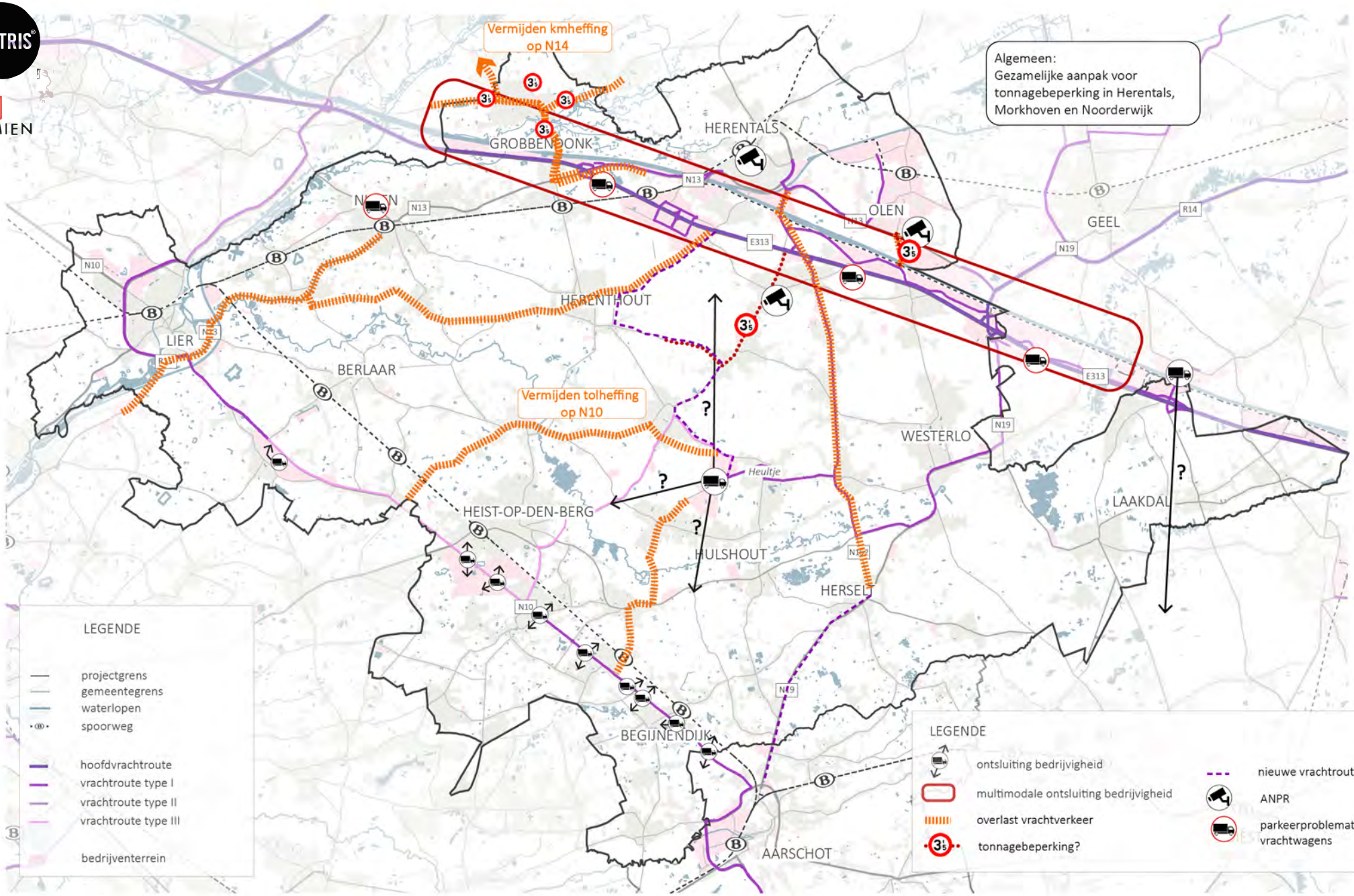
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Knelpunten- en kansenkaart: auto

Kaart 25

N

0 2.5 5 km



VECTRIS
STRAMIEN

Provincie Antwerpen

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Knelpunten en kansenkaart: vracht

Kaart 26

N

0 2.5 5 km

6.6. Doelstellingennota

Provincie Antwerpen

RAPPORT

DIENST MOBILITEIT
Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

DOELSTELLINGENNOTA

DOELSTELLINGENNOTA MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Inhoudsopgave

Algemeen: 3
Naar een modal shift 3
Ruimtelijk beleid 5
Doelstellingen en acties 5
1.1 / Mobiliteitsdoelstellingen 6
1.1.1 / Beleidsdoelstelling: Verbeteren van de verkeersveiligheid 6
1.1.2 / Beleidsdoelstelling: Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen ... 7
1.1.3 / Beleidsdoelstelling: Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken 8
1.1.4 / Beleidsdoelstelling: Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn. 9

Algemeen:

Naar een modal shift

Wat is een modal shift?

Modal shift is de verschuiving van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel bv. iemand die met de auto naar de bakker reed en dat voortaan met de fiets doet, heeft een modal shift van auto naar fiets gemaakt.

Waarom een modal shift?

Momenteel kennen we heel wat mobiliteitsknelpunten. Het autonetwerk, zit op haar limieten. Dagelijks zijn er files, niet enkel op de hoofdwegen, maar ook meer en meer op de secundaire en lokale wegen. Naast het probleem van verkeersdoorstroming komt ook de verkeersleefbaarheid[1] en de luchtkwaliteit in de dorpskernen en stadscentra onder druk. De doorstromingsproblemen leiden dan weer tot sluipverkeer die op hun beurt voor nog meer verkeersleefbaarheid- en verkeersveiligheidsproblemen zorgen.
Al deze ongunstige effecten zijn het gevolg van het feit dat we al onze functies in eerste instantie bereikbaar hebben gemaakt voor wie met de auto komt . Gemiddeld wordt in Vlaanderen voor 70% van de verplaatsingen de auto genomen. Hoewel we die auto eigenlijk maar voor 30% van de verplaatsingen effectief nodig hebben. We nemen ook vaak de auto voor verplaatsingen die op wandel- of (elektrische) fietsafstand liggen. Of soms is er een alternatief met het openbaar vervoer voor de verplaatsing met de auto.
Verder stellen we ons te weinig de vraag of een geplande verplaatsing wel essentieel is. Niet reizen door meer telewerk of door op een ander tijdstip te reizen dan tijdens de spitsmomenten kan alleszins de vervoersvraag beheersbaar maken en de piekmomenten aftoppen.
De modal shift is een effect dat we willen bereiken om zo diverse andere doelstellingen te bereiken zoals:

- de files en de bijhorende economische kost milderen
- de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren
- de volksgezondheid verbeteren en de kosten in de sociale zekerheid drukken,
- klimaatdoelstellingen behalen en de klimaatopwarming afremmen
- bijdragen aan natuurbescherming

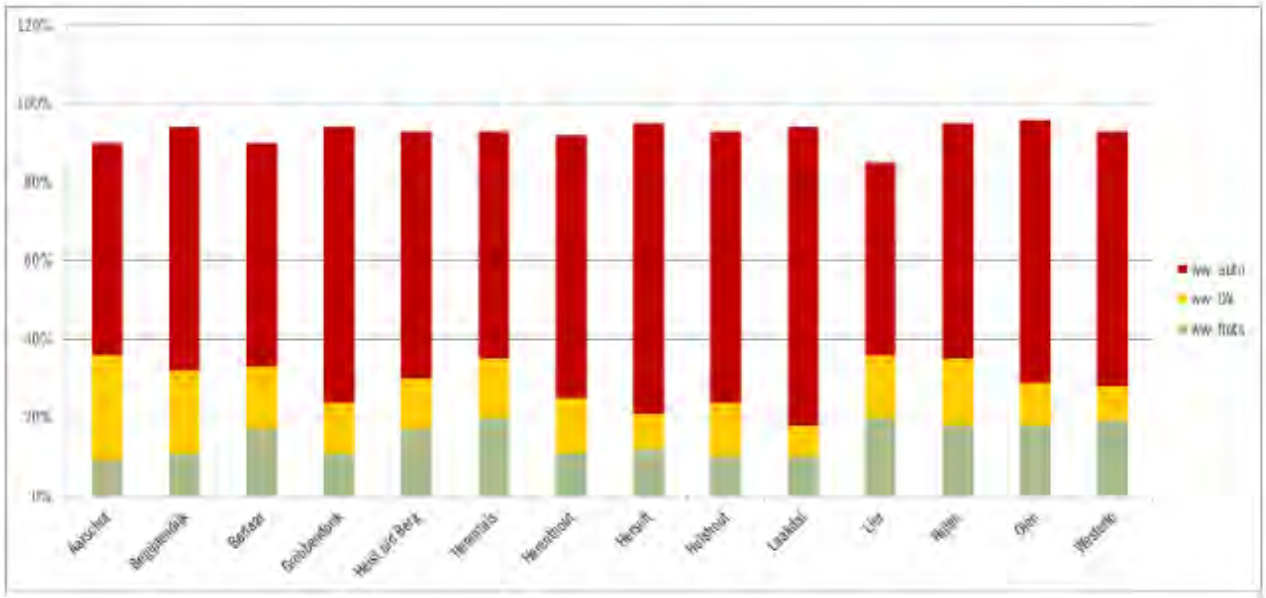
In die zin is de modal shift de rode draad doorheen de doelstellingennota.

Kader

---

[1] De mate waarin het (gemotoriseerd) verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. Oorzaken van deze hinder zijn bijvoorbeeld geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, barrièrewerking(Bron structuurplan stad Leuven 15 mei 2007)

In het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 is de doelstelling opgenomen om de Vlaamse modal split van 70/30 naar 60/40 te verschuiven.
Ook de vervoerregio Kempen (VVR) streeft naar een wijziging van de modal split. Voor stedelijke gebieden mikt de VVR op 50/50 of zelfs beter en in buitengebied op een 60/40-verhouding (niet-duurzame ten opzichte van de duurzame vervoersmiddelen). Het kiezen voor een ander vervoermiddel moet bijdragen aan deze modal shift.
De cijfers van de huidige modal split per gemeente vind je hieronder.



modal split dominante vervoerswijze woon-werk, woon-school, woon-opleiding (bron: gemeentemonitor)

Ruimtelijk beleid

We stellen onze doelstellingen voor de Zuiderkempen op met het ruimtelijk beleid, zoals onder andere vormgegeven in de structuurplannen en beleidsplannen in opmaak, als kader.
Binnen het provinciaal ruimtelijk beleid kaderen de doelstellingen in de vier ruimtelijke principes zoals omschreven in de conceptnota van het PBRA:

- zuinig ruimtegebruik
- veerkracht
- nabijheid en bereikbaarheid
- eigenheid

Mobiliteitsbeleid kan niet los gezien kan worden van ruimtelijk beleid en vice versa. De twee zijn onlosmakelijk verbonden en de mobiliteitsdoelstellingen dienen bij te dragen aan de ruimtelijke doelstellingen. Deze ruimtelijke principes vormen een leidraad bij de uitwerking van de mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen.

Doelstellingen

Binnen de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werken we met het kader van de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, die hun doorvertaling kennen in de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. We integreren ook de nieuwste inzichten over ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen. Zo kunnen we een toekomstbestendige nota voorleggen die rekening houdt met de steeds groeiende inspanningen aangaande innovatie, technologie en positieve gedragsveranderingen en bewustwording op het gebied van ruimte, mobiliteit en klimaat. Naast de doelstellingen die de vervoerregio's Kempen, Antwerpen, Mechelen en Leuven formuleren, formuleren we doelstellingen op maat van het gebied van de Zuiderkempen. In een latere fase koppelen we de doelstellingen aan actieplannen(programma's) om deze doelstellingen te verwezenlijken.

In de studie Zuiderkempen focussen we vooral op het optimaliseren van de verkeersnetwerken voor de diverse modi. De acties hoofdzakelijk gekoppeld aan netwerkoptimalisaties en infrastructuuringrepen die uit deze studie volgen, dienen als input voor de regionale- en gemeentelijke mobiliteitsplannen.

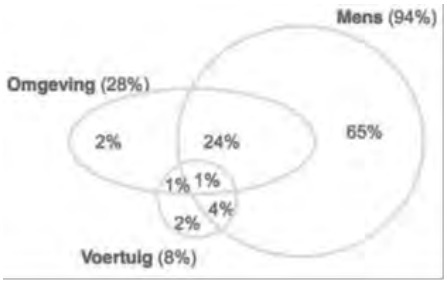
1.1 / Mobiliteitsdoelstellingen

1. Verbeteren van verkeersveiligheid
2. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen
3. Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
4. Een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

1.1.1 / Verbeteren van de verkeersveiligheid

- *Meetbare doelstelling: 0 verkeersslachtoffers tegen 2030*

Verkeersveiligheid is de mate van afwezigheid van potentiële oorzaken van een ongeval tussen verkeersdeelnemers of de mate van aanwezigheid van beschermende maatregelen tegen deze potentiële oorzaken.
Verkeersveiligheid is het resultaat van het gedrag van iedere weggebruiker, de infrastructuur, de voertuigen en de onderlinge interactie. Binnen deze studie leggen we de focus op infrastructuur en verkeersplanning.



Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Vanuit de mobiliteitsstudie Zuiderkempen ambiëren we om het aantal verkeersslachtoffers tot nul te herleiden (Vision Zero). We wensen dit te bereiken door:

- het aantal conflictpunten tussen de verkeersdeelnemers te verminderen en te vermijden waar mogelijk
- wegen zo in te richten dat ze het gewenste (rij)gedrag uitlokken
- de oversteekbaarheid te optimaliseren
- het doorgaand verkeer te weren van lokale wegen en zoveel mogelijk via verbindingswegen en hogere wegcategoriën te sturen
- het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
- ongelijkvloerse kruisingen op het spoornet en wegennet te realiseren voor veilige oversteken

- comfortabele, continue en veilige wandel- en fietsverbindingen te realiseren
- het weren van doorgaand vrachtverkeer

1.1.2 / Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen

➢ *Meetbare doelstelling: 10% meer duurzame verplaatsingen[2] op het totale aantal verplaatsingen tegen 2030*

Verkeersleefbaarheid gaat over de mate waarin het (gemotoriseerd) verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. Oorzaken van deze hinder zijn bijvoorbeeld geluidsoverlast, sluipverkeer, verkeersonveiligheid, oversteekbaarheid, luchtverontreiniging, ...

Om de verkeersleefbaarheid te verhogen dienen we het aandeel gemotoriseerd verkeer in kernen te beperken. Door er voor te zorgen dat er een sturend wegennet is voor doorgaand en bovenlokaal verkeer kunnen we sluipverkeer en doorgaand vrachtverkeer weren in kernen en wijken. Daarnaast moeten we mensen overtuigen om de wagen minder te gebruiken voor verplaatsingen in wijken en kernen, zodat de hinder en geluidsoverlast die gepaard gaan met dit gemotoriseerd verkeer verder daalt.

Dit willen we bereiken door:

- het ruimtebeslag van het autoverkeer verminderen zodat er meer kwalitatieve ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers
- het verminderen van conflictpunten met zachte weggebruikers
- het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
- het weren van sluipverkeer in de kernen
- het optimaliseren van de oversteekbaarheid in de kernen
- het weren van doorgaand vrachtverkeer in kernen

[2] Met duurzame modi wordt hier verwezen naar voetgangers, fietsers, collectief- en deelvervoer.

1.1.3 / Betere doorstroming op alle verkeersnetwerken:

- *Meetbare doelstelling:* daling van de verliestijd op alle hoofdassen van de verschillende verkeersnetwerken[3] met 5% tegen 2030

Een goede doorstroming houdt in dat de verplaatsing op het betreffende mobiliteitsnet zo min mogelijk wordt vertraagd. Dit kunnen we verwezenlijken door vertragende elementen, zoals onder andere conflictpunten, weg te werken en door de openbare ruimte zodanig in te richten dat het gewenste verplaatsingsgedrag wordt uitgelokt. Een betere doorstroming houdt ook in dat mobiliteitsbewegingen optimaal verdeeld worden over de verschillende types mobiliteitsnetwerken (treinnet, OV-net, waterwegennet, wegennetwerk, fietsnetwerk, trage wegennetwerk, …) en er geen capaciteitsproblemen worden veroorzaakt door oververzadiging. Dit willen we bereiken door:

- het doorgaand auto- en vrachtverkeer te sturen via een robuust wegennet ipv lokale wegen
- het aandeel fietsverkeer te verhogen door comfortabele, continue en snelle fietsverbindingen te realiseren
- het aantal conflictpunten op alle verkeersnetwerken verminderen
- het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
- de doorstroming op kruispunten te verbeteren
- ongelijkvloerse kruisingen op het spoornet en wegennet te realiseren voor betere doorstroming

[3] Met de verschillende verkeersnetwerken wordt hier verwezen naar voetgangersverkeer, fietsverkeer, autoverkeer, vrachtverkeer en treinverkeer.

1.1.4 / Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

- *Meetbare doelstelling: een bereikbaarheidsscore van 90% voor alle duurzame modi voor de geselecteerde bedrijventerreinen tegen 2030*

Een multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen houdt in dat bedrijventerreinen via verschillende types mobiliteitsnetwerken (openbaarvervoernetwerk, waterwegennet, wegennetwerk, fietsnetwerk, trage-wegennetwerk, …) ontsloten zijn en dus via verschillende modi bereikbaar zijn.

Om ervoor te zorgen dat bedrijvigheid goed bereikbaar is, moeten we bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn multimodaal ontsluiten voor personeel en goederen/producten, om zo de ruimtelijke doelstellingen te ondersteunen. Dit willen we bereiken door:

- het aantal conflictpunten tussen de verkeersdeelnemers weg te werken op de routes naar de goedgelegen bedrijventerreinen
- het aandeel duurzame verplaatsingen voor woon-werkverkeer te verhogen
- een multimodal ontsluiting te realiseren naar bedrijventerreinen die goed gelegen zijn

STAD AARSCHOT

Uittreksel uit het register der besluiten van het schepencollege in vergadering van 25/06/2021

Aanwezig: Gwendolyn Rutten, Burgemeester **Bert Van der Auwera, Nicole Van Emelen, Annick Geyskens, Gerry Vranken, Isabelle Dehond, schepenen** **Christi Van Calster, Algemeen directeur** **Verontschuldigd: Geert Schellens, Schepen**	
Dienst:	**Technische Zaken**
Referentie:	**CBS/2021/2854**
Budgethouder:	**College van Burgemeester en Schepenen**
Dossierbeheerder:	**Janssens Senne**
Onderwerp: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: doelstellingennota	

Het college van burgemeester en schepenen

Nota
De Provincie Antwerpen stelde voor de studie van de Zuiderkempen samen met Vectiris de doelstellingennota in bijlage op.
Momenteel kennen we heel wat mobiliteitsknelpunten. Het autonetwerk, zit op haar limieten. Dagelijks zijn er files, niet enkel op de hoofdwegen, maar ook meer en meer op de secundaire en lokale wegen. Naast het probleem van verkeersdoorstroming komt ook de verkeersleefbaarheid1 en de luchtkwaliteit in de dorpskernen en stadscentra onder druk. De doorstromingsproblemen leiden dan weer tot sluipverkeer die op hun beurt voor nog meer verkeersleefbaarheid- en verkeersveiligheidsproblemen zorgen. Al deze ongunstige effecten zijn het gevolg van het feit dat we al onze functies in eerste instantie bereikbaar hebben gemaakt voor wie met de auto komt . Gemiddeld wordt in Vlaanderen voor 70% van de verplaatsingen de auto genomen. Hoewel we die auto eigenlijk maar voor 30% van de verplaatsingen effectief nodig hebben. We nemen ook vaak de auto voor verplaatsingen die op wandel- of (elektrische) fietsafstand liggen. Of soms is er een alternatief met het openbaar vervoer voor de verplaatsing met de auto. Verder stellen we ons te weinig de vraag of een geplande verplaatsing wel essentieel is. Niet reizen door meer telewerk of door op een ander tijdstip te reizen dan tijdens de spitsmomenten kan alleszins de vervoersvraag beheersbaar maken en de piekmomenten aftoppen. De modal shift is een effect dat we willen bereiken om zo diverse andere doelstellingen te bereiken zoals: - de files en de bijhorende economische kost milderen - de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren - de volksgezondheid verbeteren en de kosten in de sociale zekerheid drukken, - klimaatdoelstellingen behalen en de klimaatopwarming afremmen - bijdragen aan natuurbescherming
In die zin is de modal shift de rode draad doorheen de doelstellingennota.
Er worden enkele doelen vastgesteld zoals

1. Verbeteren van verkeersveiligheid
2. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen
3. Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
4. Een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

Gelieve de doelstellingennota in bijlage terug te vinden.

BESLUIT:

Het CBS gaat akkoord met het ondertekenen van deze doelstellingennota zodat deze ter goedkeuring voorgelegd kan worden aan de stuurgroep.

Aldus gedaan in vergadering datum als hierboven.

De algemeen directeur,
Christi Van Calster

De voorzitter,
Gwendolyn Rutten

Voor eensluidend uittreksel.

De algemeen directeur,
Christi Van Calster

De burgemeester,
Gwendolyn Rutten

Zitting van 25 mei 2021

Aanwezig:
Bert Ceulemans, burgemeester
Bart Sorée, Maggie Thielemans, Steven Vermeulen, Roger Verduyckt, Kathleen Van Vlasselaer, schepenen
Peggy Baeten, algemeen directeur

Doelstellingennota studie Zuiderkempen

MOTIVERING

FEITEN EN CONTEXT

In de gemeenteraad van 28 september 2019 is de engagementsverklaring voor de opstart van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Vervolgens is het project in 2020 gestart. In het college van burgemeester en schepenen van 23 november 2020 is de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd.

Verder zijn de doelstellingen van het project nu vertaald in concrete doelstellingen die ter goedkeuring worden voorgesteld.

Het gaat hierbij om de volgende doelstellingen:
1) Verbeteren van verkeersveiligheid
2) Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen
3) Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
4) Een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

BIJLAGE

doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

BESLUIT

Enig Artikel

Het college van burgemeester en schepenen keurt het ontwerp van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen, goed.

Namens het college van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
get. Peggy Baeten
Voor eensluidend uittreksel
Begijnendijk, 15 juni 2021

De burgemeester
get. Bert Ceulemans

De algemeen directeur





Peggy Baeten

De burgemeester



Bert Ceulemans

College van Burgemeester en Schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 3 juni 2021
Ruimte - Omgeving

14 2021_CBS_00466 Uitvoering van projecten - Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: goedkeuring doelstellingennota - goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Walter Horemans, burgemeester; de heer Jan Hendrickx, eerste schepen; de heer Stefaan Lambrechts, tweede schepen; mevrouw Nadine Boekaerts, voorzitter BCSD; de heer Willy Beullens; mevrouw Anja Neels, algemeen directeur

Afwezig:
mevrouw Suzy Put, derde schepen

Beschrijving

Argumentatie
Binnen de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werken we met het kader van de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, die hun doorvertaling kennen in de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. We integreren ook de nieuwste inzichten over ruimtelijke-en mobiliteitsontwikkelingen. Zo kunnen we een toekomstbestendige nota voorleggen die rekening houdt met de steeds groeiende inspanningen aangaande innovatie, technologie en positieve gedragsveranderingen en bewustwording op het gebied van ruimte, mobiliteit en klimaat. Naast de doelstellingen die de vervoerregio's Kempen, Antwerpen, Mechelen en Leuven formuleren, formuleren we doelstellingen op maat van het gebied van de Zuiderkempen. In een latere fase koppelen we de doelstellingen aan actieplannen (programma's) om deze doelstellingen te verwezenlijken. In de studie Zuiderkempen focussen we vooral op het optimaliseren van de verkeersnetwerken voorde diverse modi. De acties hoofdzakelijk gekoppeld aan netwerkoptimalisaties en infra-structuuringrepen die uit deze studie volgen, dienen als input voor de regionale-en gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Het lokaal bestuur merkt op dat het aangewezen is om op pagina 4 de doelstellingen van de Vervoerregio Mechelen te vermelden, naast deze van de Vervoerregio Kempen.

Regelgeving: bevoegdheid
Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd op basis van artikel 56-57 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Fasering
De doelstellingennota wordt eerst individueel goedgekeurd door de verschillende colleges van burgemeester en schepenen. Na de goedkeuring door de individuele gemeenten, wordt de

doelstellingennota voorgelegd ter goedkeuring op de stuurgroep Mobiliteitsstudie Zuiderkempen van 30 juni.

Besluit

Artikel 1
De doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen wordt goedgekeurd.

Artikel 2
De goedkeuring wordt door de mobiliteitsconsulent overgemaakt aan de provincie Antwerpen.

Bijlagen

1. 20210630_Doelstellingennota_ZK_DV.pdf

Provincie Antwerpen

RAPPORT

DIENST MOBILITEIT
Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

DOELSTELLINGENNOTA

DOELSTELLINGENNOTA MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Inhoudsopgave

Algemeen: 3
Naar een modal shift 3
Ruimtelijk beleid 5
Doelstellingen en acties 5
1.1 / Mobiliteitsdoelstellingen 6
1.1.1 / Beleidsdoelstelling: Verbeteren van de verkeersveiligheid 6
1.1.2 / Beleidsdoelstelling: Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen ... 7
1.1.3 / Beleidsdoelstelling: Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken 8
1.1.4 / Beleidsdoelstelling: Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn. 9

Algemeen:

Naar een modal shift

Wat is een modal shift?

Modal shift is de verschuiving van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel bv. iemand die met de auto naar de bakker reed en dat voortaan met de fiets doet, heeft een modal shift van auto naar fiets gemaakt.

Waarom een modal shift?

Momenteel kennen we heel wat mobiliteitsknelpunten. Het autonetwerk, zit op haar limieten. Dagelijks zijn er files, niet enkel op de hoofdwegen, maar ook meer en meer op de secundaire en lokale wegen. Naast het probleem van verkeersdoorstroming komt ook de verkeersleefbaarheid[1] en de luchtkwaliteit in de dorpskernen en stadscentra onder druk. De doorstromingsproblemen leiden dan weer tot sluipverkeer die op hun beurt voor nog meer verkeersleefbaarheid- en verkeersveiligheidsproblemen zorgen.
Al deze ongunstige effecten zijn het gevolg van het feit dat we al onze functies in eerste instantie bereikbaar hebben gemaakt voor wie met de auto komt . Gemiddeld wordt in Vlaanderen voor 70% van de verplaatsingen de auto genomen. Hoewel we die auto eigenlijk maar voor 30% van de verplaatsingen effectief nodig hebben. We nemen ook vaak de auto voor verplaatsingen die op wandel- of (elektrische) fietsafstand liggen. Of soms is er een alternatief met het openbaar vervoer voor de verplaatsing met de auto.
Verder stellen we ons te weinig de vraag of een geplande verplaatsing wel essentieel is. Niet reizen door meer telewerk of door op een ander tijdstip te reizen dan tijdens de spitsmomenten kan alleszins de vervoersvraag beheersbaar maken en de piekmomenten aftoppen.
De modal shift is een effect dat we willen bereiken om zo diverse andere doelstellingen te bereiken zoals:

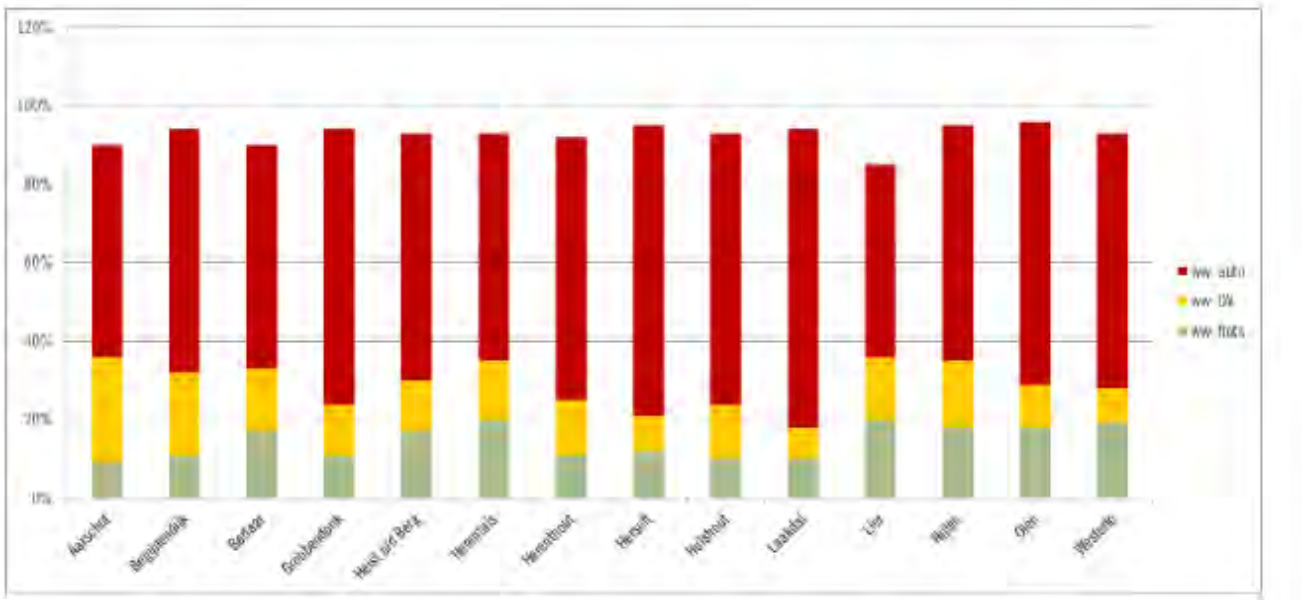
- de files en de bijhorende economische kost milderen
- de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren
- de volksgezondheid verbeteren en de kosten in de sociale zekerheid drukken,
- klimaatdoelstellingen behalen en de klimaatopwarming afremmen
- bijdragen aan natuurbescherming

In die zin is de modal shift de rode draad doorheen de doelstellingennota.

Kader

[1] De mate waarin het (gemotoriseerd) verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. Oorzaken van deze hinder zijn bijvoorbeeld geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, barrièrewerking(Bron structuurplan stad Leuven 15 mei 2007)

In het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 is de doelstelling opgenomen om de Vlaamse modal split van 70/30 naar 60/40 te verschuiven.
Ook de vervoerregio Kempen (VVR) streeft naar een wijziging van de modal split. Voor stedelijke gebieden mikt de VVR op 50/50 of zelfs beter en in buitengebied op een 60/40-verhouding (niet-duurzame ten opzichte van de duurzame vervoersmiddelen). Het kiezen voor een ander vervoermiddel moet bijdragen aan deze modal shift.
De cijfers van de huidige modal split per gemeente vind je hieronder.



modal split dominante vervoerswijze woon-werk, woon-school, woon-opleiding (bron: gemeentemonitor)

Ruimtelijk beleid

We stellen onze doelstellingen voor de Zuiderkempen op met het ruimtelijk beleid, zoals onder andere vormgegeven in de structuurplannen en beleidsplannen in opmaak, als kader.
Binnen het provinciaal ruimtelijk beleid kaderen de doelstellingen in de vier ruimtelijke principes zoals omschreven in de conceptnota van het PBRA:

- zuinig ruimtegebruik
- veerkracht
- nabijheid en bereikbaarheid
- eigenheid

Mobiliteitsbeleid kan niet los gezien kan worden van ruimtelijk beleid en vice versa. De twee zijn onlosmakelijk verbonden en de mobiliteitsdoelstellingen dienen bij te dragen aan de ruimtelijke doelstellingen. Deze ruimtelijke principes vormen een leidraad bij de uitwerking van de mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen.

Doelstellingen

Binnen de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werken we met het kader van de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, die hun doorvertaling kennen in de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. We integreren ook de nieuwste inzichten over ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen. Zo kunnen we een toekomstbestendige nota voorleggen die rekening houdt met de steeds groeiende inspanningen aangaande innovatie, technologie en positieve gedragsveranderingen en bewustwording op het gebied van ruimte, mobiliteit en klimaat. Naast de doelstellingen die de vervoerregio's Kempen, Antwerpen, Mechelen en Leuven formuleren, formuleren we doelstellingen op maat van het gebied van de Zuiderkempen. In een latere fase koppelen we de doelstellingen aan actieplannen(programma's) om deze doelstellingen te verwezenlijken.

In de studie Zuiderkempen focussen we vooral op het optimaliseren van de verkeersnetwerken voor de diverse modi. De acties hoofdzakelijk gekoppeld aan netwerkoptimalisaties en infrastructuuringrepen die uit deze studie volgen, dienen als input voor de regionale- en gemeentelijke mobiliteitsplannen.

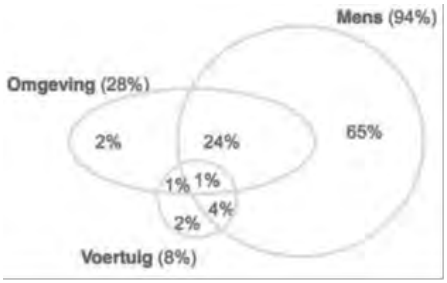
1.1 / Mobiliteitsdoelstellingen

1. Verbeteren van verkeersveiligheid
2. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen
3. Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
4. Een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

1.1.1 / Verbeteren van de verkeersveiligheid

- *Meetbare doelstelling: 0 verkeersslachtoffers tegen 2030*

Verkeersveiligheid is de mate van afwezigheid van potentiële oorzaken van een ongeval tussen verkeersdeelnemers of de mate van aanwezigheid van beschermende maatregelen tegen deze potentiële oorzaken.
Verkeersveiligheid is het resultaat van het gedrag van iedere weggebruiker, de infrastructuur, de voertuigen en de onderlinge interactie. Binnen deze studie leggen we de focus op infrastructuur en verkeersplanning.



Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Vanuit de mobiliteitsstudie Zuiderkempen ambiëren we om het aantal verkeersslachtoffers tot nul te herleiden (Vision Zero). We wensen dit te bereiken door:

- het aantal conflictpunten tussen de verkeersdeelnemers te verminderen en te vermijden waar mogelijk
- wegen zo in te richten dat ze het gewenste (rij)gedrag uitlokken
- de oversteekbaarheid te optimaliseren
- het doorgaand verkeer te weren van lokale wegen en zoveel mogelijk via verbindingswegen en hogere wegcategoriën te sturen
- het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
- ongelijkvloerse kruisingen op het spoornet en wegennet te realiseren voor veilige oversteken

- comfortabele, continue en veilige wandel- en fietsverbindingen te realiseren
- het weren van doorgaand vrachtverkeer

1.1.2 / Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen

➢ *Meetbare doelstelling: 10% meer duurzame verplaatsingen[2] op het totale aantal verplaatsingen tegen 2030*

Verkeersleefbaarheid gaat over de mate waarin het (gemotoriseerd) verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. Oorzaken van deze hinder zijn bijvoorbeeld geluidsoverlast, sluipverkeer, verkeersonveiligheid, oversteekbaarheid, luchtverontreiniging, ...

Om de verkeersleefbaarheid te verhogen dienen we het aandeel gemotoriseerd verkeer in kernen te beperken. Door er voor te zorgen dat er een sturend wegennet is voor doorgaand en bovenlokaal verkeer kunnen we sluipverkeer en doorgaand vrachtverkeer weren in kernen en wijken. Daarnaast moeten we mensen overtuigen om de wagen minder te gebruiken voor verplaatsingen in wijken en kernen, zodat de hinder en geluidsoverlast die gepaard gaan met dit gemotoriseerd verkeer verder daalt.

Dit willen we bereiken door:

- het ruimtebeslag van het autoverkeer verminderen zodat er meer kwalitatieve ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers
- het verminderen van conflictpunten met zachte weggebruikers
- het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
- het weren van sluipverkeer in de kernen
- het optimaliseren van de oversteekbaarheid in de kernen
- het weren van doorgaand vrachtverkeer in kernen

[2] Met duurzame modi wordt hier verwezen naar voetgangers, fietsers, collectief- en deelvervoer.

1.1.3 / Betere doorstroming op alle verkeersnetwerken:

- *Meetbare doelstelling:* daling van de verliestijd op alle hoofdassen van de verschillende verkeersnetwerken[3] met 5% tegen 2030

Een goede doorstroming houdt in dat de verplaatsing op het betreffende mobiliteitsnet zo min mogelijk wordt vertraagd. Dit kunnen we verwezenlijken door vertragende elementen, zoals onder andere conflictpunten, weg te werken en door de openbare ruimte zodanig in te richten dat het gewenste verplaatsingsgedrag wordt uitgelokt. Een betere doorstroming houdt ook in dat mobiliteitsbewegingen optimaal verdeeld worden over de verschillende types mobiliteitsnetwerken (treinnet, OV-net, waterwegennet, wegennetwerk, fietsnetwerk, trage wegennetwerk, …) en er geen capaciteitsproblemen worden veroorzaakt door oververzadiging. Dit willen we bereiken door:

- het doorgaand auto- en vrachtverkeer te sturen via een robuust wegennet ipv lokale wegen
- het aandeel fietsverkeer te verhogen door comfortabele, continue en snelle fietsverbindingen te realiseren
- het aantal conflictpunten op alle verkeersnetwerken verminderen
- het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
- de doorstroming op kruispunten te verbeteren
- ongelijkvloerse kruisingen op het spoornet en wegennet te realiseren voor betere doorstroming

[3] Met de verschillende verkeersnetwerken wordt hier verwezen naar voetgangersverkeer, fietsverkeer, autoverkeer, vrachtverkeer en treinverkeer.

1.1.4 / Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

- *Meetbare doelstelling: een bereikbaarheidsscore van 90% voor alle duurzame modi voor de geselecteerde bedrijventerreinen tegen 2030*

Een multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen houdt in dat bedrijventerreinen via verschillende types mobiliteitsnetwerken (openbaarvervoernetwerk, waterwegennet, wegennetwerk, fietsnetwerk, trage-wegennetwerk, …) ontsloten zijn en dus via verschillende modi bereikbaar zijn.

Om ervoor te zorgen dat bedrijvigheid goed bereikbaar is, moeten we bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn multimodaal ontsluiten voor personeel en goederen/producten, om zo de ruimtelijke doelstellingen te ondersteunen. Dit willen we bereiken door:

- het aantal conflictpunten tussen de verkeersdeelnemers weg te werken op de routes naar de goedgelegen bedrijventerreinen
- het aandeel duurzame verplaatsingen voor woon-werkverkeer te verhogen
- een multimodal ontsluiting te realiseren naar bedrijventerreinen die goed gelegen zijn

Voor eensluidend uittreksel

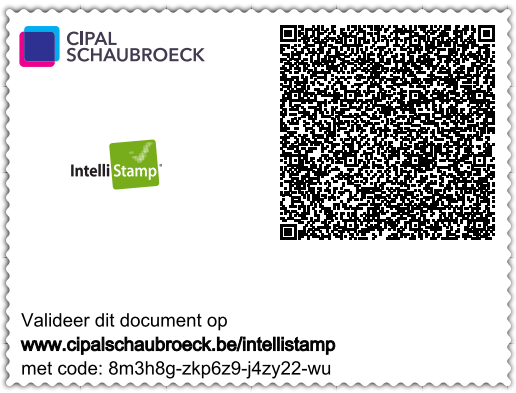
algemeen directeur
Anja Neels

burgemeester
Walter Horemans

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

ZITTING VAN 25 MEI 2021



Dit document is digitaal ondertekend.
Namens het college:

algemeen directeur,

Daan Ceulemans

burgemeester,

Marianne Verhaert

Marianne Verhaert, burgemeester

Aanwezig: Martine Taelman, Johan Verhaegen, Brent Wouters, schepenen
Daan Ceulemans, algemeen directeur

Verontschuldigd: Ulrik Anthonis, tweede schepen,
Eric Van Meensel, eerste schepen,

Afwezig:

Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - doelstellingennota - goedkeuring

HET COLLEGE

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Op vraag van gemeentebesturen Herenthout, Olen, Heist-op-den-Berg, Hulshout, Westerlo, Herselt en Laakdal organiseert provincie Antwerpen een bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen naar analogie met de uitgevoerde mobiliteitsstudies Noorderkempen en Middenkempen.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert.

Volgende knelpunten liggen aan de basis van de studie: beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zwaar verkeer door de dorpskernen en verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker (voetgangers en fietsers).

Ter voorbereiding van de stuurgroep van 30 juni 2021 werd de doelstellingennota herwerkt. In bijlage gaat de doelstellingennota.

Financiële gevolgen/visum

Meerjarenplan 2020-2025.

BD000002 We onderhouden en maken netwerken klaar voor de toekomst en dragen zo bij tot een veilige, vlotte en duurzame leefomgeving.

AP000011 We zetten in op alternatieve, slimme en vlotte verkeersstromen.

AC000316 We werken samen met andere partners aan de opmaak van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

BESLUIT

Artikel 1: Goedkeuring van de doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen met extra aandacht om voldoende in te zetten op participatie en communicatie naar de bevolking om hen mee te nemen in verhaal van de beoogde modal shift.

Artikel 2: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Provincie Antwerpen

College van burgemeester en schepenen

Besluit

GOEDGEKEURD

Zitting van 25 mei 2021

Leefomgeving - Mobiliteit

44	2021_CBS_01169	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - goedkeuring doelstellingennota - 1.811.122.7

Samenstelling

Aanwezig

de heer Luc Vleugels, burgemeester; de heer Jan Moons, schepen; de heer Patrick Feyaerts, schepen; mevrouw Sarah Wouters, schepen; mevrouw Katleen Vantyghem, schepen; de heer Eric Verbist, schepen; mevrouw Kelly Van Tendeloo, schepen; de heer Hans Welters, algemeen directeur

Verontschuldigd

de heer David Geerts, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context

De provincie Antwerpen maakt een mobiliteitsstudie Zuiderkempen op. In de doelstellingennota worden de mobiliteitsdoelstellingen geformuleerd.

Argumentatie

De mobiliteitsstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de maas begrensd door de E313 in het noorden, de N14 in het westen en de N10 in het zuiden. Aandachtspunten hierbij zijn het (zwaar) verkeer door dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar-vervoerbeleid. De bovengemeentelijke mobiliteitsstudie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma met projecten die inspelen op de verschillende modi. Bij de studie wordt uitgegaan van co-modaliteit en het STOP-principe.

In het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 is de doelstelling opgenomen om het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen van 30% naar 40%. Ook in de vervoerregio Kempen mikt men voor buitengebieden op een aandeel duurzame verplaatsingen van 40%. Voor stedelijke gebieden streeft men zelfs naar 50% duurzame verplaatsingen. In de vervoerregio Mechelen zijn gelijkaardige doelstellingen vooropgesteld.

De modal shift naar duurzame vervoerwijzen vormt de rode draad doorheen de doelstellingennota. De modal shift wordt gezien als een noodzakelijkheid om ook doelstellingen uit andere beleidsdomeinen te realiseren:

- Verbeteren verkeersveiligheid en -leefbaarheid
- Economische kost van files verminderen
- Volksgezondheid verbeteren en kosten sociale zekerheid drukken
- Klimaatdoelstellingen
- Bijdragen aan natuurbescherming

In de doelstellingennota worden 4 specifieke doelstellingen geformuleerd:

1. Verbeteren van verkeersveiligheid: naar 0 verkeersslachtoffers tegen 2030 (Vision Zero).
2. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen: stijging van het aandeel duurzame verplaatsingen (als voetganger, met fiets, met openbaar vervoer) met 10% tegen 2030.
3. Betere doorstroming op alle verkeersnetwerken: daling van de verliestijd op alle hoofdassen van de verschillende verkeersnetwerken (voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto) met 5% tegen 2030.
4. Betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn: een bereikbaarheidsscore van 90% voor alle duurzame modi voor de geselecteerde bedrijventerreinen tegen 2030.

De doelstellingennota is opgenomen in bijlage.

Juridische grond
/

Regelgeving: bevoegdheid
Artikel 41 §2 10° a) van het decreet Lokaal Bestuur: het college van burgemeester en schepenen is belast met het dagelijks bestuur van de gemeente.

Financiële informatie

Financiële informatie
/

Besluit

Artikel 1
Het college neemt kennis van de doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college besluit goedkeuring te verlenen aan de inhoud van de doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

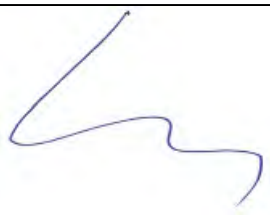
Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
(get.) Hans Welters

De burgemeester
(get.) Luc Vleugels

Voor eensluidend afschrift





De algemeen directeur
Hans Welters

De burgemeester
Luc Vleugels

college van burgemeester en schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 7 juni 2021
Sector stadsontwikkeling - Technische dienst

---

29 **2021_CBS_01084** **Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: definitieve versie doelstellingennota: goedkeuring**

Samenstelling:

Aanwezig:
mevrouw Mien Van Olmen, burgemeester en voorzitter; mevrouw Yoleen Van Camp, schepen; de heer Jan Michielsen, schepen; de heer Patrik De Cat, schepen; de heer Stefan Verraedt, schepen; de heer Bart Michiels; de heer Dirk Soentjens, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Pascal Van Nueten, schepen

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen
Op 9 april 2019 ontving de stad een uitnodiging voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen. In navolging van de studie Noorderkempen en studie Middenkempen wil de provincie Antwerpen ook een studie Zuiderkempen opmaken. De stad werd hiervoor uitgenodigd op een overleg op 10 mei 2019 in Herselt.

Op 24 juni 2019 besliste het college van burgemeester en schepenen dat de stad wenst deel te nemen aan de verdere studie aangezien de deelgemeenten Noorderwijk en Morkhoven in het voorgestelde studiegebied liggen en keurde de engagementsverklaring principieel goed. Het college van burgemeester en schepenen duidde de schepen van mobiliteit en de mobiliteitsambtenaar aan als afgevaardigden in de stuurgroep.

Op 2 juli 2019 besliste de gemeenteraad dat de stad Herentals deelneemt aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurde de engagementsverklaring goed. De gemeenteraad gaf aan dat er blijvend moet geijverd worden voor het behoud van de tonnagebeperking in Morkhoven.

Op 2 juli 2019 stelde de provincie Antwerpen de vraag om het ontwerpbestek te bespreken en eventueel opmerkingen mee te geven voor 30 augustus 2019.

Op 12 augustus 2019 besprak het college van burgemeester en schepenen het ontwerpbestek en gaf nog enkele toevoegingen voor het bestek.

Op 28 augustus 2019 werd de provincie Antwerpen ingelicht over deelname aan de studie Zuiderkempen (ondertekende engagementsverklaring) en over de gewenste toevoegingen aan het bestek.

Op 5 december 2019 keurde de deputatie van de provincie Antwerpen het bestek Zuiderkempen goed. Participerende gemeenten zijn: Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen en Westerlo.

Op 13 januari 2020 werd het college van burgemeester en schepenen op de hoogte gebracht van het starten van de gunningsprocedure en de opstart van de studie in de loop van 2020.

Op 12 maart 2020 liet de gedeputeerde voor Mobiliteit van de provincie Antwerpen, Luk Lemmens, via een kennisgeving weten dat de mobiliteitsstudie Zuiderkempen gegund is aan studiebureau Vectris-Stramien.

Op 2 juni 2020 keurde het college van burgemeester en schepenen de ingevulde fiche met knelpunten en kansen voor de stad Herentals goed. De fiche werd overgemaakt aan de provincie Antwerpen.

Op 15 juni 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerpversie van de oriëntatienota en bijhorende kaartenbundel die ter voorbereiding van de eerste stuurgroep aangeleverd werden door de provincie Antwerpen. Er werden geen opmerkingen bij deze ontwerpversie geformuleerd.

Op 1 juli 2020 vond de eerste stuurgroep plaats. Het procesverloop van de studie werd gekaderd en de ontwerpversie van de oriëntatienota werd besproken. Na implementatie van de opmerkingen die tijdens de eerste stuurgroep aan bod kwamen, de informatie uit de fiches die de gemeenten indienden en de informatie van het Vlaams verkeerscentrum, werd op 3 september 2020 de definitieve oriëntatienota en bijhorende kaartenbundel door de provincie bezorgd aan de gemeenten.

Op 30 september 2020 vond de tweede stuurgroep plaats waarin de ontwerpversie van de doelstellingennota besproken werd. Aan het studiebureau werden suggesties voor aanpassingen aan de doelstellingen doorgegeven.

Op 12 oktober 2020 werd de oriëntatienota goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Op 9 december 2020 vond de derde stuurgroep plaats waarin een toelichting gegeven werd omtrent het scenario-onderzoek dat uitgevoerd zal worden door het studiebureau.

Argumentatie
Tijdens de tweede stuurgroep, die plaatsvond op 30 september 2020, werd de ontwerpversie van de doelstellingennota besproken. Tijdens de vergadering en in de maand daaropvolgend hebben de verschillende steden en gemeenten van de Zuiderkempen suggesties voor aanpassingen aan de doelstellingen gedaan. Het studiebureau verwerkte deze suggesties tot een definitieve versie van de doelstellingennota.

De ruimtelijke doelstellingen, die in de ontwerpversie van de doelstellingennota wel nog opgenomen waren, werden nu niet meer opgenomen. Dit om te voorkomen dat een mobiliteitsstudie uitspraken

doet over een andere beleidsdomein. Dit zou op termijn namelijk juridische en procedurele conflicten kunnen geven.

In de definitieve versie van de doelstellingennota werden de zes mobiliteitsdoelstellingen van de ontwerpversie herschreven tot volgende vier algemene mobiliteitsdoelstellingen met telkens een bijhorende meetbare beschrijving:

1. Verbeteren van de verkeersveiligheid
    - meetbare doelstelling: nul verkeersslachtoffers tegen 2030
2. Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in kernen
    - meetbare doelstelling: 10 % meer duurzame verplaatsingen op het totale aantal verplaatsingen tegen 2030
3. Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
    - meetbare doelstelling: daling van de verliestijd op alle hoofdassen van de verschillende verkeersnetwerken met 5 % tegen 2030
4. Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn
    - meetbare doelstelling: een bereikbaarheidsscore van 90% voor alle duurzame modi voor de geselecteerde bedrijventerreinen tegen 2030.

De technische dienst heeft geen verdere opmerkingen bij de inhoud van de doelstellingennota.

De volgende stuurgroep van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen staat gepland op 30 juni 2021 via Teams.

Besluit

Het college van burgemeester en schepenen keurt de definitieve versie van de doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed.

Bijlagen

1. 20210630_Doelstellingennota_ZK_DV.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

de algemeen directeur
Dirk Soentjens

de burgemeester
Mien Van Olmen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Aanwezig:
Stijn Raeymaekers, Burgemeester
Stefanie Vrins, Machteld Ledegen, Maurice Helsen, Willy Torfs, Schepenen
Liesbeth Lambaerts, Algemeen directeur
Verontschuldigd:
/

Zitting van: 14 juni 2021

Agendapunt: Kennisname en goedkeuring doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Het college van burgemeester en schepenen,

Aanleiding

Kennisname en goedkeuring doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Regelgeving

Het decreet over lokaal bestuur van 2 2december 2017, en latere wijzigingen, in het bijzonder artikel 56.
Het bestuursdecreet van 7 december 2018

Feiten, context en argumentatie

Naar een modal shift

Wat is een modal shift?
Modal shift is de verschuiving van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel bv. iemand die met de auto naar de bakker reed en dat voortaan met de fiets doet, heeft een modal shift van auto naar fiets gemaakt.
Waarom een modal shift?
Momenteel kennen we heel wat mobiliteitsknelpunten. Het autonetwerk, zit op haar limieten. Dagelijks zijn er files, niet enkel op de hoofdwegen, maar ook meer en meer op de secundaire en lokale wegen. Naast het probleem van verkeersdoorstroming komt ook de verkeersleefbaarheid[1] en de luchtkwaliteit in de dorpskernen en stadscentra onder druk. De doorstromingsproblemen leiden dan weer tot sluipverkeer die op hun beurt voor nog meer verkeersleefbaarheid- en verkeersveiligheidsproblemen zorgen.
Al deze ongunstige effecten zijn het gevolg van het feit dat we al onze functies in eerste instantie bereikbaar hebben gemaakt voor wie met de auto komt . Gemiddeld wordt in Vlaanderen voor 70% van de verplaatsingen de auto genomen. Hoewel we die auto eigenlijk maar voor 30% van de verplaatsingen effectief nodig hebben. We nemen ook vaak de auto voor verplaatsingen die op wandel- of (elektrische) fietsafstand liggen. Of soms is er een alternatief met het openbaar vervoer voor de verplaatsing met de auto. Verder stellen we ons te weinig de vraag of een geplande verplaatsing wel essentieel is. Niet reizen door meer telewerk of door op een ander tijdstip te reizen dan tijdens de spitsmomenten kan alleszins de vervoersvraag beheersbaar maken en de piekmomenten aftoppen.
De modal shift is een effect dat we willen bereiken om zo diverse andere doelstellingen te bereiken zoals:
- de files en de bijhorende economische kost milderen
- de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren

- de volksgezondheid verbeteren en de kosten in de sociale zekerheid drukken,
- klimaatdoelstellingen behalen en de klimaatopwarming afremmen
- bijdragen aan natuurbescherming

In die zin is de modal shift de rode draad doorheen de doelstellingennota.

Kader

In het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 is de doelstelling opgenomen om de Vlaamse modal split van 70/30 naar 60/40 te verschuiven.

Ook de vervoerregio Kempen (VVR) streeft naar een wijziging van de modal split. Voor stedelijke gebieden mikt de VVR op 50/50 of zelfs beter en in buitengebied op een 60/40-verhouding (niet-duurzame ten opzichte van de duurzame vervoersmiddelen). Het kiezen voor een ander vervoermiddel moet bijdragen aan deze modal shift.

Doelstellingen

Binnen de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werken we met het kader van de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, die hun doorvertaling kennen in de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. We integreren ook de nieuwste inzichten over ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen. Zo kunnen we een toekomstbestendige nota voorleggen die rekening houdt met de steeds groeiende inspanningen aangaande innovatie, technologie en positieve gedragsveranderingen en bewustwording op het gebied van ruimte, mobiliteit en klimaat. Naast de doelstellingen die de vervoerregio's Kempen, Antwerpen, Mechelen en Leuven formuleren, formuleren we doelstellingen op maat van het gebied van de Zuiderkempen. In een latere fase koppelen we de doelstellingen aan actieplannen(programma's) om deze doelstellingen te verwezenlijken.

In de studie Zuiderkempen focussen we vooral op het optimaliseren van de verkeersnetwerken voor de diverse modi. De acties hoofdzakelijk gekoppeld aan netwerkoptimalisaties en infrastructuuringrepen die uit deze studie volgen, dienen als input voor de regionale- en gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Mobiliteitsdoelstellingen:

1. Verbeteren van verkeersveiligheid
2. Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen
3. Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
4. Een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

Besluit

Enig artikel. Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van en geeft goedkeuring aan voorliggende doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Aldus gedaan in zitting datum als boven.
Bij bevel:

(get.) Liesbeth Lambaerts	(get.) Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Voor eensluidend uittreksel:
Herenthout, 15 juni 2021

Liesbeth Lambaerts	Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Provincie Antwerpen
Gemeente HERSELT

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 25 mei 2021

Aanwezig: Peter Keymeulen - burgemeester
Mireille Colson, Mark Van den Wouwer, Raf Vangenechten, Pieter-Jan Parrein, Elke Verlinden - schepenen
Tina Vervloessem - algemeen directeur

OPENBARE WERKEN

37. Mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedkeuring doelstellingennota
1.811.122 VERKEER & VERVOER: mobiliteitsconvenants

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Situering
De provincie Antwerpen is bezig met de opmaak van een mobiliteitstudie Zuiderkempen. De oriëntatienota van deze studie is goedgekeurd. In overleg met de verschillende gemeenten en de provincie Antwerpen is een doelstellingennota op punt gesteld.
Deze dient door de college's van burgemeester en schepenen van alle betrokken gemeenten goedgekeurd te worden waarna die op de eerstvolgende stuurgroep gezamenlijk wordt goedgekeurd. Deze stuurgroep is voorzien voor 30 juni 2021.

Wettelijke gronden
Gemeenteraadsbeslissing van 24 juni 2020: goedkeuring engagementsverklaring.
Collegebesluit van 9 november 2020.
Collegebesluit van 16 november 2020.

Toelichting en advies
De mobiliteitstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de zone die ruwweg begrensd wordt door de E313 - N13, de N10 en de N19.
Aandachtspunten zijn het (zwaar) verkeer door de dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar vervoerbeleid. Deze studie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma met projecten die inspelen op de verschillende vervoersmodi.

Argumentatie van het college van burgemeester en schepenen leidende tot het uiteindelijke besluit
Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij het advies van de administratie.

BESLUIT
De doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen wordt goedgekeurd.

Kerkstraat 1
2230 Herselt
info@herselt.be

Namens het college van burgemeester en schepenen:

de algemeen directeur — de burgemeester

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

Voor eensluidend afschrift:

de algemeen directeur — de burgemeester

GEMEENTEBESTUUR VAN HERSELT - ANTWERPEN -

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Provincie
ANTWERPEN

Arrondissement
TURNHOUT

GEMEENTE
2235 Hulshout

ZITTING VAN 7 JUNI 2021

Aanwezig:
Geert Daems: burgemeester
Elien Bergmans, Joost Verhaegen, Hilde Van Looy, Karolien Laeremans, Saskia Luyten: schepenen
Anita Van den Eynde: algemeen directeur

BESLISSING: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Goedkeuring doelstellingsnota.

Voorgeschiedenis

- 6 september 2019: College van burgemeester en schepenen besluit zich te engageren om deel te nemen aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen.
- 12 maart 2020: Deputatie van de Provincie Antwerpen gunt de mobiliteitsstudie Zuiderkempen aan studiebureau Vectris-Stramien.
- 03 november 2020: College van burgemeester en schepenen beslist om de oriëntatienota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

Feiten en context

- Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,... Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak drong zich op.
- Voor de politieke afvaardiging in de stuurgroepen werd schepen Joost Verhaegen aangesteld, voor de ambtelijke afvaardiging in de werkgroepen de mobiliteitsambtenaar.
- Deelnemende gemeenten zijn: Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Westerlo.
- De Provincie Antwerpen stelde Vectris aan als mobiliteitsbureau om de studie uit te voeren.
- De oriëntatienota werd opgemaakt en goedgekeurd door de verschillende actoren.
- Op basis van de resultaten van de analyse en het overzicht van de knelpunten wordt in de tweede fase van de studie een strategische visie met doelstellingen uitgewerkt.
- Vectris heeft een doelstellingennota opgemaakt. Binnen de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werd er gewerkt met het kader van de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, die hun doorvertaling kennen in de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's.
  De nieuwste inzichten over ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen werden geïntegreerd om zo te komen tot een toekomstbestendige nota die rekening houdt met de steeds groeiende inspanningen aangaande innovatie, technologie en positieve gedragsveranderingen en bewustwording op het gebied van ruimte, mobiliteit en klimaat. Naast de doelstellingen die de vervoerregio's Kempen, Antwerpen, Mechelen en Leuven formuleerden, worden ook doelstellingen op maat van het gebied van de Zuiderkempen geformuleerd. In een latere fase worden de doelstellingen gekoppeld aan actieplannen (programma's) om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- Het resultaat van het onderzoek wordt gerapporteerd in de 'Doelstellingennota'. Deze doelstellingennota werd herwerkt en op punt gezet.
  Volgende mobiliteitsdoelstellingen werden geformuleerd:
  - verbeteren van verkeersveiligheid
  - verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen
  - betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
  - een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

Juridische gronden

- 22 december 2017 en latere wijzigingen: Decreet lokaal bestuur, artikel 56.

Argumentatie

De doelstellingen uit de doelstellingennota zullen in een latere fase gekoppeld worden aan actieplannen(programma's) om deze doelstellingen te verwezenlijken. De acties dienen als input voor de regionale- en gemeentelijke mobiliteitsplannen.

BESLUIT:

Enig artikel:

Het college beslist de doelstellingsnota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Bij verordening
de algemeen directeur
(get.)
Anita Van den Eynde

de burgemeester
(get.)
Geert Daems

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Bij verordening
De algemeen directeur

Anita Van den Eynde

de burgemeester

Geert Daems

Provincie **Antwerpen**
Arrondissement **Turnhout**
Gemeente Laakdal

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van donderdag 3 juni 2021

Aanwezig: Tine Gielis - Burgemeester - voorzitter
Raf Moons - Schepen
Benny Smets - Schepen
Frank Sels - Schepen
Gerda Broeckx - Schepen
Jurgen Mensch - Schepen
Jerry Verspreet - Algemeen directeur
Verontschuldigd:
Afwezig:

Edc: Mobiliteit
35 Studie Zuiderkempen: goedkeuring doelstellingennota.

BESCHRIJVING

Aanleiding en Feitelijke context

Gemeente Laakdal schreef in op de studie Zuiderkempen van de provincie Antwerpern.
Studiebureau Vectris werkte, op vraag van pronvincie Antwerpen, een voorstel van doelstellingennota uit.
Hierbij werd de feedback van de verschillende gemeenten (vergadering 9-12-2020) meegenomen.

Argumentatie

Doelstellingennota ligt in lijn van de goedkeuringen door gemeente Laakdal.
Dienst mobiliteit adviseert om nota goed te keuren zonder bijkomende opmerkingen.

BESLUIT

Enig artikel

Het college keurt de doelstellingennota goed.

Gedaan te Laakdal in zitting zoals voormeld.

Namens het schepencollege,

De algemeen directeur
Get. Jerry Verspreet

De burgemeester - voorzitter
Get. Tine Gielis

Voor éénsluidend afschrift,

De algemeen directeur
Jerry Verspreet

De burgemeester
Tine Gielis

*Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 1 blz op **code.esignflow.be** met verificatiecode **1207-1578-8031-1416**.*

Provincie Antwerpen	**STAD LIER**	Arr. Mechelen

UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Afdeling:	Wonen, Leven en Ondernemen	Pagina:	1
		Zitting dd. 5 07 2021	
Aantal leden:	8	Dagorde nr.:	B.2
Aanwezig:	Frank Boogaerts,		burgemeester
	Rik Verwaest, Ivo Andries, Bert Wollants, Thierry Suetens, Annemie Goris en Sabine Leyzen,		schepenen
	Ingrid Sillis,		algemeen directeur wnd.
Verontschuldigd:	Henri Pets,		schepen
	Werner Cazaerck,		korpschef
	Katleen Janssens,		algemeen directeur
Titel :	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Doelstellingennota. GOEDKEURING.		

Het College van burgemeester en schepenen:

Dossierverantwoordelijke: Wim Van Leemput

MOTIVERING
Voorgeschiedenis
In het college van burgemeester en schepenen van 30/09/2019 engageerde de stad zich om deel te nemen aan de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen.
Voor de politieke afvaardiging in de stuurgroepen werd schepen Bert Wollants aangesteld, voor de ambtelijke afvaardiging in de werkgroepen Wim Van Leemput.
Deelnemende gemeenten zijn:
Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Westerlo.

Tijdens het voorjaar van 2020 werd het vooronderzoek uitgevoerd met een verzameling en beschrijving van de bestaande ruimtelijke en planologische context. Het resultaat van het onderzoek wordt gerapporteerd in de 'Oriëntatienota'. De definitieve versie van de oriëntatienota werd door het CBS van 28/09/2020 goedgekeurd.
Uit de oriëntatienota volgde gelijktijdig een ontwerp-doelstellingennota. Deze werd ter kennisname voorgelegd in dezelfde vergadering.

De ontwerp-doelstellingennota werd verder uitgewerkt en wordt nu in zijn definitieve versie ter goedkeuring voorgelegd aan het CBS.

Feiten en context
De doelstellingennota vertrekt vanuit volgende twee uitgangspunten:

- Bewerkstelligen van een modal shift: Modal shift is de verschuiving van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel. bv. iemand die met de auto naar de bakker reed en dat voortaan met de fiets doet, heeft een modal shift van auto naar fiets gemaakt.
- Ruimtelijk beleid, vormgegeven in structuurplannen en beleidsplannen in opmaak, als kader: zuinig ruimtegebruik, veerkracht, nabijheid en bereikbaarheid, en eigenheid.

B.2 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Doelstellingen

Daarmee komt men tot volgende doelstellingen:

1) **<u>Verbeteren van de verkeersveiligheid</u>: 0 verkeersslachtoffers tegen 2030.**
   Men wenst dit te bereiken door:
   a) het aantal conflictpunten tussen de verkeersdeelnemers te verminderen en te vermijden waar mogelijk
   b) wegen zo in te richten dat ze het gewenste (rij)gedrag uitlokken
   c) de oversteekbaarheid te optimaliseren
   d) het doorgaand verkeer te weren van lokale wegen en zoveel mogelijk via verbindingswegen en hogere wegcategoriën te sturen
   e) het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
   f) ongelijkvloerse kruisingen op het spoornet en wegennet te realiseren voor veilige oversteken
   g) comfortabele, continue en veilige wandel- en fietsverbindingen te realiseren
   h) het weren van doorgaand vrachtverkeer
2) **<u>Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen:</u> 10% meer duurzame verplaatsingen op het totale aantal verplaatsingen tegen 2030.**
   Men wenst dit te bereiken door:
   a) het ruimtebeslag van het autoverkeer verminderen zodat er meer kwalitatieve ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers
   b) het verminderen van conflictpunten met zachte weggebruikers
   c) het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
   d) het weren van sluipverkeer in de kernen
   e) het optimaliseren van de oversteekbaarheid in de kernen
   f) het weren van doorgaand vrachtverkeer in kernen
3) **<u>Betere doorstroming op alle verkeersnetwerken:</u> daling van de verliestijd op alle hoofdassen van de verschillende verkeersnetwerken met 5% tegen 2030.**
   Men wenst dit te bereiken door:
   a) het doorgaand auto- en vrachtverkeer te sturen via een robuust wegennet ipv lokale wegen
   b) het aandeel fietsverkeer te verhogen door comfortabele, continue en snelle fietsverbindingen te realiseren
   c) het aantal conflictpunten op alle verkeersnetwerken verminderen
   d) het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen
   e) de doorstroming op kruispunten te verbeteren
   f) ongelijkvloerse kruisingen op het spoornet en wegennet te realiseren voor betere doorstroming
4) **<u>Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn</u>: een bereikbaarheidsscore van 90% voor alle duurzame modi voor de geselecteerde bedrijventerreinen tegen 2030.**
   Men wenst dit te bereiken door:
   a) het aantal conflictpunten tussen de verkeersdeelnemers weg te werken op de routes naar de goedgelegen bedrijventerreinen
   b) het aandeel duurzame verplaatsingen voor woon-werkverkeer te verhogen
   c) een multimodale ontsluiting te realiseren naar bedrijventerreinen die goed gelegen zijn

De volledige doelstellingennota werd als bijlage aan dit besluit toegevoegd.

Adviezen

Mobiliteitsraad:

Het CBS heeft voor dergelijke dossiers graag het advies van de mobiliteitsraad. Dit werd ook zo aangegeven bij de goedkeuring van de oriëntatienota in september 2020. Door het door de

Zuiderkempen gegeven tijdsbestek heeft geen adviesvorming kunnnen plaatsvinden. Er is bijgevolg op dit moment geen input vanuit de mobiliteitsraad.

Dienst mobiliteit:
Op ruimtelijk vlak zijn de doelstellingen weinig ambitieus. Nochtans is het ruimtelijk beleid het allereerste en belangrijkste aangrijpingspunt om mobiliteitskwesties aan te pakken.

De doelstellingen zelf zijn sterk gefocust op het verkeerskundige, met een groot accent op de problematiek van sluikverkeer.

De doelstellingen kunnen op sommige vlakken best wat duidelijker geformuleerd worden:

- 0 verkeersslachtoffers: er wordt aangenomen hiermee de 'doden 30d' bedoeld worden maar dat kan best verduidelijkt worden. Een verkeersslachtoffer kan immers ook een gewonde zijn.
- Verkeersleefbaarheid: 10% meer duurzame verplaatsingen. Wat is de referentie voor de 10% toename?
  Als het verkeer in zijn geheel met 10% toegenomen is tegen 2030 kan men concluderen dat de doelstelling behaald is (zonder iets te doen). De kans is reëel dat als er 10% meer verplaatsingen zijn tegen 2030, dat alle modi ongeveer met 10% toegenomen zullen zijn, of niet natuurlijk. Er is dus nog een referentie vast te leggen en er moet nog bepaald worden hoe men gaat meten.
- Daling van de verliestijd:
  - gelijkaardig aan voorgaande: hoe te meten/bepalen? 5% minder verliestijd t.o.v. nu? T.o.v. de extrapolatie van vandaag naar 2030 in een nulscenario? De referentie is dus ook nog te verduidelijken.
  - Verliestijd van de verschillende netwerken: is het dan ook de verliestijd van de verschillende deelnemers? Dus ook de fietser of de bus op het autonetwerk? Houdt dit in dat bijvoorbeeld een fietser die nu 2min moet wachten aan een lichtenregeling, dat die wachttijd met 5% verkleind zal worden? En is dat dan de beoogde kwaliteitsverbetering voor een fietser? (Een verkleining van 120sec naar 114sec).

Argumentatie
Het CBS dringt erop aan bij de 'Mobiliteitsstudie Zuiderkempen' om in de volgende fase van de studie zeker tijd en ruimte te voorzien om de adviesraad te kunnen betrekken.
Het CBS vraagt de onduidelijkheden in de opgestelde doelstellingen te verduidelijken in de verdere uitwerking van de doelstellingen.
Antwoord vanuit de provincie Antwerpen: Het kan nuttig zijn om referentiejaren toe te voegen. In het eindrapport kan dit nog bijgestuurd worden.

BESLUIT
Art 1 :
Het college keurt de doelstellingennota van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen voorlopig goed in afwachting van verdere verduidelijking en uitwerking in het eindrapport van de studie.

Art 2 :
Kopieën:

Aantal	Bestemmeling
1	Provincie Antwerpen

B.2 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Doelstellingen

De algemeen directeur wnd.
(Get.) Ingrid Sillis

De burgemeester
(Get.) Frank Boogaerts

Voor eensluidend afschrift,

De algemeen directeur

(Get.) Katleen JANSSENS

De burgemeester

(Get.) Frank BOOGAERTS

college van burgemeester en schepenen
Besluit

Zitting van 26 juli 2021
Afdeling ruimte - Ruimte

Getekend door

60 Doelstellingennota Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Paul Verbeeck, burgemeester; mevrouw Griet Van Olmen, schepen; de heer Luc Luyten, schepen; de heer Paul Laurijssen, schepen; de heer Tom Covens, schepen; mevrouw Iris Mulkens, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Bert Celis, schepen; mevrouw Lien Du Four, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context
In het kader van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werd een doelstellingennota opgemaakt. De nota omvat volgende beleidsdoelstellingen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
- Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

Argumentatie
In het kader van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen werd een doelstellingennota opgemaakt. Deze moet goedgekeurd worden door het college van burgemeester en schepenen. Na de goedkeuring door de individuele gemeenten, keurt men de doelstellingennota gezamenlijk goed op niveau van de stuurgroep 'mobiliteitsstudie Zuiderkempen'.

Financiële en beleidsinformatie

Beleidsinformatie
Dit punt werd besproken met Bert Celis op 10 juni 2021.

Besluit

Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de doelstellingennota Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze goed.

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 17 juni 2021

Doelstellingennota Zuiderkempen. Goedkeuring.

Aanwezigheden

Aanwezig Seppe Bouquillon, burgemeester
Ellen Deswert, Elke Tweepenninckx, Sander Verboven, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
Jeroen Peeters, algemeen directeur

Motivering

Voorgeschiedenis
Op 8 augustus 2019 keurde het college van burgemeester en schepenen de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen goed.

Op 8 oktober 2020 keurde het college van burgemeester en schepenen de oriëntatienota voor de bovengemeentelijke mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed.

Context en argumentatie
Het planproces voor de opmaak van de mobiliteitsstudie bestaat uit drie fasen:
- oriëntatiefase
- conceptfase
- eindvisie (rapport) met actieplan

De oriëntatiefase bestaat uit de opmaak van een oriëntatienota. Hierin werd de ruimtelijke en verkeerskundige context van het studiegebied (Zuiderkempen) grondig onderzocht, wat resulteerde in een SWOT-analyse.

De conceptfase start met de opmaak van een doelstellingennota. Het is dit document dat voorligt ter goedkeuring.

Voor de doelstelling omtrent multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen valt op dat het enkel gaat over 'goedgelegen bedrijventerreinen volgens de vigerende beleidsplannen'. Daarmee wordt er geen uitspraak gedaan over het vrachtverkeer op niet-multimodaal ontsloten bedrijventerreinen, via water of spoor. De intensiteit van vrachtverkeer op N152, door de dorpskern van Olen, is één van de voornaamste redenen geweest om deel te nemen aan de bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen, nadat Olen eerder partner was in de studie Middenkempen.

Olen vraagt daarom in de doelstellingen van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen ook aandacht te hebben voor de bereikbaarheid van niet-multimodaal ontsloten bedrijventerreinen, via water of spoor, waarbij gestreefd wordt naar een reductie van de het aantal vrachtbewegingen.

Beslissingsbevoegdheid

- decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, zoals gewijzigd, artikel 56

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen keurt de doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed, onder voorwaarde dat er ook aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van niet-multimodaal ontsloten bedrijventerreinen, via water of spoor, waarbij gestreefd wordt naar een reductie van het aantal vrachtbewegingen.

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
burgemeester,
Seppe Bouquillon

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur

burgemeester

PLAATSELIJK BESTUUR VAN OLEN
Prov. Antwerpen

Jeroen Peeters

Seppe Bouquillon

College van burgemeester en schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 31 mei 2021
Westerlo - Mobiliteit

10 2021_CBS_00822 Doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Guy Van Hirtum, voorzitter; mevrouw Tinne Wuyts, schepen; de heer Filip Verrezen, schepen; mevrouw Kelly Verboven, schepen; de heer Kristof Welters, schepen; de heer Paul Helsen, voorzitter BCSD en schepen; de heer Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Clyde Tai-Apin, schepen

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.

Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:

- beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- zwaar verkeer doorheen dorpskernen
- verkeersveiligheid zwakke weggebruiker

Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.

Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.

Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.

In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed.

Deze goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.

In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).

Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerpversie, geen beslissingsdocument, maar een werkdocument. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.

Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.

Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit volgende opmerkingen inzake de ontwerporiëntatienota aan Provincie Antwerpen, programmacoördinatie Zuiderkempen:

- Westerlo werd vergeten te benoemen in gemeenten behorende tot vervoerregio Kempen (punt 4.2.2.)
- Stand van zaken aangaande August Cannaertsstraat: fietspaden in vrachtroutenetwerk naar bedrijventerrein Heultje (punt 6.2.2.) : werken anno 2020 : nieuwe riolering, wegdek en fietspaden: deze blijven dubbelrichting, maar zullen afgescheiden aangelegd worden (met groenbuffer van 0,95 m) en zullen een breedte van 2,5 m kennen.

Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerporiëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Tijdens zitting van het college op 15 september 2020 werd de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Tijdens diezelfde zitting nam het college kennis van de doelstellingennota. Het college wenste toch het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314 en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.

Argumentatie
Dienst mobiliteit mocht op 17 mei 2021 de definitieve versie van de doelstellingennota ontvangen.

In deze doelstellingennota vormt de modal shift de rode draad. De modal shift is een effect dat men wil bereiken om zo diverse andere doelstellingen te bereiken zoals:

- De files en de bijhorende economische kost milderen
- De verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren
- De volksgezondheid verbeteren en de kosten in de sociale zekerheid drukken
- Klimaatdoelstellingen behalen en de klimaatopwarming afremmen
- Bijdragen aan natuurbescherming

De doelstellingen voor de Zuiderkempen worden opgesteld met het ruimtelijk beleid, zoals o.a. vormgegeven in de structuurplannen en beleidsplannen in opmaak, als kader. Binnen het provinciaal ruimtelijk beleid kaderen de doelstellingen in de vier ruimtelijke principes zoals omschreven in de conceptnota van het PBRA:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

Binnen de mobiliteitsstudie Zuiderkempen wordt gewerkt met het kader van de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, die hun doorvertaling kennen in de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. De nieuwste inzichten over ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen worden geïntegreerd.

In de studie Zuiderkempen wordt er vooral gefocust op het optimaliseren van de verkeersnetwerken voor de diversi modi. De acties hoofdzakelijk gekoppeld aan netwerkoptimalisaties en infrastructuuringrepen die uit deze studie volgen, dienen als input voor de regionale- en gemeentelijke mobiliteitsplannen.

De mobiliteitsdoelstellingen zijn :

- Verbeteren van de verkeersveiligheid – een meetbare doelstelling : 0 verkeersslachtoffers tegen 2030. Binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen wordt de focus gelegd op infrastructuur en verkeersplanning.
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen – een meetbare doelstelling : 10% meer duurzame verplaatsingen op het totale aantal verplaatsingen tegen 2030. Binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen vertaald zich door er voor te zorgen dat er een sturend wegennet is voor doorgaand en bovenlokaal verkeer, zodat sluipverkeer en doorgaand vrachtveer uit de kernen en wijken kan worden geweerd. Daarnaast moet mensen overtuigd worden om de wagen minder te gebruiken voor verplaatsingen in wijken en kernen.
- Betere doorstroming op alle verkeersnetwerken – een meetbare doelstelling : daling van de verliestijd op alle hoofdassen van de verschillende verkeersnetwerken met 5% tegen 2030. De verplaatsing op het betreffende mobiliteitsnet moet zo min mogelijk worden vertraagd. Dit kan verwezenlijkt worden door vertragende elementen, zoals o.a. conflictpunten weg te werken en door de openbare ruimte zodanig in te richten dat het gewenste verplaatsingsgedrag wordt uitgelokt. Een betere doorstroming houdt ook in dat mobiliteitsbewegingen optimaal verdeeld worden over de verschillende types mobiliteitsnetwerken en er geen capaciteitsproblemen worden veroorzaakt door oververzadiging.
- Een betere en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn – een meetbare doelstelling : een bereikbaarheidsscore van 90% voor alle duurzame modi voor de geselecteerde bedrijventerreinen tegen 2030. Een multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen houdt in dat bedrijventerreinen via verschillende types mobiliteitsnetwerken ontsloten zijn en dus via verschillende modi bereikbaar zijn.

Dienst mobiliteit en programmacoördinatie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen vraagt goedkeuring van deze doelstellingennota door het schepencollege. Na de goedkeuring door de individuele gemeenten, zal de doelstellingennota gezamenlijk goedgekeurd worden op niveau van de stuurgroep 'mobiliteitsstudie Zuiderkempen'.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025
- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen keurt de definitieve versie van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college wenst toch nogmaals het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314 en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

Jo
Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester

nota

Aan Provincie Antwerpen **Van** De Lijn

Datum 14 juni 2021

Versie 1

Opmerkingen doelstellingennota studie Zuiderkempen

We hebben de doelstellingennota van de studie Zuiderkempen gelezen. Na het lezen komen we tot de conclusie dat we ons in een deel van de doelstellingen kunnen vinden, maar dat bij een aantal andere doelstellingen graag nog enige nuancering hadden gezien. Onze opmerkingen op de verschillende doelstellingen worden hierna weergegeven per doelstelling.

1. Verbeteren verkeersveiligheid

Geen opmerkingen

2. Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen

Bij deze doelstelling wordt gestreefd om 10% meer duurzame verplaatsingen te krijgen tegen 2030. Bij deze doelstelling stellen we ons twee vragen:

1) Wat is de referentie waar tegenover 10% meer gehaald moet worden
2) Is het niet beter om de Vlaamse doelstelling na te streven waarbij 40% van de verplaatsingen duurzaam moet gebeuren? Of misschien zelfs ambitieuzer 50% van de verplaatsingen?

3. Betere doorstroming op alle verkeersnetwerken

Vanuit De Lijn zijn we voorstander van een verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer. De vraag is of je hiervoor de doorstroming op alle verkeersnetwerken moet verbeteren. Het kan ook een bewuste keuze zijn om het autoverkeer slecht te laten doorstromen en het openbaar vervoer te bevorderen. Een betere doorstroming voor het openbaar vervoer en een minder goede doorstroming voor het autoverkeer kan daarnaast ook bijdragen tot de tweede doelstelling voor de Zuiderkempen namelijk het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Als het openbaar vervoer structureel sneller is (of quasi even snel) als de wagen krijg je automatisch een shift naar het openbaar vervoer.

Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
Motstraat 20 - 2800 Mechelen – tel. 015 40 87 11 - fax 015 40 87 09
ING 375-1117316-52 - BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

De doelstelling van de verliestijd laten verminderen zouden we dus graag meer genuanceerd zien. Waarbij de focus meer komt te liggen op het openbaar vervoer en minder op autonetwerk.

4. Een betere multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

Bedrijventerreinen zijn traditioneel moeilijk ontsluitbaar met (klassiek) openbaar vervoer. Werknemers komen hierbij vaak van verschillende richtingen waardoor openbaar vervoer hiernaartoe enkel organiseerbaar is door eerst van alle richtingen te bundelen op een vlot bereikbaar punt. Het probleem dat zich hierbij dan stelt, is dat vooral voor werknemers in shiften deze bundeling niet mogelijk is. We zouden in dit scenario dan alle aan- en afvoerlijnen moeten laten rijden zodat ze ook voor werknemers in shiften bruikbaar zijn. Mensen gaan immers pas het openbaar vervoer gebruiken als zowel hun heen- als terugreis met het openbaar vervoer kan. Iets wat bij werken in shiften vaak niet het geval. Voor bedrijventerreinen geldt dus dat als het bedrijf gelegen is langs een route van het OV dat we dit (aan de rand) kunnen meenemen. Hierbij zijn de uren wel vaak niet aangepast aan de werkuren van de bedrijven.

Momenteel voorzien we in het OV-plan van de vervoerregio Kempen geen aparte lijnen naar deze terreinen in te leggen. Voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen stelt De Lijn in dat plan voor om dit te doen door middel van VOM. Aangezien de studie Zuiderkempen een aanvulling vormt op het regionaal mobiliteitsplan dienen beide plannen op elkaar te worden afgestemd.

Een doelstelling opleggen dat de bereikbaarheidsscore voor alle duurzame modi 90% moet bedragen lijkt ons dan ook zeer ambitieus. Daarnaast hadden we ook graag een lijst gekregen van deze goed gelegen bedrijventerreinen. Een bedrijvenzone zoals ENA (die grotendeels in het projectgebied is gelegen) kan dan wel vlot bereikbaar zijn met de wagen of multimodaal ontsloten zijn voor vrachtvervoer. Dat wil daarom nog niet zeggen dat ze vlot bereikbaar is met openbaar vervoer.

Vlaamse Vervoermaatschappij

Motstraat 20 - 2800 Mechelen – tel. 015 40 87 11 - fax 015 40 87 09

ING 375-1117316-52 - BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

6.7. Conceptnota

Provincie Antwerpen

RAPPORT

DIENST MOBILITEIT
Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit

ZUIDERKEMPEN

CONCEPTNOTA

COLOFON

Opdrachtgever
Provincie Antwerpen
Departement Ruimtelijke ordening en mobiliteit
Dienst Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22 - 2018 Antwerpen
www.provincieantwerpen.be

Contactpersoon
Mathias De Beucker
T 03/240 66 53
mathias.debeucker@provincieantwerpen.be

Opdrachthouder
VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be

Contactpersoon
Geert Vercruysse
T 016/31 91 03
geert.Vercruysse@vectris.be

Onderaannemer
Stramien cvba
Peter Vermeulen
Broederminstraat 52 – 2018 Antwerpen
T 03/248 54 02 – F 03/248 77 80

Projectteam
Geert Vercruysse, projectleider
Annelien Uvin / Ciska Geysens: tekenaars
Jos Wouters: projectmedewerker

Versie: conceptnota – Maart 2021

Inhoud

0 Leeswijzer 2
1. scenario's openbaar vervoer 3
1.1. Scenario 1A : Hoogwaardig-openbaarvervoer met huidige lijnvoering van buslijn 305 als basis .. 3
1.1.1. Korte inleiding 3
1.1.2. Wat wensen we te onderzoeken 5
Hoe groot zal de reizigerswinst zijn van deze HOV lijn. Zal de hogere frequentie en reistijd voor meer reizigers zorgen en vooral voor een shift van de auto naar het openbaar vervoer? 5
1.1.3. Opsomming wijzigingen verkeersnetwerken in het model 5
1.1.4. figuren verkeersmodel 6
– verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering. 6
– Lijnstrip met overzicht van het aantal op- en afstappers 6
1.2. Scenario 1B: Hoogwaardig-openbaarvervoer met oude spoorwegbedding Herentals-Aarschot als basis 7
1.2.1. Korte inleiding 7
1.2.2. Wat wensen we te onderzoeken 8
Hoe groot zal de reizigerswinst zijn van deze HOV lijn. Zal de hogere frequentie en reistijd voor meer reizigers zorgen en vooral voor een shift van de auto naar het openbaar vervoer. Kan het nieuwe product in de vorm van een HOV lijn op eigen bedding en branding voor extra reizigers zorgen. 8
1.2.3. Opsomming wijzigingen verkeersnetwerken in het model 8
1.2.4. figuren verkeersmodel 10
– verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering. 10
– Lijnstrip met overzicht van het aantal op- en afstappers 10
1.3. Scenario 1C : Opnieuw in dienst stellen spoorlijn Herentals-Aarschot als IC-treinverbinding 11
1.3.1. Korte inleiding 11
1.3.2. Wat wensen we te onderzoeken 12
1.3.3. Opsomming wijzigingen verkeersnetwerken in het model 13
1.3.4. figuren verkeersmodel 13
– verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering. 13
– lijnstrip met overzicht van het aantal op- en afstappers 13
1.4. Scenario 1D : Opnieuw in dienst stellen als spoorlijn Herentals-Aarschot als L-treinverbinding . 13

1.4.1. Korte inleiding 14
1.4.2. Wat wensen we te onderzoeken 15
1.4.3. Opsomming wijzigingen verkeersnetwerken in het model 15
1.4.4. figuren verkeersmodel 16
– verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering. 16
2. Scenario's autoverkeer 17
2.1. Scenario's kort 17
2.2. Referentiescenario 18
2.2.1. inleiding 18
2.2.2. Wat wensen we te onderzoeken 19
2.2.3. Figuren verkeersmodel 19
2.3. Scenario 1: één grote maas en optimaliseren van de randen en weren doorgaand verkeer Zuiderkempen 20
2.3.1. inleiding 20
2.3.2. wat wensen we te onderzoeken 21
2.3.3. wijzigingen verkeersnetwerken 21
2.3.4. Figuren verkeersmodel 30
2.4. Scenario 2: Uitbouw interne ontsluitingsweg Zuiderkempen 31
2.4.1. Inleiding 31
2.4.2. Wat wensen we te onderzoeken 31
2.4.3. Beschrijving verkeersingrepen 31
2.4.4. Figuren verkeersmodel 38
2.5. Scenario 3: herstructurering onderliggend wegennet en uitbouw groene kamers, autoluwe fietsroutes 39
2.5.1. Inleiding 39
2.5.2. Wat wensen we te onderzoeken 39
2.5.3. Beschrijving verkeersingrepen 40
2.5.4. Figuren verkeersmodel 45
2.5. Scenario 4: optimalisatie ontsluiting ENA zone met nieuwe op- en afrit Grobbendonk 46
2.5.1. inleiding 46
2.5.2. Wat wensen we te onderzoeken 46
2.5.3. Beschrijving verkeersingrepen 46
2.5.4. Figuren verkeersmodel 49

3. Vervolgtraject 49

Conceptnota – maart 2021

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

0 Leeswijzer

Bij het lezen van deze conceptnota moet men er zich van bewust zijn dat het hier om conceptuele denkoefeningen gaat. In deze fase wordt er nog niet over oplossingen en maatregelen gesproken. De voorliggende scenario's omvatten ingrepen op netwerkniveau die met een verkeersmodel worden doorgerekend. De scenario's hebben enkel tot doel effecten te bestuderen en inzicht te krijgen in gunstige en ongunstige effecten (hoe verschuiven de verkeersstromen?). Dit noemen we de kwantitatieve beoordeling, op basis van de cijfers die de computer heeft berekend. Daarnaast zullen de scenario's ook kwalitatief beoordeeld worden (interpretatie van de effecten).
Het is niet de bedoeling om dan 1 van de doorgerekende scenario's te kiezen. Wel om in onderling overleg een visie uit te schrijven die elementen kan bevatten van de verschillende scenario's.

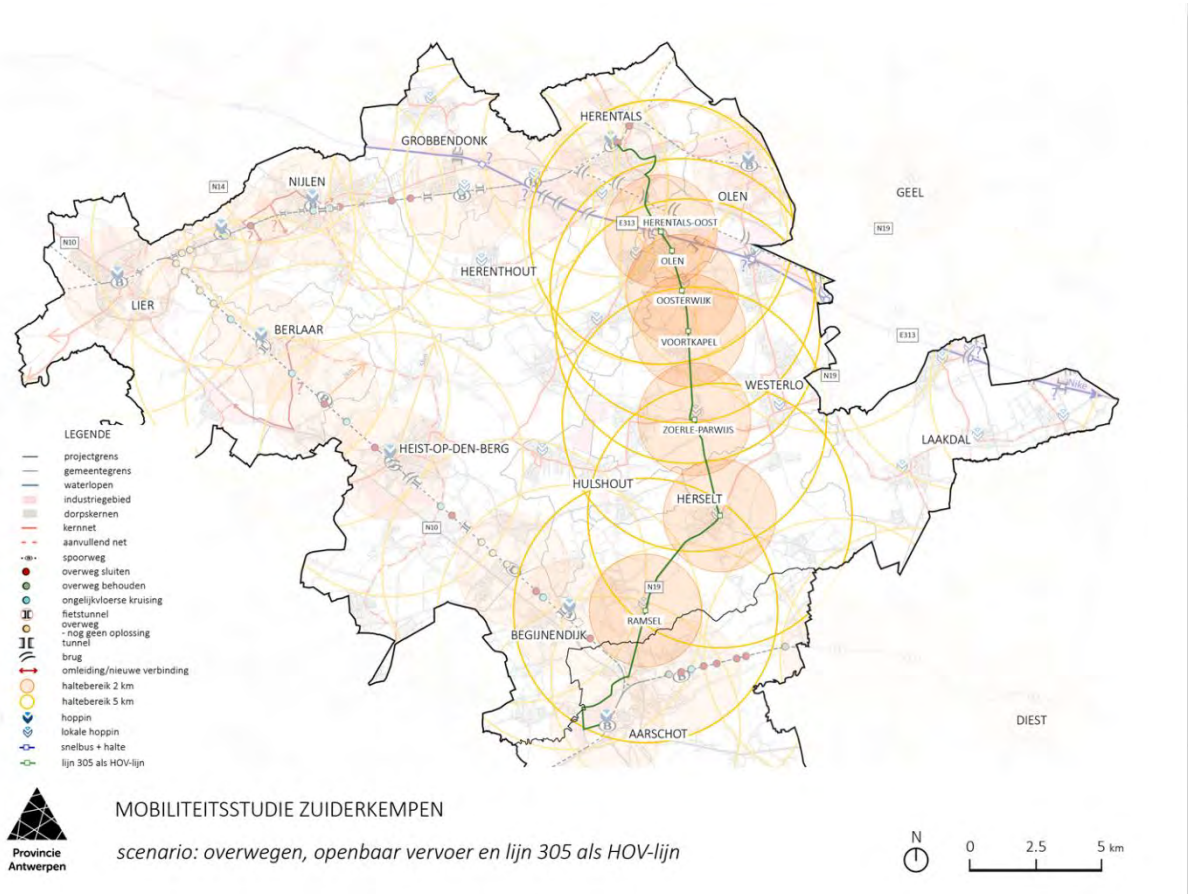
De studie heeft als doel de robuustheid van elk scenario te onderzoeken. Hierbij wordt gezocht naar oplossingen om de bedrijventerreinen beter te ontsluiten en om tegelijk ook maatregelen te nemen om sluipverkeer doorheen de Zuiderkempen te ontmoedigen. De nota volgt het STOP principe waarbij we in eerste instantie een visie beschrijven op het fietsnetwerk en het openbaar vervoer. Vervolgens wordt een visie ontwikkeld op het gewenste autonetwerk. Bij de uitwerking van de scenario's worden de kansen in de wijziging van het netwerk voor fiets en openbaar vervoer besproken.
Voor de fiets wordt aanvullend op het huidige provinciale netwerk gezocht naar een verfijning van het fietsnetwerk en worden maatregelen genomen om bepaalde routes autoluw te maken en sluipverkeer te weren. Dit wordt vertaald in het concept van de groene fietsroutes. Deze maatregelen worden één keer doorgerekend met het verkeersmodel om de effecten op het lokale wegennetwerk te kennen. Voor het openbaar vervoer wordt een invulling gegeven aan het begrip basisbereikbaarheid. Als basis hanteren we hier het goedgekeurde kernnet en aanvullend net. Daarnaast zijn er twee treinscenario's uitgewerkt voor de verbinding Herentals-Aarschot en twee HOV verbindingen tussen Herentals en Aarschot.

1. scenario's openbaar vervoer

1.1. Scenario 1A : Hoogwaardig-openbaarvervoer met huidige lijnvoering van buslijn 305 als basis

1.1.1. KORTE INLEIDING

De huidige lijnvoering van de buslijn 305 blijft behouden. De buslijn zal als sneldienst gaan rijden met een beperkt aantal haltes en krijgt een half uur frequentie in de daluren en 15 ' frequentie in de spits. De HOV-lijn wordt ingevuld met een trambus.
Aan het Verkeerscentrum zal ook worden gevraagd om naast de sneldienst ook een combinatie van sneldienst met behoud lijn 305 als ontsluitende buslijn door te rekenen.
In Herentals zal de bus via de Augustijnenlaan rijden i.p.v. via het centrum. De Stad Herentals voorziet de afbouw van de verkeersfunctie in de Augustijnenlaan en wenst over te gaan tot een vergroening van de Augustijnenlaan. De Augustijnenlaan kan hier een rol opnemen als OV – Corridor. In Aarschot wordt voorgesteld om de bus via de ring en de Nieuwlandlaan te laten aansluiten bij de achterzijde van het station. Op die manier wordt de drukte in het centrum vermeden. Er zal worden nagegaan hoe de aansluiting aan de achterzijde van het station kan worden georganiseerd.


HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
OLEN
GEEL
HERENTALS-OOST
OLEN
OOSTERWIJK
VOORTKAPEL
HERENTHOUT
LIER
BERLAAR
WESTERLO
ZOERLE-PARWIJS
LAAKDAL
HEIST-OP-DEN-BERG
HULSHOUT
HERSELT
RAMSEL
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
DIEST
N14
N10
E313
N19
LEGENDE
projectgrens
gemeentegrens
waterlopen
industriegebied
dorpskernen
kernnet
aanvullend net
spoorweg
overweg sluiten
overweg behouden
ongelijkvloerse kruising
fietstunnel
overweg - nog geen oplossing
tunnel
brug
omleiding/nieuwe verbinding
haltebereik 2 km
haltebereik 5 km
hoppin
lokale hoppin
snelbus + halte
lijn 305 als HOV-lijn
Provincie Antwerpen
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN
scenario: overwegen, openbaar vervoer en lijn 305 als HOV-lijn
N
0
2.5
5 km

1.1.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

Hoe groot zal de reizigerswinst zijn van deze HOV lijn. Zal de hogere frequentie en reistijd voor meer reizigers zorgen en vooral voor een shift van de auto naar het openbaar vervoer?
Wat zullende belangrijkste op- en afstaphaltes zijn op deze lijn.

1.1.3. OPSOMMING WIJZIGINGEN VERKEERSNETWERKEN IN HET MODEL

Tussen Herentals en Aarschot worden de volgende haltes voorzien op de sneldienst:

- Halte Herentals -Oost / carpoolparking
- Halte centrum Olen
- Centrum Oosterwijk
- Centrum Voortkapel
- Centrum Zoerle -Parwijs
- Centrum Herselt
- Halte Ramsel Truitseinde

Er wordt afgesproken om de HOV -lijn apart door te rekenen van de HOV studie voor de E313. Er kan wel in het model worden gekeken naar het aantal potentiële opstappers aan de halte carpoolparking en welke herkomst deze reizigers hebben. Volgende dienstregeling is van toepassing.

scenario 1A
via huidige lijnvoering lijn 305

	afstandtss haltes	snelheid 40km/u		Vertrek station Aarschot												
Aarschot station				6u03	6u33	7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u33	10u03	10u33	11u03	11u33	12u03
Ramsel Truitseinde	5,3km	7,95min	7m57sec	6u14	6u44	7u14	7u44	8u14	8u44	9u14	9u41	10u11	10u41	11u11	11u41	12u11
Herselt Dorp	4,8km	7,2min	7m12sec	6u21	6u51	7u21	7u51	8u21	8u51	9u21	9u48	10u18	10u48	11u18	11u48	12u18
Zoerle-Parwijs dorp	4,2km	6,3min	6m18sec	6u27	6u57	7u27	7u57	8u27	8u57	9u27	9u54	10u24	10u54	11u24	11u54	12u24
Voortkapel Trapstraat	3km	4,5min	4m30sec	6u32	7u02	7u32	8u02	8u32	9u02	9u32	9u59	10u29	10u59	11u29	11u59	12u29
Oosterwijk Busselen	1,5km	2,25min	2m15sec	6u34	7u04	7u34	8u04	8u34	9u04	9u34	10u01	10u31	11u01	11u31	12u01	12u31
Olen Dorp	2km	3min	3min	6u37	7u07	7u37	8u07	8u37	9u07	9u37	10u04	10u34	11u04	11u34	12u04	12u34
Herentals Oost	800m	1,2min	1m12sec	6u38	7u08	7u38	8u08	8u38	9u08	9u38	10u05	10u35	11u05	11u35	12u05	12u35
Herentals Station	4,5km	6,75min	6m45sec	6u49	7u19	7u49	8u19	8u49	9u19	9u49	10u12	10u42	11u12	11u42	12u12	12u42

Herentals Station				6u46	7u16	7u46	8u16	8u46	9u16	9u46	10u16	10u46	11u16	11u46	12u16	12u46
Herentals Oost				6u57	7u27	7u57	8u27	8u57	9u23	9u53	10u23	10u53	11u23	11u53	12u23	12u53
Olen Dorp				7u	7u30	8u	8u30	9u	9u24	9u54	10u24	10u54	11u24	11u54	12u24	12u54
Oosterwijk Busselen				7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u27	9u57	10u27	10u57	11u27	11u57	12u27	12u57
Voortkapel Trapstraat				7u05	7u35	8u05	8u35	9u05	9u29	9u59	10u29	10u59	11u29	11u59	12u29	12u59
Zoerle Parwijs dorp				7u10	7u40	8u10	8u40	9u10	9u34	10u04	10u34	11u04	11u34	12u04	12u34	13u04
Herselt Dorp				7u16	7u46	8u16	8u46	9u16	9u40	10u10	10u40	11u10	11u40	12u10	12u40	13u10
Ramsel Truitseinde				7u23	7u53	8u23	8u53	9u23	9u47	10u17	10u47	11u17	11u47	12u17	12u47	13u17
Aarschot station				7u34	8u04	8u34	9u04	9u34	9u55	10u25	10u55	11u25	11u55	12u25	12u55	13u25

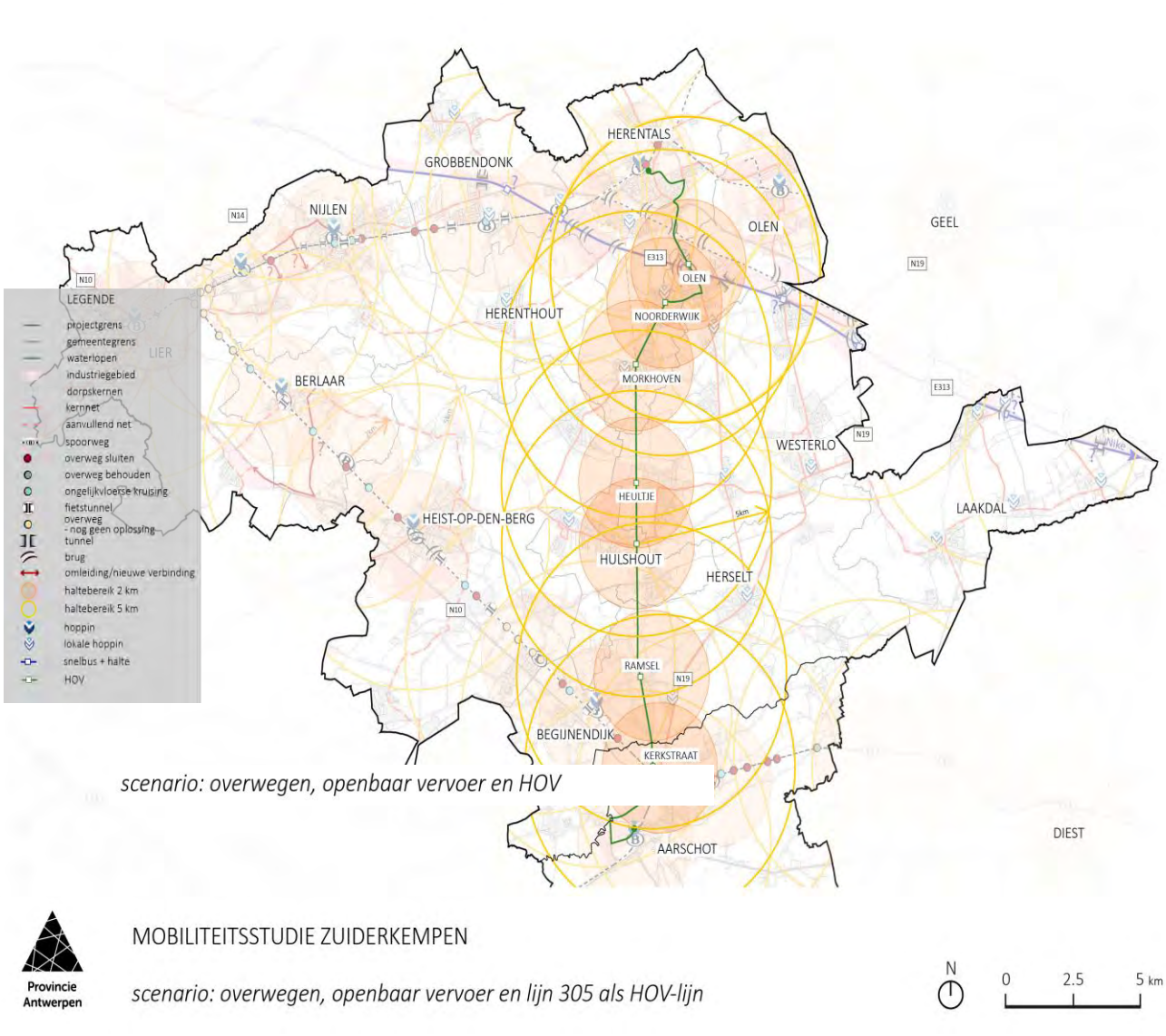
1.1.4. FIGUREN VERKEERSMODEL

- verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering.
- Lijnstrip met overzicht van het aantal op- en afstappers

1.2. Scenario 1B : Hoogwaardig-openbaarvervoer met oude spoorwegbedding Herentals-Aarschot als basis

1.2.1. KORTE INLEIDING

In dit voorstel wordt voorgesteld om een nieuwe buslijn te laten rijden tussen Herentals en Aarschot via de oude spoorwegbedding. De huidige lijn 305 blijft behouden als ontsluitende buslijn.
De snelbus rijdt vanuit Herentals via de Augustijnenlaan naar Olen en Mokhoven om vervolgens aan te sluiten op de oude spoorwegbedding die als busbaan wordt ingericht. De busbaan loopt door tot aan de Kerkstraat in Aarschot om vervolgens aan te sluiten op de N19. De snelbus of trambus volgt vervolgens de ring en de Nieuwlandlaan om aan te sluiten op de achterzijde van het station.
We laten dit modelmatig doorrekenen met een comfortabel voertuig, een 'trambonus' wordt toegevoegd omdat een tram meer reizigers trekt dan een bus o.w.v het comfort/de apreciatie van de reizigers.


LEGENDE
projectgrens
gemeentegrens
waterlopen
industriegebied
dorpskernen
kernnet
aanvullend net
spoorweg
overweg sluiten
overweg behouden
ongelijkvloerse kruising
fietstunnel
overweg - nog geen oplossing
tunnel
brug
omleiding/nieuwe verbinding
haltebereik 2 km
haltebereik 5 km
hoppin
lokale hoppin
snelbus + halte
HOV
HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
OLEN
GEEL
HERENTHOUT
NOORDERWIJK
MORKHOVEN
BERLAAR
WESTERLO
HEULTJE
HEIST-OP-DEN-BERG
LAAKDAL
HULSHOUT
HERSELT
RAMSEL
BEGIJNENDIJK
KERKSTRAAT
AARSCHOT
DIEST
scenario: overwegen, openbaar vervoer en HOV
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN
scenario: overwegen, openbaar vervoer en lijn 305 als HOV-lijn
Provincie Antwerpen
N
0
2.5
5 km

De volgende haltes worden voorzien op de HOV -lijn:

- Olen
- Noorderwijk
- Morkhoven
- Heultje
- Hulshout – Grote Baan
- Stationsstraat – Ramsel
- Kerkstraat

Voor scenario 1B wordt gewerkt met volgende dienstregeling.

scenario 1B																	
via oude spoorwegbedding																	
	afstand tss haltes	snelheid 50km/u			vertrek station Aarschot												
Aarschot Station					6u03	6u33	7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u33	10u03	10u33	11u03	11u33	12u03
Kerkstraat	4,9km	5,88min	5m53sec		6u14	6u44	7u14	7u44	8u14	8u44	9u14	9u39	10u09	10u39	11u09	11u39	12u09
Ramsel Stationsstraat	3km	3,6min	3m36sec		6u18	6u48	7u18	7u48	8u18	8u48	9u18	9u43	10u13	10u43	11u13	11u43	12u13
Hulshout Grote Baan	4,4km	5,28min	5m17sec		6u23	6u53	7u23	7u53	8u23	8u53	9u23	9u48	10u18	10u48	11u18	11u48	12u18
Heultje Industrieweg	2,0km	2,4min	2m24sec		6u26	6u56	7u26	7u56	8u26	8u56	9u26	9u51	10u21	10u51	11u21	11u51	12u21
Markhoven Molenstraat	3,9km	4,68min	4m41sec		6u31	7u01	7u31	8u01	8u31	9u01	9u31	9u56	10u26	10u56	11u26	11u56	12u26
Noorderwijk Servaas Daemsstraat	2,2km	2,64min	2m38sec		6u33	7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u33	9u58	10u28	10u58	11u28	11u58	12u28
Olen	2,5km	3min	3m		6u36	7u06	7u36	8u06	8u36	9u06	9u36	9u01	10u31	11u01	11u31	12u01	12u31
Herentals station	5,1km	6,12min	6m7sec		6u47	7u17	7u47	8u17	8u47	9u17	9u47	9u07	10u37	11u07	11u37	12u07	12u37

					vertrekstation Herentals												
Herentals station					6u42	7u12	7u42	8u12	8u42	9u12	9u42	10u12	10u42	11u12	11u42	12u12	12u42
Olen					6u53	7u23	7u53	8u23	8u53	9u18	9u46	10u18	10u46	11u18	11u46	12u18	12u46
Noorderwijk Servaas Daemsstraat					6u56	7u26	7u56	8u26	8u56	9u21	9u49	10u21	10u49	11u21	11u49	12u21	12u49
Markhoven Molenstraat					6u58	7u28	7u58	8u28	8u58	9u23	9u51	10u23	10u51	11u23	11u51	12u23	12u51
Heultje Industrieweg					7u04	7u33	8u04	8u33	9u04	9u28	9u57	10u28	10u57	11u28	11u57	12u28	12u57
Hulshout Grote Baan					7u07	7u36	8u07	8u36	9u07	9u31	10u	10u31	11u	11u31	12u	12u31	13u
Ramsel Stationsstraat					7u13	7u41	8u13	8u41	9u13	9u36	10u06	10u36	11u06	11u36	12u06	12u36	13u06
Kerkstraat					7u17	7u45	8u17	8u45	9u17	9u40	10u10	10u40	11u10	11u40	12u10	12u40	13u10
Aarschot Station					7u28	7u56	8u28	8u56	9u28	9u46	10u16	10u46	11u16	11u46	12u16	12u46	13u16

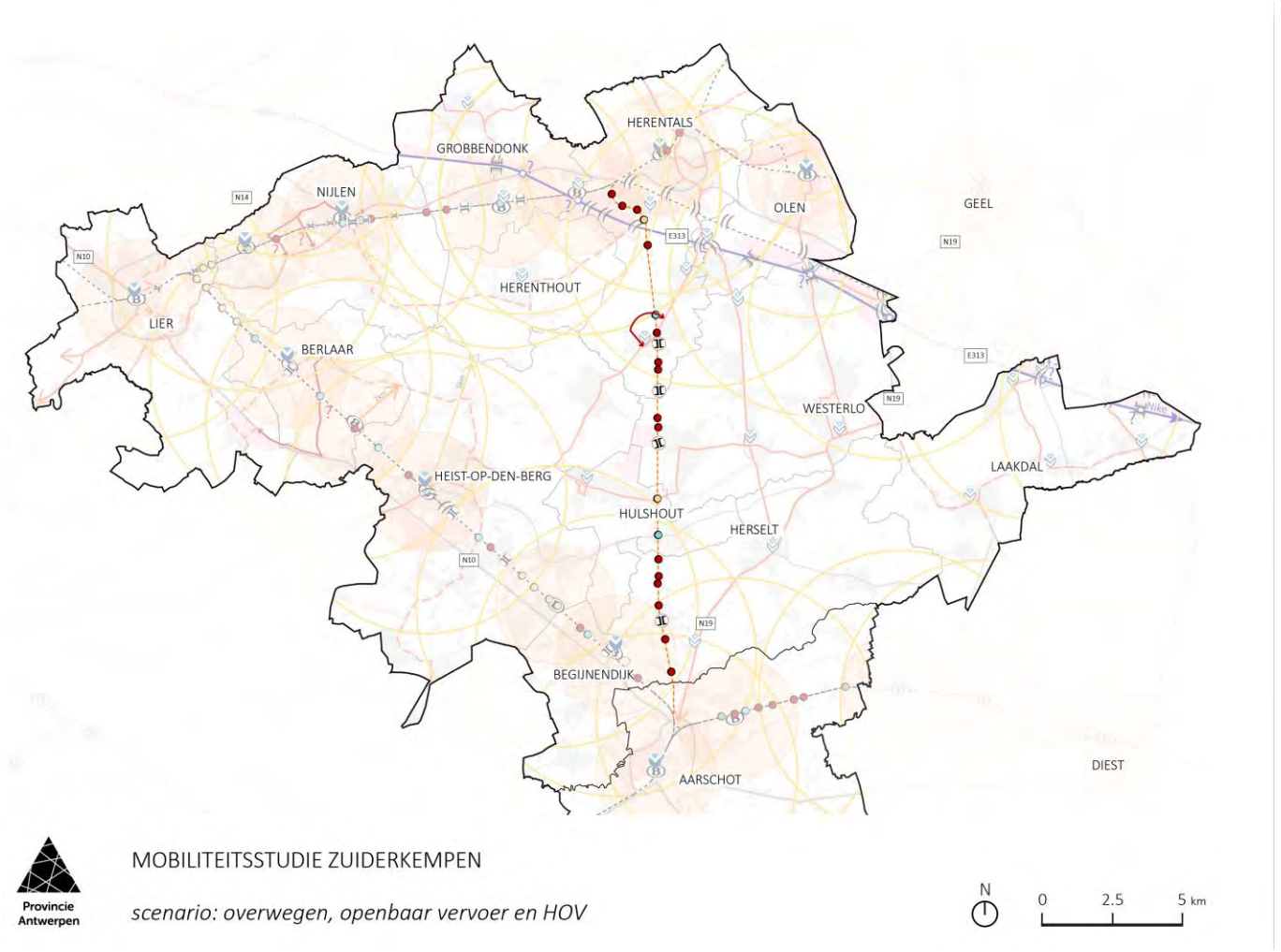
1.2.4. FIGUREN VERKEERSMODEL

- verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering.
- Lijnstrip met overzicht van het aantal op- en afstappers

1.3. Scenario 1C : Opnieuw in dienst stellen spoorlijn Herentals-Aarschot als IC-treinverbinding

1.3.1. KORTE INLEIDING

In dit scenario wordt er een IC trein voorzien tussen Herentals -Aarschot- Leuven met een 30' frequentie. Er worden geen haltes voorzien tussen Herentals en Aarschot.



1.3.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

In dit scenario wensen we het potentieel van een IC – treindienst te onderzoeken. Zal een performante spoorverbinding naar Leuven voor een shift kunnen zorgen van de auto naar de trein. Hoe groot zal het reizigersaantal hierbij zijn. Wat zijn de lokale verschuivingen tussen de openbaar vervoer varianten in

de Zuiderkempen? Wat betekend de IC verbinding Herentals – Leuven in het treinnetwerk van de ruime regio (vervoerregio's Kempen, Limburg, Antwerpen, Leuven, Vlaamse Rand en Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Is er een stijging van het aantal treinreizigers?

1.3.3. OPSOMMING WIJZIGINGEN VERKEERSNETWERKEN IN HET MODEL

Onderstaande dienstregelingstabel werd uitgewerkt voor de IC –verbinding.

IC-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Herentals		26		56
Aarschot	42	44	12	14
Leuven	55		25	

IC-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Leuven		5		35
Aarschot	16	18	46	48
Herentals	34		4	

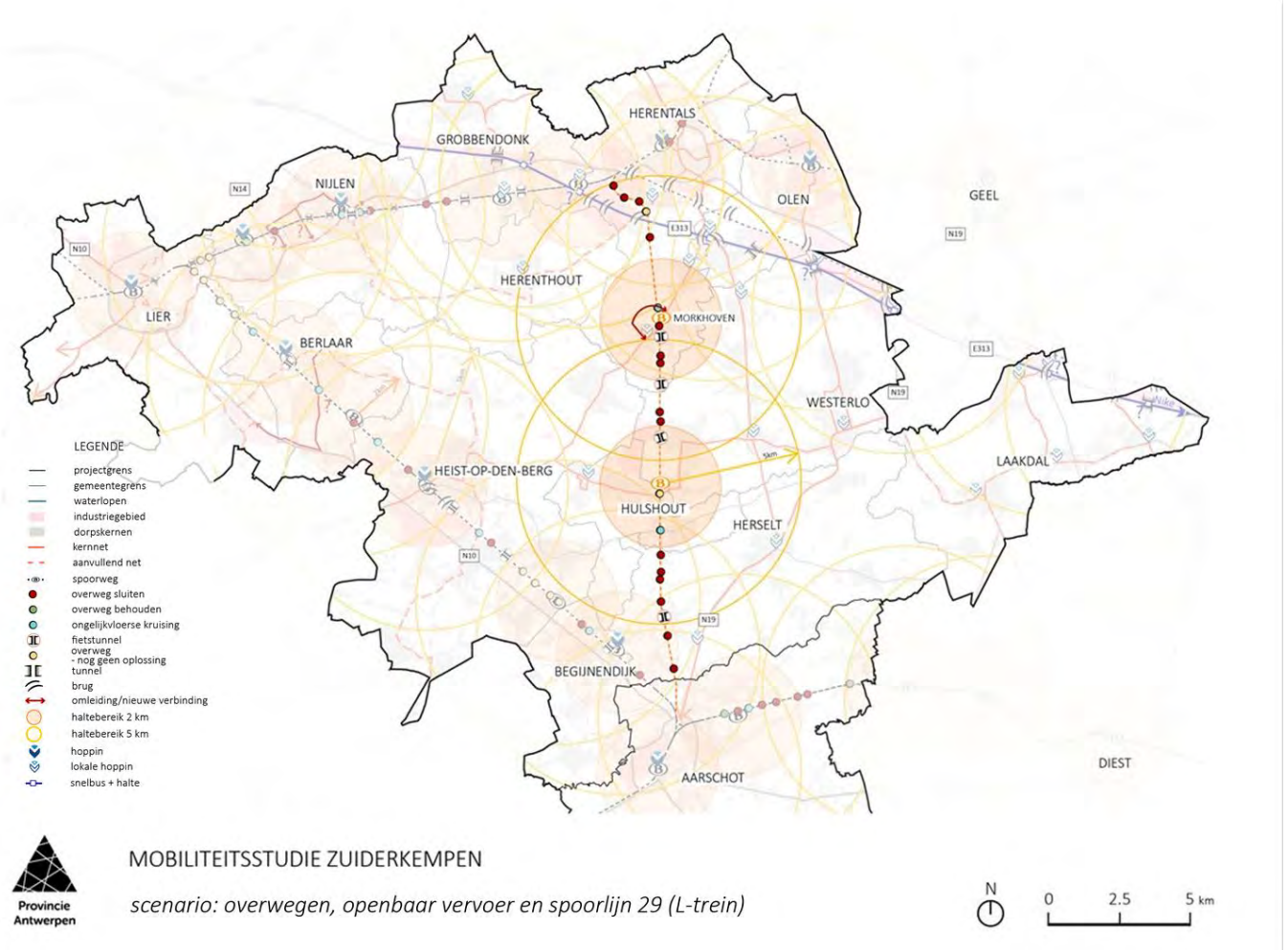
1.3.4. FIGUREN VERKEERSMODEL

- verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering.
- verschilplot van het treinscenario met het HOV scenario
- lijnstrip met overzicht van het aantal op- en afstappers

1.4. Scenario 1D : Opnieuw in dienst stellen als spoorlijn Herentals-Aarschot als L-treinverbinding

1.4.1. KORTE INLEIDING

In dit scenario wordt er een L- dienst opgezet tussen Herentals – Aarschot-Leuven met haltes in Morkhoven en Hulshout – Grote Baan. Tussen Aarschot en Leuven wordt de halte Wezemaal bediend. De trein heeft een frequentie van 30'.



1.4.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

In dit scenario wensen we het potentieel van een L – treindienst te onderzoeken. Zal een treinverbinding voor een shift kunnen zorgen van de auto naar de trein. Hoe groot zal het reizigersaantal hierbij zijn. Zorgen de verschillende haltes op de Lijn voor een goede ontsluiting van de Zuiderkempen.

1.4.3. OPSOMMING WIJZIGINGEN VERKEERSNETWERKEN IN HET MODEL

Volgende dienstregelingstabel is van toepassing op de treindienst.

L-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Herentals		26		56
Morkhoven	33	33	3	3
Hulshout	38	38	8	8
Aarschot	46	48	16	18
Wezemaal	53	53	23	23
Leuven	0		30	

L-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Leuven		0		30
Wezemaal	7	7	37	37
Aarschot	12	14	42	44
Hulshout	22	22	52	52
Morkhoven	27	27	57	57
Herentals	34		4	

Naast de dienstregeling wordt er in dit scenario uiteraard van uitgegaan dat alle dwarsende straten worden afgesloten. We behouden enkel een ongelijkvloerse kruising in Morkhoven, Heultje en de N15 in Westmeerbeek.

1.4.4. FIGUREN VERKEERSMODEL

- verschilplot van de HOV lijn met de huidige lijnvoering.
- Verschilplot van het treinscenario met het HOV scenario
- Lijnstrip met overzicht van het aantal op- en afstappers

2. Scenario's autoverkeer

2.1. Scenario's kort

Hierna volgt een overzicht van de te onderzoeken scenario's. Dit zal gebeuren aan de hand van een modelstudie waarna we een kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie voorzien van de scenario's.

- Referentiescenario
- Scenario 1: één grote maas
- Scenario 2 : Uitbouw interne ontsluitingsweg Zuiderkempen
- Scenario 3 : herstructurering onderliggend wegennet en ontsnippering landschappelijke structuren.
- Scenario 3 ruimtelijke variant : één grote maas en afbouw bedrijvigheid Heultje
- Scenario 4 : Uitbouw parallelweg E34 met verplaatsen op- en afrit Herentals-West in Grobbendonk.

Hierna volgt de beschrijving van de scenario's.

2.2. Referentiescenario

2.2.1. INLEIDING

In dit scenario wordt uitgegaan van het beslist beleid omtrent de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuiderkempen. Ook de geplande verkeersingrepen in de Zuiderkempen en daarbuiten zitten mee in dit basismodel.

- Nieuwe aansluiting Tramweglei, ontsluiting stationsomgeving op de R16 te Lier,
- Nieuwe aansluiting N108 op de R16,
- Herinrichting kruispunt N14 – R16 met fietstunnel Safi-pad,
- Optimalisatie kruispunten N14 met N116 (zowel richting Nijlen als richting Broechem), herinrichting N14 vanaf N116(Nijlensesteenweg) tot aan E313,
- Herinrichting R15 als 2x1 tussen de Hemeldonk en Herenthoutseweg,
- Rondweg Berlaar Heikant op de N10, met aanpassing aansluiting Smidstraat en Isschotweg,
- Streefbeeld N10 Heist-op-den-Berg:
    - Op de N10 wordt de doorstroming verbeterd door de aanleg van een turbo ovonde op het kruispunt N10 x N15 met nieuwe aantakking Wouwerstraat en fietstunnels,
    - Op het kruispunt N10 x Schoorstraat wordt een rotonde aangelegd met fietstunnel (enkel onder N10, fietsers op N10 gelijkgronds),
    - De lokale wegen type III sluiten niet meer aan op de N10, Mechelbaan NO-zijde wordt rechts-in rechts-uit, ZW zijde knip. Verkeer wordt ontsloten via de rotondes op N10,
- Oostelijke Rondweg Heist-op-den-Berg: 2x1 sluit aan met rotondes op N15 en Herentalsesteenweg,
- Wouwerstraat Rechts-in –Rechts-uit,
- N10 Schrieksesteenweg rotonde (dit pleit mee om in de streefbeeld overwegen te kiezen om de ongelijkvloerse kruising in de Pijpelstraat te voorzien),
- De op - en afrit van Herentals West wordt herschikt. De Industrieweg sluit rechtstreeks aan op het nieuwe op- afrittencomplex en de N13. De bestaande aansluiting van de Industrieweg op de N13 wordt geknipt,
- Wolfstee: vrije hoogte onderdoorgang spoorlijn 4,65 m,
- N13 Herentals, vrije hoogte onderdoorgang spoorlijn 5,10 m,
- Knip doorgaand verkeer (ANPR) Wuytsbergen – Ekelstraat (Herentals),
- Op- en afritten complex Geel-Oost,
- Herentals, Wuytsbergen – Ekelstraat met ANPR geknipt voor doorgaand verkeer. Bewoners en werknemers bedrijven Montezumalaan – De Beukelaer-Pareinlaan kunnen door het gebied rijden,

Recente knips na te gaan of deze in het verkeersmodel zitten: Rietbroek (Herentals), Zelle (Herenthout op de grens met Grobbendonk), Kiezelweg (Bevel, ten oosten van kruispunt met Schooldijk)

In dit referentiescenario wensen we ook te laten onderzoeken wat het effect zal zijn op het netwerk en de leefbaarheid van de dorpen door het bedrijventerrein van Heultje te laten uitdoven en de logistieke activiteiten te verplaatsen.

2.2.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

Binnen dit referentiescenario zullen we ook het effect van het afbouwen van het bedrijventerrein in Heultje meenemen. Op basis van de H/B matrix kan worden in beeld gebracht hoeveel verkeer het bedrijventerrein genereerd.

2.2.3. FIGUREN VERKEERSMODEL

- belastingsplot wegennet en weergave I/C verhouding (ochtend- en avondspits)
- belastingsplot vrachtverkeer en verschilplot met referentiescenario (ochtend- en avondspits)
- verschillenplot
- capaciteitstoets kruispunten
- modal shift gereden voertuig kilometers

2.3. Scenario 1: één grote maas en optimaliseren van de randen en weren doorgaand verkeer Zuiderkempen

2.3.1. INLEIDING

Dit scenario gaat er vanuit dat de Zuiderkempen één grote maas vormt waarbij het doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de Zuiderkempen wordt ontmoedigd.
De N14-R16-N10-N19 fungeren als hoofdontsluitingsstructuur voor de Zuiderkempen. Via deze ontsluitingsstructuur wordt het doorgaand autoverkeer en vooral vrachtverkeer gestuurd.
Het huidige diffuse wegennet binnen deze maas blijft behouden. De wegen tussen de kernen onderling fungeren als lokale wegen type I en II. In dit scenario wordt vooral ingezet in het weren van het vrachtverkeer door invoering van tonnagebeperkingen in de dorpskernen en op enkele trajecten wordt gewerkt met trajectcontrole en ANPR camera's.
In dit scenario worden ook de streefbeelden voor de overwegen meegenomen. De overwegen zullen op termijn worden gesloten en al dan niet worden vervangen door een kunstwerk. Het sluiten van overwegen is ook een kans om de interne ontsluiting van de dorpskernen te verbeteren en zo ook de leefbaarheid te vergroten.
Op ruimtelijk vlak zijn er geen grote wijzigingen in het beleid. Het bedrijventerrein van Heultje blijft behouden en de ontsluiting zal worden verbeterd door de aanleg van oostlijke omleidingsweg rond Heist-op-den-Berg en een nieuwe toegang tot het bedrijventerrein vanuit de Wiekevorstesteenweg.
Voor wat betreft de ENA bedrijvenzone zijn er geen structurele veranderingen in het netwerk. De huidige parellelweg met de E313 wordt wel meer veiliger gemaakt. Sluipverkeer in de bedrijvenzone Wolfstee -Klein-Gent wordt geweerd door twee 'knips' voor het autoverkeer. Hierdoor worden deze routes ook fietsvriendelijker gemaakt. In dit scenario worden ook al enkele kansen voor ontharding en ontsnippering van groengebieden meegenomen.

2.3.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

In eerste instantie het effect van de tonnagebeperkingen en trajectcontroles in de dorpskernen om doorgaand vrachtverkeer te weren op de voorgestelde ontsluitingsstructuur N14-N10-N19 en het vrachtroutenetwerk tussen Heist-op-den-Berg -Heultje en Olen.
Het effect van het afbouwen van de N13 als regionale verkeersweg en het verschuiven van het verkeer naar de N14. (Vracht) verkeer tussen Herentals en Lier dient via de E313 en de N14 te rijden. In het centrum van Nijlen en Kessel wordt het vrachtverkeer geweerd. Wat levert dit op voor de verkeersleefbaarheid van Nijlen en Kessel? Kan het verkeer afgewikkeld worden op de N14?
Verder wensen we het effect van het afsluiten van bepaalde overwegen op het onderliggende wegennet te onderzoeken met het verkeersmodel.

2.3.3. WIJZIGINGEN VERKEERSNETWERKEN

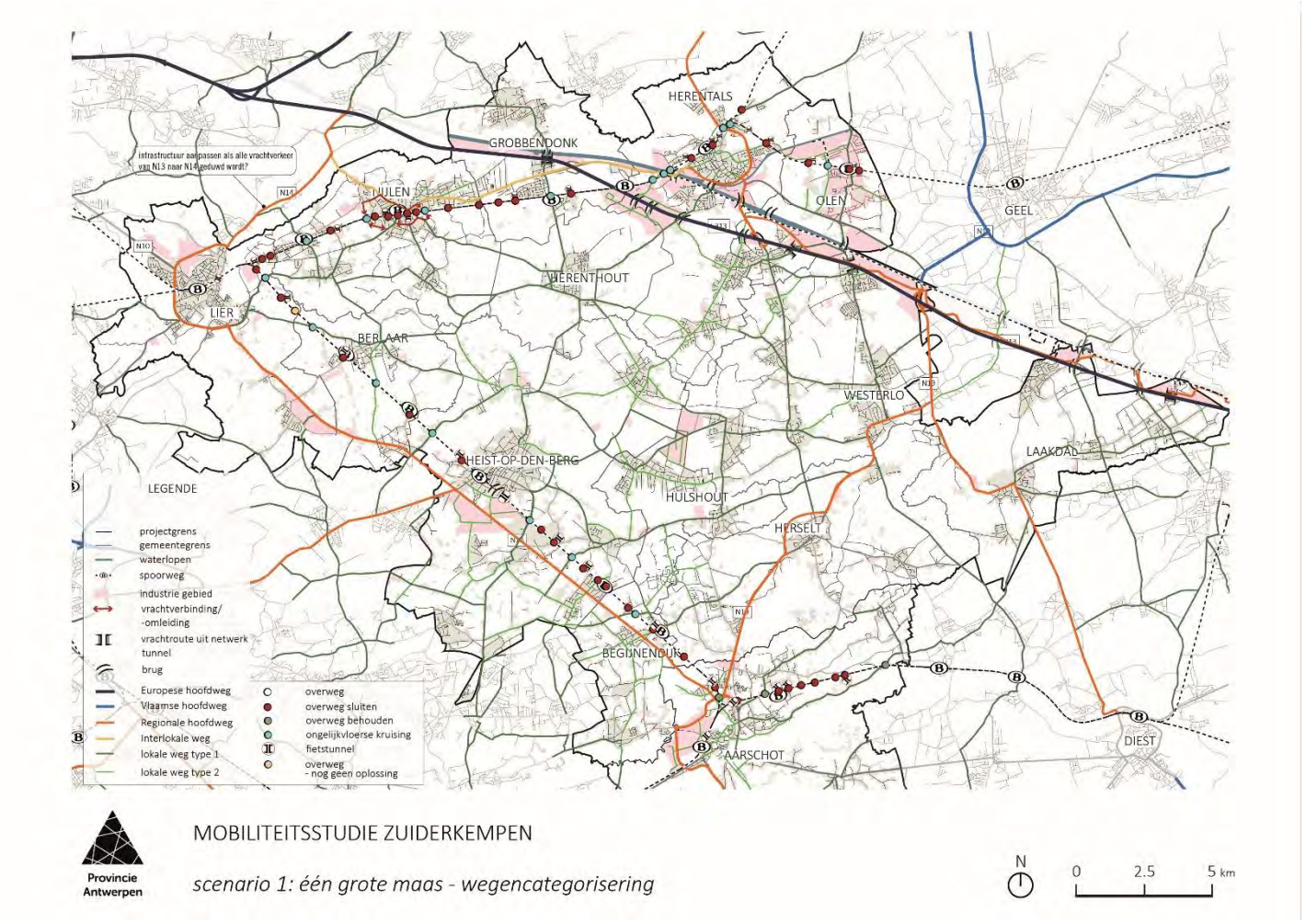
A. Wegencategorisering en gewenste ontsluiting

In dit scenario blijft de huidige ontsluiting en lokale categorisering van de Zuiderkempen behouden. Doorgaand verkeer in de Zuiderkempen wordt geweerd door optimalisatie van de randen. De volgende maatregelen worden voorzien:

- Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden voorzien, als onderdeel van circulatieplannen voor de kernen.
- N14-R16-N10 −N19 fungeren als regionale weg (RW). Op deze wegen wordt ingezet op een goede doorstroming.
- In Nijlen worden de overwegen gesloten en wordt er een lokale omleidingsweg (2x1) voorzien tussen de Breugelhoevestraat en de N13. Verder wordt in het centrum het doorgaand vrachtverkeer geweerd. Het kruispunt N13- Albertkanaalstraat wordt de voorrangsweg. De Statiestraat wordt hier ondergeschikt aan gemaakt, de Nonnenstraat blijft ondergeschikt. De Kerkstraat sluit niet meer aan op het kruispunt, het Kerkplein wordt autovrij uitgezonderd aangelanden. In een variant wordt ook een ongelijkvloerse kruising voorzien in de

Hellevoortstraat om de effecten op de verkeersstromen in het centrum te beoordelen. De Lindekensbaan wordt uit het netwerk gehaald, zodat er een ontsnippering van de Kesselse Heide mogelijk is.

- De N19 fungeert eveneens als Regionale weg. De weg behoud zijn profiel van 2X1 rijweg met een snelheidsregime van 70km/uur buiten de bebouwde kom en 50km/uur binnen de bebouwde kom.
- Rond Herselt wordt een omleidingsweg aangelegd (N19).
    - 2x1
    - 2 kruispunten rotonde (toegangen centrum waar oud tracé N19 over gaat in rondweg)
    - Diepenstraat en Herentalsesteenweg supprimeren tot fietsroute die ongelijkvloers kruist met rondweg. Supprimeren als compensatie voor nieuwe infrastructuur.
- I.k.v. de verlegging van de fietsostrade (kan niet meer langs kanaal wegens betoncentrale) wordt de N13/R15 tussen de bewuste punten van 2x2 naar 2x1 gebracht. De vrijgekomen ruimte wordt aan de fietser gegeven.
- Kruispunt Nijlensesteenweg N116 – N14 voorzien van rotonde.
- In Hulshout wordt de IJzerenweg “geknipt”.


HERENTALS
GROBBENDONK
JULEN
OLEN
GEEL
HERENTHOUT
LIER
BERLAAR
WESTERLO
LAAKDAL
HEIST-OP-DEN-BERG
HULSHOUT
HERSELT
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
DIEST
infrastructuur aanpassen als alle vrachtverkeer van N13 naar N14 gestuurd wordt?
LEGENDE
projectgrens
gemeentegrens
waterlopen
spoorweg
industrie gebied
vrachtverbinding/ -omleiding
vrachtroute uit netwerk
tunnel
brug
Europese hoofdweg
Vlaamse hoofdweg
Regionale hoofdweg
Interlokale weg
lokale weg type 1
lokale weg type 2
overweg
overweg sluiten
overweg behouden
ongelijkvloerse kruising
fietstunnel
overweg - nog geen oplossing
Provincie Antwerpen
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN
scenario 1: één grote maas - wegencategorisering
N
0
2.5
5 km

B. overwegen

In dit scenario wordt het streefbeeld van Infrabel voor het sluiten van de overwegen meegenomen. Na consultatie met de gemeenten en de Provincie zijn dit de weerhouden maatregelen.

Lier:

- Vinkenstraat (spoorlijn Antwerpen): knip
- Ernest Claeslaan: knip (fietstunnel (vooral ifv Hockey))
- Vinkenstraat (spoorlijn Mechelen) & Boshoek: knip Vinkenstraat + langsweg naar Boshoek (ongelijkvloerse kruising)
- Galgenveld: knip
- N14 Lispersteenweg: knip (fietstunnel)
- Beatrijslaan: knip (fietstunnel)
- Kriekenstraat: knip
- Bist: knip (fietstunnel)
- Marnixdreef: knip
- N13 Kesselsesteenweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Neerloop: knip (fietstunnel)
- Mushaag: knip

Nijlen:

- Emblemsesteenweg: fietstunnel
- Heidestraat: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Goorstraat: ongelijkvloerse kruising alle verkeer Boerderijstraat: knip
- Molenstraat: knip (fietstunnel en voetgangerstunnel toegang tot de perrons)
- N13 Stationsstraat: knip (fietstunnel)
- Bevelsesteenweg: knip (fietstunnel)
- Woeringenstraat: knip
- Hellevoortstraat: knip (fietstunnel (omgeving) F103) Variant met tunnel voor alle verkeer.
- Boshoek: knip
- Looystraat: knip

Grobbendonk:

- Binnenheide: knip (fietstunnel + landbouwverkeer)
- Berg en dal: knip (fietstunnel)

- Herenthoutsesteenweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Nieuwendijk: knip
- Te realiseren fietstunnel ter hoogte van station Wolfstee + toegang perrons

Herentals:

- Wolfstee: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- N13: Lierseweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- De Beukelaer Pareinlaan: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- te realiseren fietstunnel Ekelenberg
- voetgangerstunnel Nederrij (is bestaand, te laag om veilig door te fietsen)
- N153 Poederleeseweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Wijngaard: knip (fietstunnel)
- Bosbergen: knip
- N123 Lichtaartseweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Koulaak: fietstunnel

Olen:

- Doffen: knip (fietstunnel)
- Gestelstraat: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Stationsstraat: knip (fietstunnel)
- Meirenstraat: knip

Berlaar:

- Liersesteenweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Misstraat: knip (fietstunnel), nakijken of er modelmatig een verbinding is tussen Misstraat en Liersesteenweg (Bastijnstraat) en Misstraat en Smidstraat (Welvaartstraat – Hemelhoek)
- Smidstraat: ongelijkvloerse kruising alle verkeer + rotonde N10 nieuwe aansluiting Smidstraat t.h.v. rondweg Berlaar Heikant
- Melkouwen: knip (fietstunnel)

Heist-op-den-Berg:

- Isschotweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer + rotonde N10 nieuwe aansluiting Isschotweg thv rondweg Berlaar Heikant
- Oude Liersebaan: knip (fietstunnel)
- Stationsstraat (fietstunnel is bestaand)
- N15 Boudewijnlaan: ongelijkvloerse kruising alle verkeer (is bestaand)

- Lostraat: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Peremansheidestraat: knip
- Mechelbaan: knip (fietstunnel)
- Broekmansstraat: knip + rotonde verwijderen op N10
- Kloostervelstraat: knip met fietstunnel ifv sporthal
- Pijpelstraat: tunnel alle verkeer + rotonde op N10 toevoegen
- Kleine Steenweg: fietstunnel + toegang perrons

Begijnendijk:

- Kasteelstraat: knip
- Mechelbaan: ongelijkvloerse kruising alle verkeer
- Haltestraat: knip (fietstunnel)

Herselt:

- Hamerstraat: knip

Aarschot:

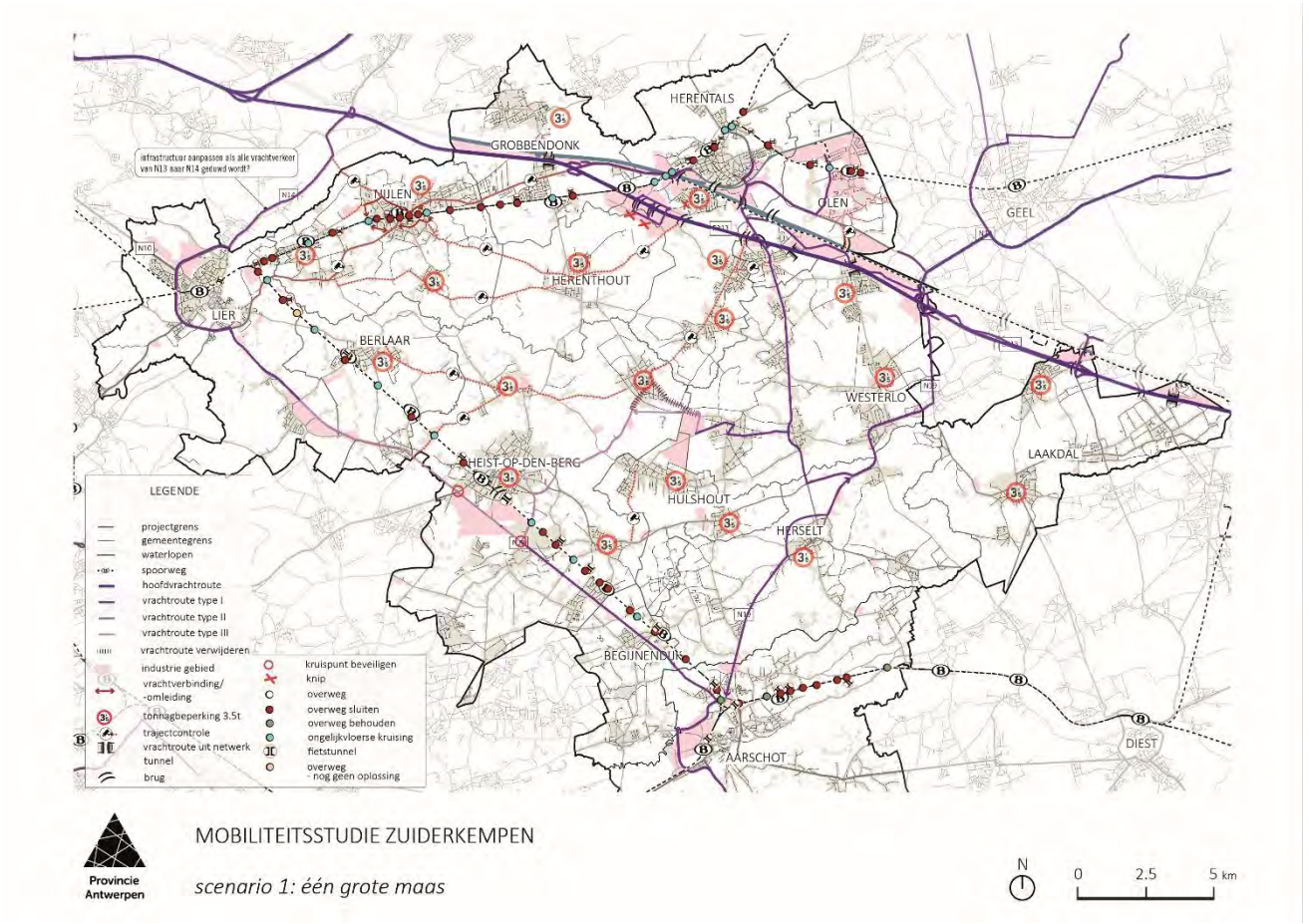
- Oude-Mechelsebaan: knip (fietstunnel)
- R25: ongelijkvloerse kruising alle verkeer (is bestaand)
- Gijmelstraat: knip (fietstunnel)
- Gijmelsesteenweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer (is bestaand)
- Grote Meur: knip (fietstunnel) ☐ maar wel ook langswegen voor gemotoriseerd verkeer naar Gijmelsesteenweg
- Goorstraat: knip (fietstunnel)
- Winterstraat: knip
- Opperstraat: knip
- Oudenstoktstraat: knip (fietstunnel)
- Testeltsesteenweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer (is bestaand)
- Aan de Grote Laakweg komt er een fietstunnel (kruising fietsostrade)
- Er moet waar de spoorlijn van Lier en Hasselt samen komen ook een ongelijkvloerse kruising komen voor de fietsostrades die daar ook samen komen
- De Herseltsesteenweg: ongelijkvloerse kruising alle verkeer met spoor bypass, knip t.h.v. spoorlijn naar Hasselt.

Vrachtverkeer

Dit scenario gaat er van uit dat het vrachtverkeer wordt afgeleid via de N14-R16-N10-N19 (zie visie vrachtverkeer).
Vrachtverkeer dat gegenereerd wordt binnen dit gebied wordt zo snel mogelijk afgeleid naar de randen van deze ontsluitingsruit.
Om de ontsluiting vlot te krijgen dienen volgende ingrepen te worden gerealiseerd:

- Het bestaande regionale vrachtroutenetwerk dat Vlaanderen heeft opgesteld blijft behouden.
- Tussen de Pompenweg en de Fabriekstraat wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd voor het bedrijventerrein Heultje. Hierdoor wordt het bedrijventerrein ontsloten naar Heist-op-den-Berg via de Lostraat.
- In oostelijke richting sluit de weg aan op de Industrieweg. Via de N152 en de N19 rijdt het vrachtverkeer weg naar de E313.
- De N14 wordt heringericht om het vrachtverkeer op een veilige manier af te wikkelen.
- Tonnagebeperking doorgaand vrachtverkeer in de kernen/doortochten van:
    - Lier (alles binnen de ring)
    - Kessel
    - Nijlen
    - Bevel
    - Berlaar (uitgezonderd Misstraat)
    - Berlaar Heikant (vrachtverkeer op omleidingsweg)
    - Bouwel (uitgezonderd N13)
    - Herenthout
    - Itegem
    - Wiekevorst
    - Heist-op-den-Berg (vrachtroute N10 + Lostraat + Paul Van Roosbroecklaan + Oostelijke Rondweg + Herentalsesteenweg + Wiekevorstsesteenweg)
    - Hulshout
    - Booischot
    - Westmeerbeek
    - Ramsel
    - Begijnendijk (uitgezonderd N10)
    - Aarschot alles binnen de ring
    - Herslet (N19 – rondweg is vrachtroute)
    - Zoerle Parwijs (uitgezonderd vrachtroute N152)

- Voortkapel (uitgezonderd N152)
- Morkhoven
- Noorderwijk
- Herentals alles binnen de ring en wijken Molenkens – Veldhoven inclusief Herenthoutseweg tussen R15 en Toekomstlaan
- Oevel
- Tongerlo
- Westerlo (uitgezonderd N19 is vrachtroute)
- Veerle
- Laakdal
- Eindhout



C. Openbaar vervoer

In dit scenario valt de overweg Berlaar Misstraat en Nijlen Statiestraat uit het netwerk, dit betekent dat de buslijnen op dit traject dienen te worden verlegd.

D. Fiets

Het huidige fietsroutenetwerk blijft behouden. Op het BFF langs de belangrijkste ontsluitingswegen in het gebied wordt verder ingezet op veilige fietspaden. Overwegen waar het BFF en het lokaal fietsnetwerk kruisen worden voorzien van een kunstwerk. Er worden in dit scenario verder geen specifieke maatregelen genomen naar ontvlechting van het fietsnetwerk en het autonetwerk.

2.3.4. FIGUREN VERKEERSMODEL

- Belastingsplot wegennet en weergave I/C verhouding (ochtend- en avondspits).
- Verschilplot scenario 1 met referentiescenario (ochtend- en avondspits.
- Belastingsplot vrachtverkeer en verschilplot met referentiescenario (ochtendspits, avondspits en daluur).
- Capaciteitstoets kruispunten.
- Wijziging modal shift.
- Wijziging voertuigkilometers.

2.4. Scenario 2: Uitbouw interne ontsluitingsweg Zuiderkempen

2.4.1. INLEIDING

Dit scenario bouwt verder op scenario 1. Bijkomend wordt ingespeeld op een wenslijn voor een nieuwe interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. In de selectie van de nieuwe wegencategorisering is een verbinding tussen Heist-op-den-Berg en Herentals naar voor geschoven. In dit scenario wordt dit ingevuld met een nieuwe ontsluitingsweg. De nieuwe weg volgt gedeeltelijk de oude spoorweg. Voor het overige wordt ook de regionale verbinding in Nijlen verplaatst naar de N14. Ook de maatregelen omtrent het sluiten van de overwegen is hier van toepassing. In dit scenario voorzien we ook een optimalisatie van de fietssnelweg tussen Herentals en Aarschot. Dat doen we door het aantal dwarsverbindingen te 'knippen'.

2.4.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

In dit scenario wensen we het effect te onderzoeken van een nieuwe ontsluitingsweg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. De uitbouw van een interlokale weg tussen Herentals en Heist-op-den-Berg zal wellicht voor een ontlasting zorgen van het doorgaand verkeer in de omliggende dorpskernen. De vraag is hoe groot de daling zal zijn van het (vracht)verkeer in de kernen. Verder wensen we in beeld te brengen of de weg voor een aanzuigeffect zal zorgen in de ruimere omgeving. Ook een capaciteitstoets van de kruispunten op dit traject lijkt aangewezen.

2.4.3. BESCHRIJVING VERKEERSINGREPEN

A. Wegencategorisering en gewenste ontsluiting

Dit scenario gaat uit van de vraag om een interlokale verbinding te voorzien tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. De volgende maatregelen worden voorzien:

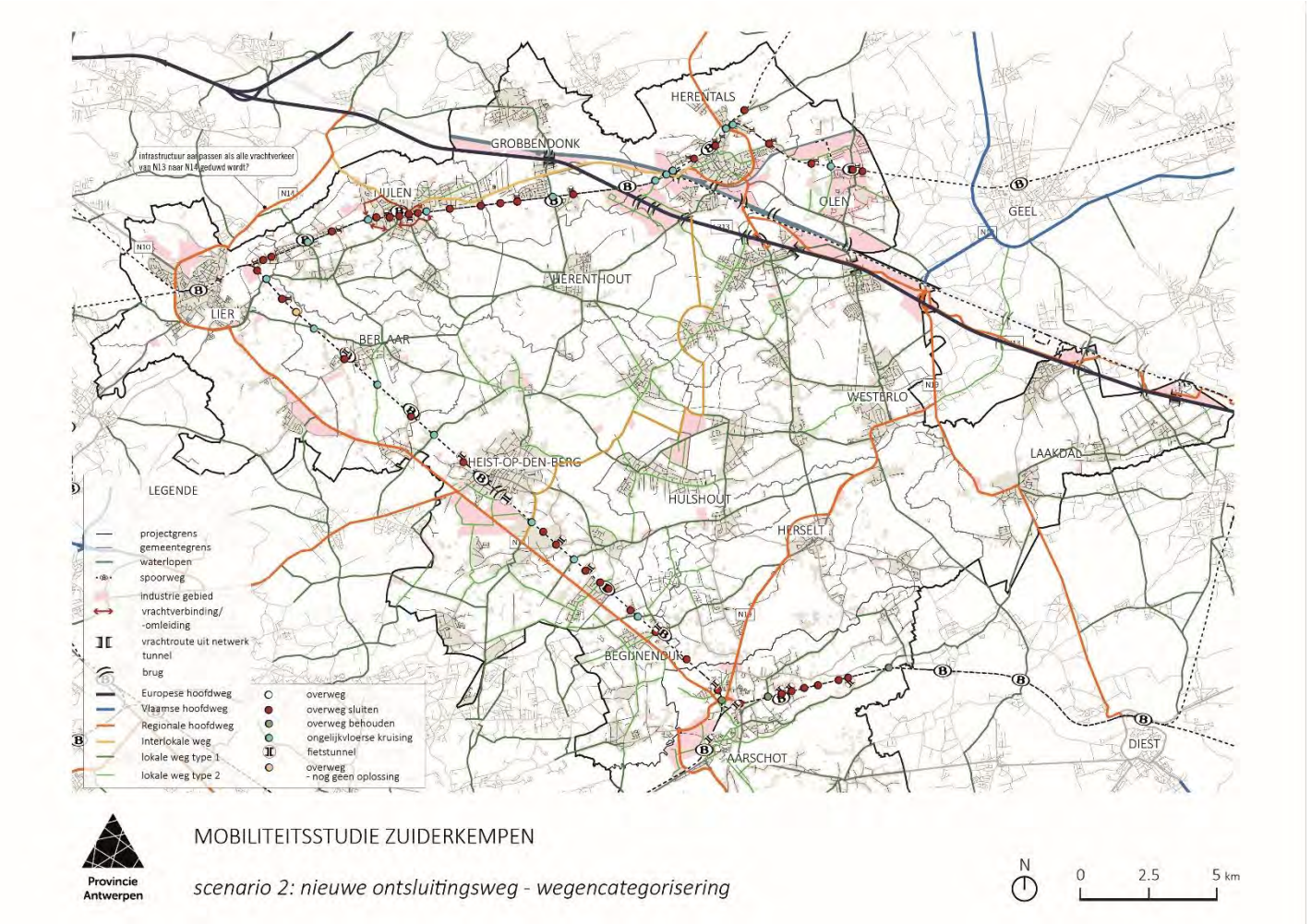
- De spooroverwegen worden hier in het model gestopt zoals in scenario 1, de omleidingswegen van Nijlen, Berlaar-Heikant en Herselt.
- Tussen Heist- op-den-Berg en Herentals wordt een interlokale verbinding uitgewerkt (2x1). Via de Lostraat wordt aangesloten op de N15. Vervolgens wordt er een nieuwe weg aangelegd tussen de N15 en de Herentalsesteenweg (Oostelijke Rondweg in het referentiescenario).

- Tussen de Wiekevorstsesteenweg en Hulshout-Heultje industrie wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd. Hierdoor dient het (vracht)verkeer niet meer via het centrum van Wiekevorst te rijden.
- Langs de spoorwegbedding Heultje – Herentals wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. De weg gaat onder de E313 en sluit aan op het kruispunt Herenthoutseweg-Toekomstlaan.
- De N13 tussen Lier en Nijlen wordt gedowngraded naar een lokale weg.
- De N19 vormt eveneens een regionale verbinding tussen de N10 en de E313.
- Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden voorzien, als onderdeel van circulatieplannen voor de kernen.
- Het sluiten van de overwegen zoals beschreven in de visie rond de overwegen wordt ook in dit scenario overgenomen.
- Bijsluitende wordt de Hoge Brugstraat in Heist- op- den- Berg geknipt (uitgezonderd fietsers)

Op de nieuwe ontsluitingsweg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals worden de volgende kruispuntoplossingen voorzien:

- Bestaande rotonde Lostraat – N10 behouden en aanpassen met ongelijkvloerse kruising voor de fiets. Cf. andere kruispuntoplossingen op de N10.
- Rotonde Lostraat- N15 blijft behouden. In functie van de doorstroming wordt voorzien in een by-pass vanuit de Lostraat naar de N15.
- Rotonde N15 -Westerlosesteenweg wordt vervangen door en bochtgeleding met enkel rechts -in en rechts -uit op de Westerlosesteenweg. Verkeer op de N15 heeft hierdoor altijd de voorrang.
- Rotondes uit referentiescenario behouden op de N15 en Herentalsesteenweg waar ook de nieuwe wegverbinding op aansluit.
- De voorrangsregeling op het kruispunt Herentalsesteenweg- Wiekevorstesteenweg wordt aangepast. De Hulshoutsesteenweg wordt ondergeschikt gemaakt aan de as Herentalsesteenweg- Wiekevorstesteenweg.
- Nieuwe rotonde op kruispunt Pompoenstraat- nieuwe verbindingsweg naar bedrijvenzone Heultje.
- Fabrieksstraat wordt verbreed tot volwaardige ontsluitingsweg voor de bedrijvenzone (7m).
- Fabrieksstraat sluit vlotter aan op de A. Cannaertsstraat. De Witte Gracht wordt hier niet meer op aangesloten.
- Tussen A Cannaertsstraat en Bemden wordt parallel met oude spoorweg een lokale weg (2X1) aangelegd.

- Rond Morhoven wordt een lokale omleidingsweg aangelegd. De Omleidingsweg sluit aan op het kruispunt Tarwestraat-Morhovenseweg. Er wordt gewerkt met een bochtgeleding. De zuidelijke tak van de Morhovensesteenweg is ondergeschikt.
- Centrale knip in Morkhoven op kruispunt Molenstraat – Morhovenseweg.
- Doornsestraat en Wiekevortseweg sluiten volwaardig aan op de rondweg en worden beveiligd met een rotonde.
- Tussen Morhoven en Herenthoutseweg loopt de nieuwe weg parallel met de spoorweg. Alle dwarsende straten worden afgesloten.
- De Nieuwe verbindingsweg sluit aan op het kruispunt Toekomstlaan- Herenthoutseweg. Het kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten.

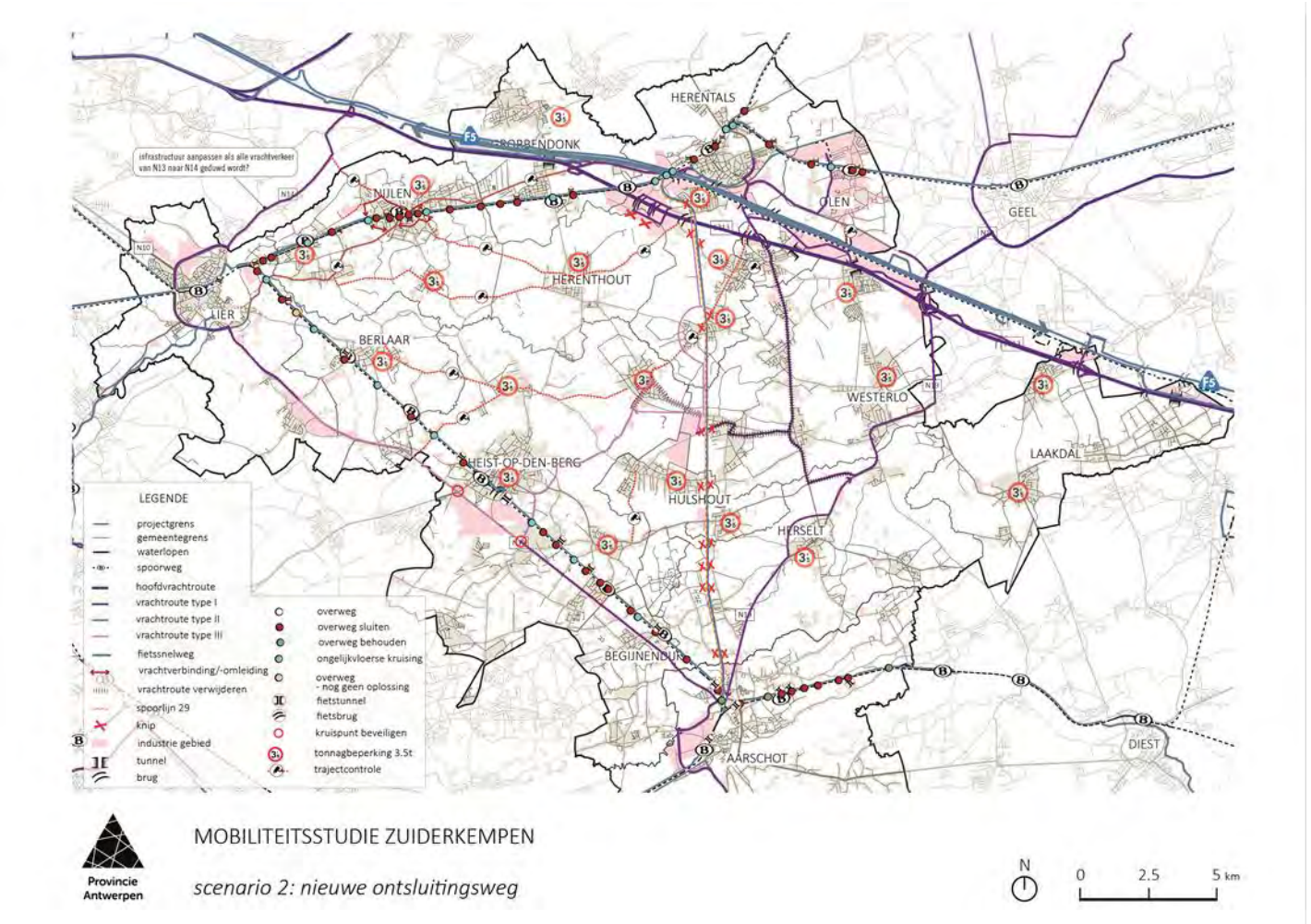

HERENTALS
GROBBENDONK
JULEN
OLEN
GEEL
HERENTHOUT
LIER
BERLAAR
WESTERLO
LAAKDAL
HEIST-OP-DEN-BERG
HULSHOUT
HERSELT
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
DIEST
LEGENDE
projectgrens
gemeentegrens
waterlopen
spoorweg
industrie gebied
vrachtverbinding/ -omleiding
vrachtroute uit netwerk
tunnel
brug
Europese hoofdweg
Vlaamse hoofdweg
Regionale hoofdweg
Interlokale weg
lokale weg type 1
lokale weg type 2
overweg
overweg sluiten
overweg behouden
ongelijkvloerse kruising
fietstunnel
overweg - nog geen oplossing
Provincie Antwerpen
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN
scenario 2: nieuwe ontsluitingsweg - wegencategorisering
N
0
2.5
5 km

Bij aanleg van de nieuwe interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals wordt uiteraard ook de fietsostrade gekoppeld . Ook de scenario's rond het openbaar vervoer worden hier aan gekoppeld. Dit betekent uiteraard dat niet alle dwarsende wegen kunnen worden aangesloten. Volgende wegen worden niet meer aangesloten op de nieuwe ontsluitingsweg en/of fietssnelweg:

- Servaas Daemstraat met fietstunnel onder de nieuwe ontsluitingsweg + aansluiting op de fietssnelweg
- Hoge Weg, Kruisstraat,Duipt, Roetersweg, Waterpoel
- Molenstraat blijft behouden in het scenario met een HOV lijn. In een trein scenario wordt gewerkt met een ongelijkvloerse kruising.
- Streepstraat
- Goorstraat
- Dijsels
- Goorheide
- August Canaertsstraat
- Industrieweg
- Heibaan
- Hanestraatje
- Vosdonkenstraat
- Harmoniestraat
- Bergstraat
- Madestraat
- Oude -Mechelsebaan

B. Vrachtverkeer

- Bijkomend t.o.v. scenario 1 komt er ook een tonnagebeperking in Olen en Heultje.
- Het vrachtverkeer van het bedrijventerrein Heultje wordt via de nieuwe ontsluitingsweg ontsloten naar de N10 en de E313. Deze nieuwe verbinding loopt langs de spoorwegbedding Heultje – Herentals.
- De N152 wordt in dit scenario ook afgebouwd voor vrachtverkeer.



C. Openbaar vervoer

Het nieuwe kernnet en aanvullend net blijft behouden. In principe kunnen de toekomstscenario's voor openbaar vervoer aan dit scenario worden gekoppeld. De nieuwe ontsluitingsweg kan worden voorzien langs de nieuwe spoorlijn of worden gecombineerd met de HOV lijn.

D. Fiets

Het huidige fietsnetwerk blijft in dit scenario behouden. Op het BFF langs de belangrijkste ontsluitingswegen in het gebied wordt verder ingezet op veilige fietspaden. Overwegen waar het BFF en het lokaal fietsnetwerk kruisen worden voorzien van een kunstwerk. Er worden in dit scenario verder geen specifieke maatregelen genomen naar ontvlechting van het fietsnetwerk en het autonetwerk.

De spoorwegzate tussen Herentals en Aarschot wordt opgewaardeerd tot een volwaardige fietssnelweg. Momenteel zijn er heel wat kruisende wegen met de fietssnelweg wat voor conflicten zorgt met de fietsers. Het aantal kruisende wegen kan worden beperkt, wat ook mogelijkheden biedt om sluiproutes te ontmoedigen. (zie beschrijving maatregelen hierboven)

2.4.4. FIGUREN VERKEERSMODEL

- Belastingsplot wegennet en weergave I/C verhouding (ochtend- en avondspits).
- Verschilplot scenario 2 met referentiescenario (ochtend- en avondspits).
- Belastingsplot vrachtverkeer en verschilplot met referentiescenario (ochtend- en avondspits en daluur).
- Capaciteitstoets kruispunten (ochtend- en avondspits).
- Effect modal shift.
- Effect aantal gereden voertuig kilometers.

2.5. Scenario 3: herstructurering onderliggend wegennet en uitbouw groene kamers, autoluwe fietsroutes

2.5.1. INLEIDING

Scenario 3 wenst de effecten te onderzoeken van een meer gebundelde interne ontsluiting van de Zuiderkempen. In dit scenario wordt uitgegaan van een nieuw robuust wegennet uit scenario 1. Het diffuse wegenpatroon van de Zuiderkempen wordt daarin afgebouwd in functie van een fijnmaziger autoluw fietsnetwerk en ook meer kansen tot ontharding en ontsnippering van het open landschap. Wegen die doorheen het blauw groen netwerk snijden wordt in deze oefening uit het netwerk gehaald. Sommige wegen worden ook uit het netwerk van verbindende wegen gehaald omwille van het sluiten van de overwegen.

Afhankelijk van de uitkomst van de OV scenario's wordt in dit scenario de maatregelen genomen om de barrière van de spoorlijn of HOV lijn weg te werken.

2.5.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

Met het verkeersmodel wensen we inzicht te bekomen in de verschuivingen van de verkeersstromen na het knippen van de verschillende wegen. Wat zal de nieuwe wegbelasting zijn op het overgebleven lokale netwerk. Ook de effecten op de leefbaarheid in de dorpskernen is in beeld te brengen.

In dit scenario onderzoeken we ook de mogelijkheid van het afsluiten van wegen i.f.v. HOV lijn.

Voor scenario 3 voorzien we een doorrekening van het scenario met en zonder de nieuwe ontsluitingsweg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. Op die manier laten we ook zien of deze ontsnipperingsmaatregelen ook al kunnen worden toegepast in de huidige context.

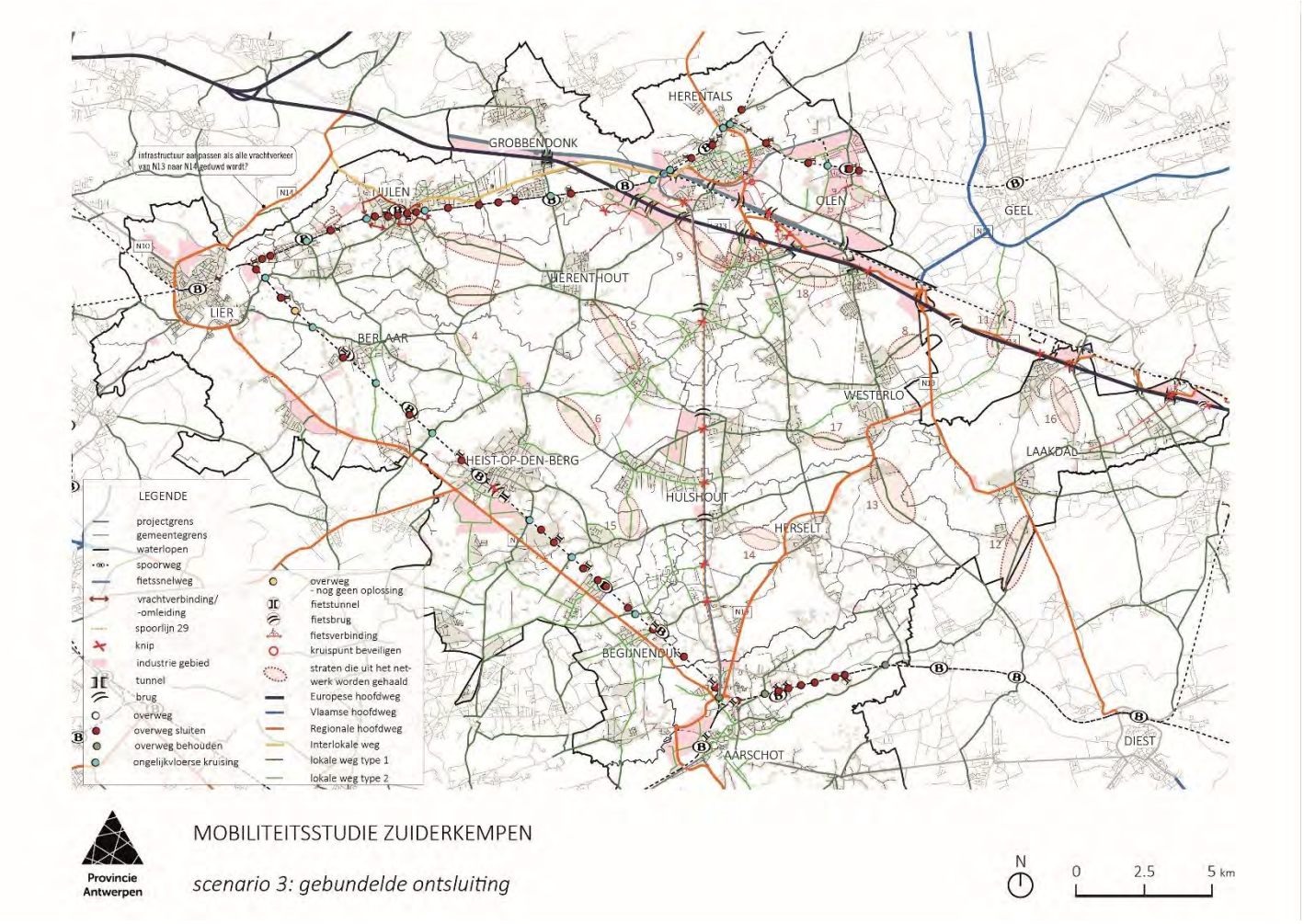
2.5.3. BESCHRIJVING VERKEERSINGREPEN

A. Wegencategorisering en gewenste ontsluiting

De spooroverwegen worden hier in het model gestopt zoals in scenario 1, de omleidingswegen van Nijlen, Berlaar-Heikant en Herselt.

Om tot een meer gebundelde ontsluiting te komen en tegelijk de blauw groene structuur te ontharden worden de volgende wegen uit het netwerk geknipt :

1. Herenthout: Nijlensesteenweg knip tussen Zwart Water en Blokt
2. Nijlen: Heikant knip tussen Steynenhofweg en Bevelsesteenweg
3. Nijlen: Lindekensbaan knip tussen parking Kesselse Heide (ontsluiting vanuit N116) en Heidestraat
4. Heist-op-den-Berg: Bevelsesteenweg knip tussen Hertstraat en Gestelsesteenweg
5. Heist-op-den-Berg: Herenthoutseweg knip ter hoogte van de Wimp
6. Heist-op-den-Berg: Hulshoutsesteenweg knip tussen Itegemseweg en Hoefstraat
7. Westerlo: Gooreinde – Overwijs knip tussen Jagersweg en Langedreef.
8. Westerlo: Tolhuis knip tussen Melkerijstraat en Heidestraat
9. Herentals: knip Servaes Daemsstrraat tussen Plassendonk en Klein Rossem
10. Herentals: knip Hezewijk thv brug E313
11. Herentals: knip Accacialaan thv brug E313
12. Geel: circulatiemaatregelen, knip op K. Albertstraat tussen kanaal en ring Geel.
13. Laakdal : N165 tussen Testelt en Veerle = ontsnippering bosgebied Averbode
14. Herselt : Diestsebaan tussen N212 en N19
15. Herselt : Dieperstraat tussen Westmeerbeek en Herselt.
16. Hulshout : Booischotseweg tussen Hulshout en Booischot
17. Laakdal : Langedijk tussen Vorst en Eindhout
18. Westerlo : Mechelsestraat
19. Westerlo : Asberg tussen Heultje en Westerlo


HERENTALS
GROBBENDONK
infrastructuur aanpassen als alle vrachtverkeer van N13 naar N14 gestuurd wordt?
N14
JULEN
OLEN
GEEL
N10
HERENTHOUT
LIER
BERLAAR
WESTERLO
HEIST-OP-DEN-BERG
LAAKDAL
HULSHOUT
HERSELT
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
DIEST
LEGENDE
projectgrens
gemeentegrens
waterlopen
spoorweg
fietssnelweg
vrachtverbinding/ -omleiding
spoorlijn 29
knip
industrie gebied
tunnel
brug
overweg
overweg sluiten
overweg behouden
ongelijkvloerse kruising
overweg - nog geen oplossing
fietstunnel
fietsbrug
fietsverbinding
kruispunt beveiligen
straten die uit het net-werk worden gehaald
Europese hoofdweg
Vlaamse hoofdweg
Regionale hoofdweg
Interlokale weg
lokale weg type 1
lokale weg type 2
Provincie Antwerpen
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN
scenario 3: gebundelde ontsluiting
N
0
2.5
5 km

B. Vrachtverkeer

De robuuste ontsluitingsstructuur met nieuwe interne ontsluitingsweg is ook van toepassing in dit scenario. Zie scenario 2

C. Openbaar vervoer

We combineren in dit scenario de uitbouw van ofwel een spoorlijn of HOV lijn. Om het effect op het wegennet te kennen kiezen we voorlopig voor een spoorlijn met drie nieuwe ongelijkvloerse kruisingen:

- Verbinding tussen Morhovenseweg en Doornstraat (knip overweg centrum)
- Cannaertsstraat
- N15

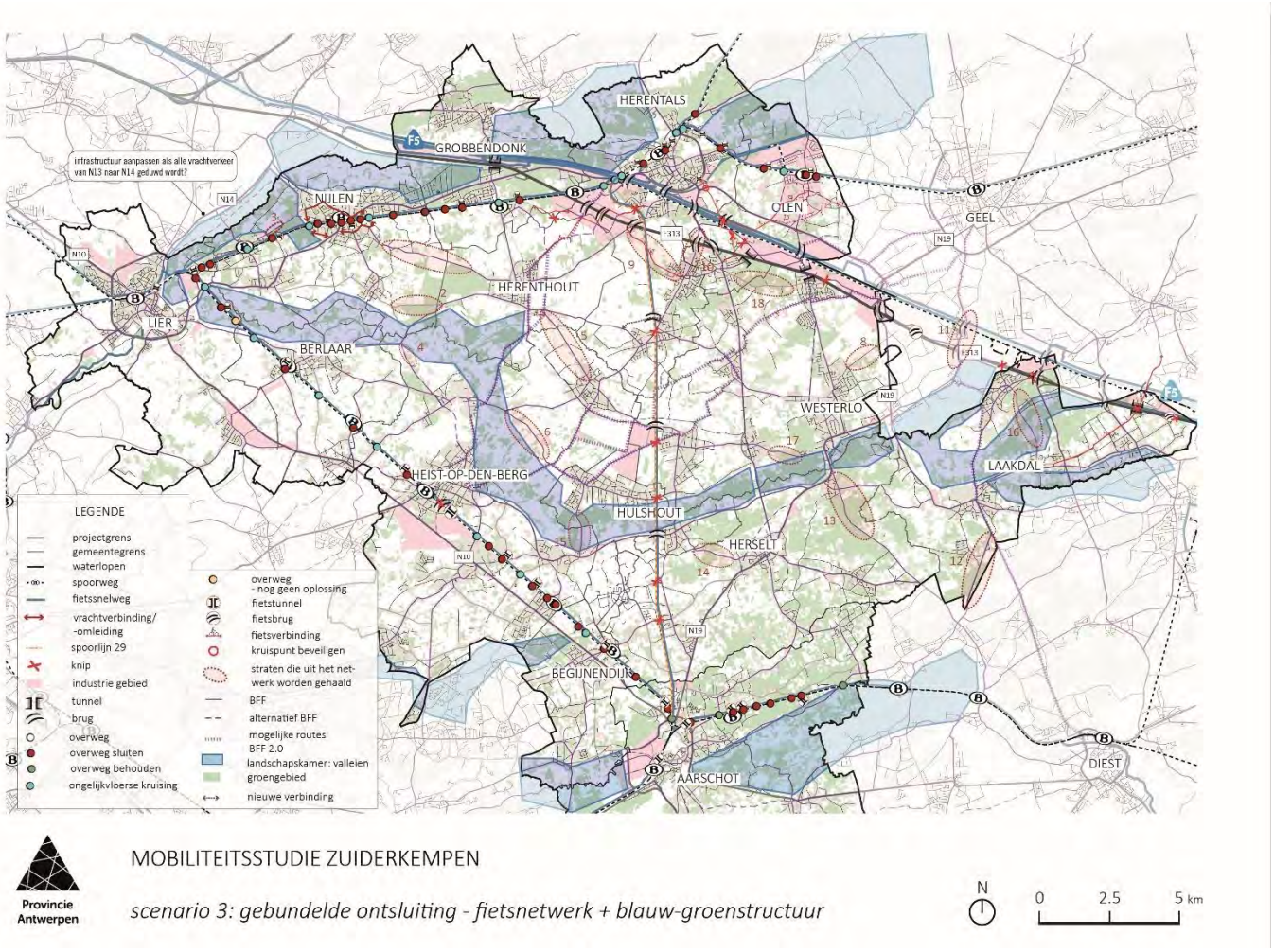
D. Fiets

In functie van een verfijning van het fietsnetwerk en het meer autoluw maken van fietstrajecten worden hierna voorstellen gedaan voor 'knips' in het netwerk.

Net zoals bij de overwegen kan worden overwogen om een aantal onderdoorgangen en bruggen over de E313 en het kanaal uit het netwerk te "knippen". Dit biedt ook mogelijkheden om autoluwere fietstrajecten te realiseren naar de ENA bedrijvenzone, kernen en scholen. Het betreft volgende ingrepen:

- Knip Zelle, Klein Gentstraat (is wijziging t.o.v. referentiescenario, zit ook in scenario 1) zorgt voor autoluwe fietsroute tussen Herenthout , Wolfstee en Herentals.
- Bergensesteenweg- Diamantstraat- Veldhoven, met knip Veldhoven ter hoogte van spoorweg.
- Honingstraat −Sluizenstraat als exclusieve fietsverbinding tussen Herentals en Olen met fietstunnel onder de R15 en fietsbrug over kanaal. Het kruispunt Honingstraat- N13 wordt beveiligd met breed middeneiland voor een veilige fietsoversteek. De Sluizenweg wordt afgesloten voor autoverkeer en fungeert zo als fietsbrug over het kanaal. Op grondgebied Olen wordt de Honingstraat niet meer aangesloten op de Industrielaan waardoor deze als fietsverbinding fungeert en aansluit op de Sluizenweg. Ook Schaatsbergen wordt losgekoppeld van de Industrielaan.

- Via Sluizenweg- Gerheiden wordt een fietsverbinding gerealiseerd tussen Olen centrum en Sint-Jozef – Olen. De overweg Gestelstraat wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising voor gemotoriseerd verkeer. Doffen worden gesloten en vervangen door een fietstunnel aan Gerheide. De overweg Lichtaartseweg wordt op termijn gesloten.
- 'Knip' Gemeentestraat onder de E313 waardoor de Gemeentestraat als fietsverbinding tussen Oevel en het bedrijventerrein fungeert. Gemeentestraat ter hoogte van de school als schoolstraat
- Brug Liesel over de E313 als exclusieve fietsbrug = fietsverbinding tussen Tongerlo en bedrijvenzone-Stelen.
- Norbertijnenstraat en brug over E313 knippen voor autoverkeer.
- Steenweg op Meerhout wordt via de Heikantstraat aangesloten op de nieuwe rotonde op het kruispunt N174- op- en afrittencomplex E313. De bestaande onderdoorgang met de E313 wordt dan als exclusieve fietsonderdoorgang gebruikt.
- Meerhoutstraat onder de E313 als fietsonderdoorgang. Gemotoriseerd verkeer tussen Langvoort en Vorst-Meerlaar dient via Geelsebaan en Biezenhoed te rijden. Biezenhoed wordt als regionale weg uitgebouwd. De route Meerhoutstraat- Genelaar fungeert als exclusieve fietsverbinding tussen Meerhout en vorst en ontsluit zo ook de bedrijvenzone.
- Brug Verboekt over de E313 wordt 'geknipt' voor gemotoriseerd verkeer. Brug fungeert hierdoor als fietsbrug en kan later ook worden gekoppeld aan de halte voor de snelbussen op de E313. Via Verboekt rechtstreekse toegang tot de site van Nike.


HERENTALS
GROBBENDONK
NIJLEN
OLEN
GEEL
HERENTHOUT
LIER
BERLAAR
WESTERLO
LAAKDAL
HEIST-OP-DEN-BERG
HULSHOUT
HERSELT
BEGIJNENDIJK
AARSCHOT
DIEST
infrastructuur aanpassen als alle vrachtverkeer van N13 naar N14 geduwd wordt?
LEGENDE
projectgrens
gemeentegrens
waterlopen
spoorweg
fietssnelweg
vrachtverbinding/ -omleiding
spoorlijn 29
knip
industrie gebied
tunnel
brug
overweg
overweg sluiten
overweg behouden
ongelijkvloerse kruising
overweg - nog geen oplossing
fietstunnel
fietsbrug
fietsverbinding
kruispunt beveiligen
straten die uit het net-werk worden gehaald
BFF
alternatief BFF
mogelijke routes BFF 2.0
landschapskamer: valleien
groengebied
nieuwe verbinding
Provincie Antwerpen
MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN
scenario 3: gebundelde ontsluiting - fietsnetwerk + blauw-groenstructuur
N
0
2.5
5 km

Extra 'knips' overwegen i.f.v. autoluwe kernen:

- N10 Antwerpsesteenweg Lier : knip (uitgezonderd fietsers en openbaar vervoer)
- Vossenberg in Herentals: knip (fietstunnel)
- Belgiëlaan Herentals : knip (fietstunnel)
- Sint-Jobsstraat Herentals : knip uitgezonderd fietsers

2.5.4. Figuren verkeersmodel

- Belastingsplot wegennet en weergave I/C verhouding (ochtend- en avondspit)
- Verschilplot scenario 3 met referentiescenario
- Belastingsplot vrachtverkeer en verschilplot met referentiescenario (ochtend- en avondspits en daluur)
- Capaciteitstoets kruispunten
- Effecten modal shift
- Effecten gereden voertuigkilometers

2.5. Scenario 4: optimalisatie ontsluiting ENA zone met nieuwe op- en afrit Grobbendonk

2.5.1. INLEIDING

Scenario 4 omvat de optimalisatie van de ontsluiting van de ENA zone. Hierbij wordt de parallelweg langs de E313 doorgetrokken vanaf het kruispunt N152- Industrielaan tot aan het kruispunt Toekomstlaan- Herenthoutseweg. Verder wordt de verbinding Toekomstlaan – Wolfstee – N14 geoptimaliseerd. De spoorwegonderdoorgang wordt verbreed.
De Huidige op- en afrit van Herentals West wordt afgeschaft en verplaatst naar Nederviersel-Industrieweg. Hier wordt een nieuwe op- en afrittencomplex met de E313 voorzien.

2.5.2. WAT WENSEN WE TE ONDERZOEKEN

In dit scenario wensen we het effect van het verplaatsen van de op- en afrit Herentals West naar het knooppunt Nederviersel te laten onderzoeken. Zorgt de nieuwe op- en afrit voor een betere ontsluiting van de bedrijvenzone van Grobbendonk en zal dit ook de verkeersdruk in omliggende dorpskernen doen dalen ? Op basis van de modelresultaten bekijken we ook de kans op nieuwe sluiproutes naar de op- en afrit en de nieuwe ontsluitingsweg.

2.5.3. BESCHRIJVING VERKEERSINGREPEN

A. Wegencategorisering en gewenste ontsluiting

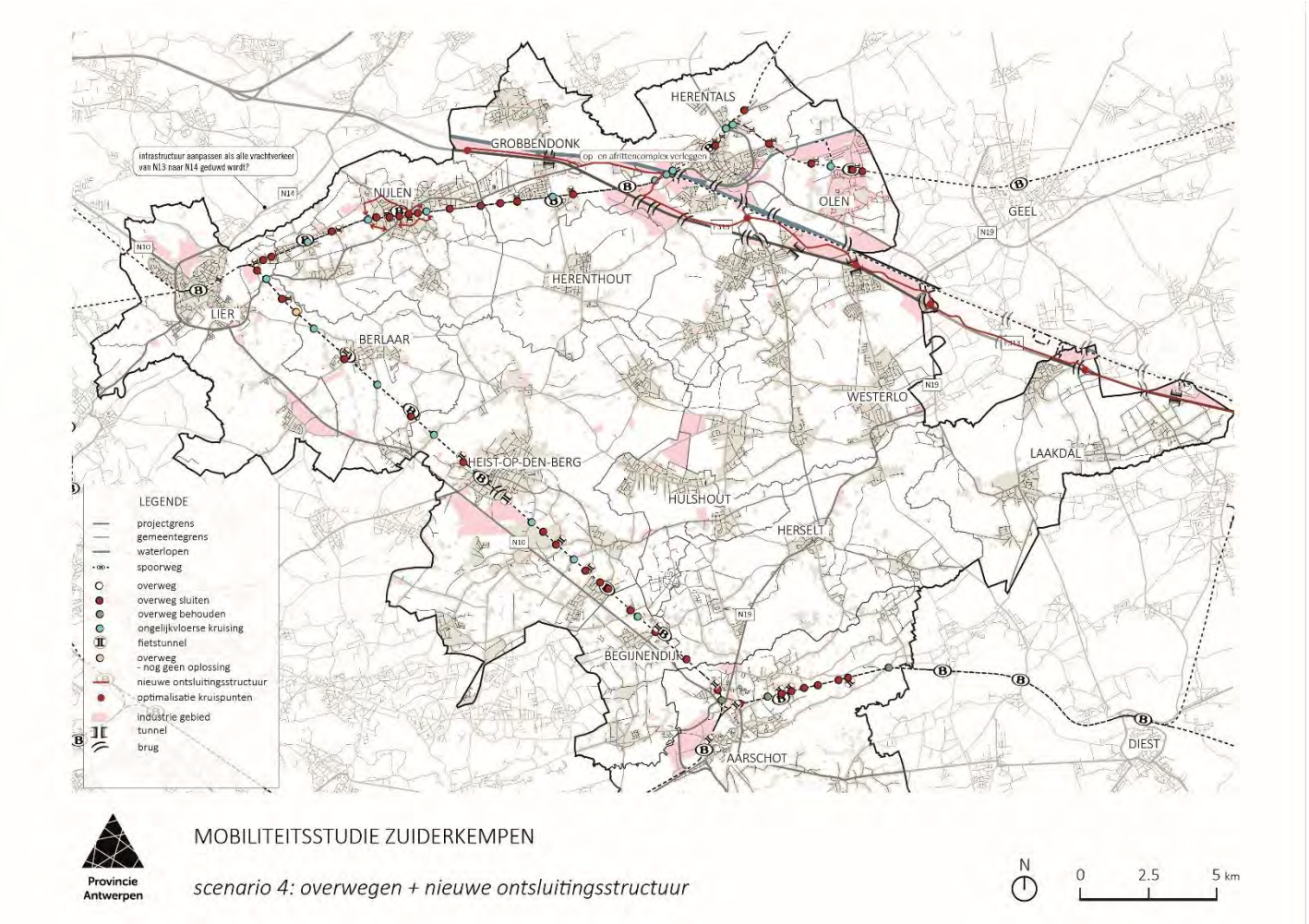
Dit scenario voorziet de uitbouw van een robuuste ontsluitingsstructuur binnen de ENA zone. Dit scenario staat op zich zelf maar kan uiteraard ook worden gecombineerd met de andere scenario's. De volgende maatregelen worden voorzien:

- Het bestaande op- en afrittencomplex Herentals West wordt afgeschaft en verplaatst naar Nederviersel -Industrieweg.
- De N13- Industrieweg wordt als hoofdrichting geaccentueerd. Het kruispunt N13-Industrieweg wordt voorzien van verkeerslichten.
- Toekomstlaan-Wolfstee wordt geoptimaliseerd als doorgangsweg en sluit aan op de N13.

- Het kruispunt Toekomstlaan – Herenthoutseweg wordt voorzien van verkeerslichten.
- Het kruispunt Industrielaan- Hezewijk – N152 wordt als één grote turborotonde van verkeerslichten (verkeersplein) ingericht.
- Tussen de Toekomstlaan en de N152 wordt parallel met de E313 een nieuwe verbindingsweg aangelegd.
- De Industrielaan wordt geoptimaliseerd als regionale weg.
- Afrit Herentals Industrie wordt afgeschaft in dit scenario.

B. Vrachtverkeer

Om de ontsluiting van de terreinen Antwerp East Port in Grobbendonk te verbeteren voor vrachtverkeer wordt in dit scenario een nieuwe op- en afrit voorzien met de E313.



C. Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer wordt later nog verder afgestemd met het invoeren van een snelbus op de E313 . De haltes op de E313 worden gekoppeld aan een bediening van de bedrijvenzones aansluitend op het onderliggende fietsnetwerk.

D. Fiets

Voor de fiets blijven beide oevers van het Albertkanaal een rol opnemen als fietssnelweg. Aan de zuidzijde wordt ter hoogte van het bedrijventerrein aangesloten op de Industrieweg in Grobbendonk. Parallel aan de fietssnelweg langs het kanaal wordt ook voorzien in de aanleg van veilige fietspaden langs de Industrieweg- Toekomstlaan-Industrielaan-Nijverheidsstraat- Amocolaan-Biezenhoed.
Dwars op deze oost- west fietsverbindingen voorzien we in de uitbouw van autoluwe fietstrajecten vanuit de omliggende kernen naar de bedrijvenzones. (zie maatregelen scenario 3)
Het fietsnetwerk sluit ook aan op de fietssnelweg tussen Herentals en Aarschot.

2.5.4. FIGUREN VERKEERSMODEL

- Belastingsplot wegennet en weergave I/C verhouding (ochtend- en avondspits).
- Verschilplot scenario 4 met referentiescenario (ochtend- ena vondspits).
- Belastingsplot vrachtverkeer en verschilplot met referentiescenario (ochtend- en avondspits en daluur).
- Capaciteitstoets kruispunten.

3. Vervolgtraject

De bedoeling is om de verschillende scenario’s multimodaal te laten doorrekenen. Op basis van de modelresultaten worden de verschillende scenario’s onderling met elkaar vergeleken en afgetoetst aan de doelstellingen die we willen bereiken met de studie. De doelstellingen zijn beschreven in de oriëntatienota. Op basis van de afweging van de gunstige en ongunstige effecten van de diverse scenario's zal een nieuw scenario worden samengesteld waarrond de toekomstvisie voor de Zuiderkempen wordt uitgeschreven.

STAD AARSCHOT

Uittreksel uit het register der besluiten van het schepencollege in vergadering van 07/07/2023

Aanwezig: Gwendolyn Rutten, Burgemeester **Bert Van der Auwera, Nicole Van Emelen, Annick Geyskens, Gerry Vranken, Stef Van Calster, Kurt Lemmens, schepenen** **Jan Maessen, adjunct algemeen directeur**	
Dienst:	**Technische Zaken**
Referentie:	**CBS/2023/2861**
Budgethouder:	**College van Burgemeester en Schepenen**
Dossierbeheerder:	**Van Schoor Aaron**
Onderwerp: Synthesenota Mobiliteitsstudie Zuider-Kempen	

Het college van burgemeester en schepenen

Nota
In het kader van de opmaak van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werden verschillende scenario's doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Kempen. In de synthesenota worden de uitgangspunten van de doorrekeningen en de scenario's beschreven en worden de belangrijkste resultaten weergegeven en toegelicht.
Aarschot vormt een schakel in dit netwerk door de kruising van de N19 Herseltsesteenweg met de N10 Liersesteenweg en de R25 richting autosnelweg.
Aan het CBS wordt gevraagd om de synthesenota goed te keuren mits eventuele opmerkingen.

Er wordt ook gepolst naar het standpunt van het CBS over de denkpiste om op de fietssnelweg F106 de spoorlijn Herentals- Aarschot te heropenen.
Wetende dat dit een zeer druk bereden fietssnelweg is voor scholieren van en naar Ourodenberg en de investeringen die we al genomen hebben langs de Heidestraat.

BESLUIT:

Het college keurt de synthesenota van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen goed en formuleert er de volgende opmerking bij:
Het is niet wenselijk dat men de denkpiste om de spoorlijn Herentals- Aarschot te heropenen verder uitwerkt voor Aarschot.

Aldus gedaan in vergadering datum als hierboven.

De adjunct algemeen directeur,
Jan Maessen

De Burgemeester,
Gwendolyn Rutten

Voor éénsluidend afschrift,

De Algemeen directeur

De Burgemeester,

Zitting van 3 juli 2023

Aanwezig:
Bert Ceulemans, burgemeester
Bart Sorée, Maggie Thielemans, Steven Vermeulen, David Dupont, Kathleen Van Vlasselaer, schepenen
Peggy Baeten, algemeen directeur

Synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

MOTIVERING

FEITEN EN CONTEXT

De voorliggende synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten, de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen. Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten. Er wordt aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd deze ter kennisneming voor te leggen, zodat we de synthesefase van de studie Zuiderkempen kunnen afronden. Vervolgens start het uitschrijven van de visie.

BIJLAGEN

Synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

BESLUIT

Enig artikel

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen in bijlage.

Namens het college van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
get. Peggy Baeten
Voor eensluidend uittreksel
Begijnendijk, 5 juli 2023

De burgemeester
get. Bert Ceulemans

De algemeen directeur





Peggy Baeten

De burgemeester



Bert Ceulemans

College van Burgemeester en Schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 6 juli 2023
Ruimte - Publieke Ruimte

22 2023_CBS_00664 Uitvoering van projecten - Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: goedkeuring Synthesenota - goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Walter Horemans, burgemeester; de heer Stefaan Lambrechts, tweede schepen; mevrouw Suzy Put, derde schepen; mevrouw Nadine Boekaerts, voorzitter BCSD; de heer Willy Beullens, vierde schepen; mevrouw Anja Neels, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Jan Hendrickx, eerste schepen

Beschrijving

Aanleiding en context
Er vonden reeds verschillende stuurgroepen en ambtelijke werkgroepen plaats voor het bespreken van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. In deze fase wordt de synthesenota van de studie voorgelegd aan het college.
Binnen de synthesenota worden heel wat maatregelen in een verkeersmodel gestopt met als doel de effecten ervan in kaart te brengen. Deze maatregelen worden via deze weg dus nog niet goedgekeurd voor uitvoering. In de volgende stap wordt de synthesenota vertaald naar een visiedocument en actieplan waarin concrete maatregelen zullen worden vastgelegd.

Argumentatie
Tijdens de stuurgroepen werden de oriëntatienota en de doelstellingennota besproken. De officiële goedkeuring van de synthesenota wordt nu gevraagd.

Regelgeving: bevoegdheid
Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd op basis van artikel 56-57 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Besluit

Artikel 1
De synthesenota, zoals in bijlage toegevoegd, wordt goedgekeurd met uitzondering van:
- het sluiten van de overweg te Isschotweg en Melkouwen.
    - Hier wordt geopteerd om één de overweg te Isschotweg open te houden.

algemeen directeur	burgemeester
Anja Neels	Walter Horemans

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

ZITTING VAN 30 MEI 2023



Dit document is digitaal ondertekend.
Namens het college:

algemeen directeur,

Daan Ceulemans

burgemeester,

Marianne Verhaert

	Marianne Verhaert, burgemeester
Aanwezig:	Johan Verhaegen, Greet Van de Peer, Martine Taelman, schepenen
	Daan Ceulemans, algemeen directeur
Verontschuldigd:	Eric Van Meensel, eerste schepen, Brent Wouters, derde schepen,
Afwezig:	

Team Ruimte en Vergunningen: Advies synthesenota Zuiderkempen - goedkeuring

HET COLLEGE

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

In bijlage gaat het advies van betrokkene aangaande de synthesenota Zuiderkempen. De nota zal besproken worden op de stuurgroep Zuiderkempen van 31 mei 2023 waarop het standpunt van de gemeente dient voorgesteld te worden.

Bijkomende motivering

Feedback betrokkene: De synthesenota is vrij straightforward en er zitten volgens ons geen heikele punten in. Het meest interessante deel van de synthesenota is de evaluatie van het synthesescenario met allerhande maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer (tonnagebeperkingen, sluiten overwegen etc.). Onze feedback daarop zit mee in het document in bijlage.

BESLUIT

Artikel 1: De synthesenota zoals bijgevoegd wordt goedgekeurd mits inachtname van onderstaande opmerkingen:

- Er sluipt nog steeds, telkens opnieuw de streefbeeldstudie ivm de overwegen in die studies.
  Reeds op verschillende niveaus werd meermaals duidelijk gemaakt dat wij als lokaal bestuur niet akkoord gaan met de visie van Infrabel.
  Bijkomend kan Infrabel deze keuze intussen ook niet meer zo eenzijdig maken. Ze zijn sinds kort verplicht om beslissingen te nemen, na het (laten uit) voeren van een openbaar onderzoek.
- Knip Klein Gentstraat: ook al meermaals duidelijk gemaakt dat wij als lokaal bestuur hier niet mee akkoord gaan. Daarom dat we project Langenheuvel (op BFF) zonder subsidies fietsfonds realiseren
- Wat wordt bedoeld met knip Boudewijnstraat?
- Scenario vrachtverkeer: welk scenario hanteert men hier om deze conclusies te maken? Welke oplossingen biedt men aan lokale ondernemers?
- Boudewijnstraat – Bevrijdingsstraat tussen 600 en 650 pae/u/richting : dit blijft veel te hoog voor een lokale weg. Men gaat ook uit van bepaalde aannames/ dwingt ons tot bijvoorbeeld sluiten overwegen hoewel dit voorbarige conclusies zijn. (geen budget Infrabel/ geen akkoord gemeente/…) Zoals zo vaak rekent men op scenario's die mogelijks in 2050 tot uitvoering komen. Er is nood aan oplossingen op korte termijn, die worden hier niet geboden.
- Eikenlei: hier voerden we zelf reeds heel wat maatregelen door met uitgebreide participatie. Voor bijvoorbeeld een knip is geen draagvlak.

Artikel 2: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Team Ruimte & Vergunningen

Betrokkene

College van burgemeester en schepenen

Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 27 juni 2023
Leefomgeving - Mobiliteit

43	2023_CBS_01416	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - kennisname synthesenota - 1.811.0

Samenstelling

Aanwezig

de heer Jan Moons, burgemeester; de heer David Geerts, schepen; mevrouw Sarah Wouters, schepen; mevrouw Katleen Vantyghem, schepen; de heer Eric Verbist, schepen; de heer Carl Verelst, schepen; mevrouw Eva Van den Brande, schepen; de heer Dirk Van Noten, schepen; de heer Hans Welters, algemeen directeur

Beschrijving

Aanleiding en context
De provincie Antwerpen maakt een mobiliteitsstudie Zuiderkempen op. De synthesenota is een samenvatting van de besprekingen met de gemeenten, en de workshops met de ambtelijke werkgroep. Als inleiding op deze nota wordt de samenvatting gebracht van de verschillende scenario's die werden doorgerekend. Na evaluatie en bespreking met de stakeholders werd een synthesescenario uitgewerkt, dat opnieuw werd doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Kempen.

Argumentatie
In de synthesenota kaderen we de onderzoeksresultaten van de synthesedoorrekening met het verkeersmodel en de algemene visie, en geven we een overzicht van de mogelijke oplossingen. Deze zullen nadien in het beleidsplan verder worden uitgewerkt tot een concreet actieplan.

Als dusdanig is de synthesenota enkel een weerslag van het gevoerde onderzoek dat ons meer inzicht geeft in de effecten van verschillende mogelijke maatregelen. Het accepteren van deze resultaten houdt niet automatisch een akkoord in over de opgenomen maatregelen. Dat is zo ook expliciet vermeld op de stuurgroep van 31 mei 2023 (verslag in bijlage).

Vanuit de gemeente werden eerder bemerkingen geformuleerd over de financiering van de nodige aanpassingen aan het lokale wegennet dat toch een bovenlokale functie krijgt. Een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en doorrijdbaarheid van de lokale mazen dient nagestreefd te worden.

Juridische grond
/

Regelgeving: bevoegdheid
Artikel 41 §2 10° a) van het decreet Lokaal Bestuur: het college van burgemeester en schepenen is belast met het dagelijks bestuur van de gemeente.

Financiële informatie

Financiële informatie
/

Besluit

Artikel 1
Het college neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college neemt kennis van het verslag van de stuurgroep van 31 mei 2023.

Artikel 3
Het college vraagt aandacht voor de financiering van de aanpassingen aan gemeentelijke weginfrastructuur bij de wegen van bovenlokaal belang.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur

(get.) Hans Welters

De burgemeester

(get.) Jan Moons

Voor eensluidend afschrift





De algemeen directeur

Hans Welters

De burgemeester

Jan Moons

college van burgemeester en schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 13 juni 2022
Sector stadsontwikkeling - Technische dienst

---

21 **2022_CBS_01051** **Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten: kennisname en feedback**

Samenstelling:

Aanwezig:
mevrouw Mien Van Olmen, burgemeester en voorzitter; de heer Pascal Van Nueten, schepen; de heer Jan Michielsen, schepen; de heer Patrik De Cat, schepen; de heer Stefan Verraedt, schepen; mevrouw Eva Brandwijk, schepen; de heer Bart Michiels, schepen; de heer Dirk Soentjens, algemeen directeur

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen
In de loop van 2019 besliste de stad om deel te nemen aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen aangezien de deelgemeenten Noorderwijk en Morkhoven deel uitmaken van het voorgestelde studiegebied.

Op 12 maart 2020 liet de gedeputeerde voor Mobiliteit van de provincie Antwerpen, Luk Lemmens, via een kennisgeving weten dat de mobiliteitsstudie Zuiderkempen gegund werd aan studiebureau Vectris-Stramien.

Op 1 juli 2020 vond de eerste stuurgroep plaats waarin het procesverloop van de studie werd gekaderd en de ontwerpversie van de oriëntatienota werd besproken.

Op 30 september 2020 vond de tweede stuurgroep plaats waarin de definitieve oriëntatienota en de ontwerpversie van de doelstellingennota besproken werden.

Op 12 oktober 2020 werd de oriëntatienota goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Op 9 december 2020 vond de derde stuurgroep plaats waarin het geplande scenario-onderzoek toegelicht werd.

Op 7 juni 2021 werd de doelstellingennota goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Op 30 juni 2021 vond de vierde stuurgroep plaats waarin de resultaten van de doorrekeningen van de scenario's met het regionaal verkeersmodel Kempen besproken werden.

Op 29 november 2021 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de conceptnota en evaluatierapport van het scenario-onderzoek van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Op 6 december 2021 besprak het college van burgemeester en schepenen een prioriteitenlijst als input voor het uitwerken van een mobiliteitsvisie voor de Zuiderkempen. Deze informatie werd aan de provincie Antwerpen bezorgd.

Op 2 februari 2022 vond de vijfde stuurgroep plaats waarin een eerste aanzet tot een synthesescenario voorgesteld en besproken werd.

Op 7 juni 2022 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de output van de vijfde ambtelijke werkgroep die plaatsvond op 20 april 2022. In die ambtelijke werkgroep werd een verdere stap gezet naar visievorming via het verder vorm geven van de verschillende verkeersnetwerken.

Argumentatie
Op 15 juni 2022 zal de zesde stuurgroep van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen plaatsvinden. Ter voorbereiding van deze stuurgroep vragen de provincie en het studiebureau om de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten te screenen. De nota en kaarten betreffen werkdocumenten. Het is dus niet de bedoeling om deze nota en kaarten goed te keuren, maar wel om ze grondig te screenen en feedback te formuleren zodat de bevoegde mandataris deze feedback kan meegeven aan het studiebureau op de stuurgroep. Op basis van de feedback van de verschillende steden en gemeentes zal het studiebureau tijdens de zomerperiode schrijven aan een ontwerp eindrapport en een ontwerp actieplan. Daarnaast zal ook nog een synthesescenario doorgerekend worden met behulp van het verkeersmodel.

De ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten kunnen geraadpleegd worden in volgende bijlages: 'NO_zuiderkempen_SG#6_synthesenota_OV'; '20220530_Synthesekaart_fiets-01'; '20220530_Synthesekaart_OV_wegencat-01'; '20220530_Synthesekaart_OV-01' en '20220530_Synthesekaart_wegencat-01'.

<u>Screening en feedback door administratie</u>

Ontwerp synthesenota:

- In paragraaf 1 'Kader wegennetwerk'; alinea 1.2 'Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen': wordt gesproken over het tracéonderzoek over het selecteren van een interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. Het bepalen van deze interlokale weg hangt sterk samen met de afwikkeling van het vrachtverkeer dat zich centraal in de Zuiderkempen bevindt. Er kunnen echter vragen gesteld worden bij de weergave dat er een voorkeurstracé vastgelegd is. Verschillende colleges van burgemeester en schepenen, waaronder ook dat van Herentals, hebben aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar het bepalen van een tracé waarbij geen nieuwe weginfrastructuur aangelegd moet worden. Bij het voorgestelde tracé voor de nieuwe interlokale weg (Herentalsesteenweg - Wiekevorstseweg - Doornestraat - Herentalsesteenweg - Herenthoutseweg) is dat echter wel het geval.
- Bedenking bij het definiëren van de Herenthoutseweg als een interlokale weg, specifiek voor het gedeelte tussen de Toekomstlaan en de R15: uit de aanwezigheid van nieuwe fietstellers op de brug over het Albertkanaal en rekening houdend met tellingen die gebeurd zijn in het kader van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Herentals is gebleken dat de Herenthoutseweg een zeer groot aantal fietsers kent. De instroom 's morgens in de richting van centrum Herentals en de uitstroom 's avonds in de omgekeerde richting door fietsers is,

vergeleken met de verschillende invalswegen naar het centrum, het grootst op de Herenthoutseweg. Daarnaast takken op de Herenthoutseweg heel veel wegen aan die rechtstreeks leiden naar woonwijken (wijken De Molekens, Sint-Janneke, Veldhoven, etzovoort.). Omwille van de aanwezigheid van het grote aantal fietsers, lijkt het belangrijk om deze as sterker uit te bouwen als as voor actieve weggebruikers in tegenstelling tot een uitbouw als ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is reeds gebleken dat de Herenthoutseweg niet geschikt is als calamiteitenroute of omleidingsroute wegens onvoldoende capaciteit voor de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Bij recente werken ter hoogte van de Lierseweg N13 werd de Herenthoutseweg als omleidingsroute ingesteld en bleek deze de functie van de Lierseweg niet te kunnen opnemen. Ook op vlak van inrichting (fietspaden, wegbreedte, enzovoort.) is de Herenthoutseweg ondermaats ingericht ten opzichte van bvb. de N13 of de N152. De Herenthoutseweg kan in dat opzicht geen functie als calamiteitenroute opnemen. Rekening houdend met deze elementen ziet de administratie de Herenthoutseweg als een 'lokale ontsluitingsweg'.

- In paragraaf 4 'kader fietsnetwerken', alinea 4.1.1 'fietsostrades': er wordt gesteld dat er studies lopende zijn voor de F106 om de route te optimaliseren, maar deze studies zijn nog niet opgestart.

Ontwerp synthesekaarten:

- Alle kaarten: er kan best een symbool toegevoegd worden voor overwegen waar momenteel al een studie lopende is, maar het nog niet duidelijk is of de overweg gesloten zal worden of er een ongelijkvloerse kruising voorzien zal worden. Op het grondgebied van Herentals staan verschillende overwegen om die reden niet aangeduid op de synthesekaarten. Het is echter wel belangrijk dat die op één of andere manier wel op de kaarten opgenomen worden.
- Synthesekaart fiets:
    - In de intekening van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk(BFF) lijken enkele foutjes geslopen te zijn. De gedetailleerde intekening kan best verder met de provincie en het studiebureau bekeken worden.
    - Er is een tunnel- en brug-symbool ingetekend ter hoogte van de R15 in Herentals, maar het is onduidelijk wat deze precies inhouden of waarom deze daar geplaatst zijn.
- Synthese kaart openbaar vervoer: geen opmerkingen
- Synthesekaart wegencategorisering:
    - Zie feedback bij het onderdeel van de synthesenota in verband met de Herenthoutseweg.
    - Voor de Geelseweg N13: de administratie begrijpt niet waarom deze weg als lokale ontsluitingsweg ingetekend is en niet als interlokale weg. Bij de recente heraanleg van de Geelseweg is naar inrichting toe duidelijk ontworpen volgens de principes die nu als kenmerkend voor interlokale wegen naar voor komen. Er zijn afgescheiden fietspaden, de meeste kruispunten zijn verkeerslichtengeregeld, de toegelaten snelheid is 70 km/u, enzovoort. Ook naar functie lijkt de Geelseweg toch een bepaalde verbindingsfunctie te hebben, wat bij lokale ontsluitingswegen niet het geval is. De Geelseweg N13 loopt dan wel grotendeels parallel aan de E313, maar bij calamiteiten in het verleden is reeds gebleken dat deze op die momenten een belangrijke rol als calamiteitenroute opneemt.

- Voor de Lichtaartseweg N123: de administratie kan akkoord gaan met het feit dat deze als een lokale weg gezien wordt, toch voor het deel tussen Herentals en Lichtaart. De Lichtaartseweg doorkruist een belangrijk natuurgebied en in dat opzicht zou het logischer zijn om de weg eerder als vervoersas voor actieve weggebruikers te zien in plaats van als een belangrijke ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer.

Besluit

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten met betrekking tot de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Het college van burgemeester en schepenen wenst volgende feedback over te maken met betrekking tot de ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Feedback ontwerp synthesenota:

- In paragraaf 1 'Kader wegennetwerk'; alinea 1.2 'Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen': wordt gesproken over het tracéonderzoek over het selecteren van een interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. Het bepalen van deze interlokale weg hangt sterk samen met de afwikkeling van het vrachtverkeer dat zich centraal in de Zuiderkempen bevindt. Er kunnen echter vragen gesteld worden bij de weergave dat er een voorkeurtracé vastgelegd is. Verschillende colleges van burgemeester en schepenen, waaronder ook dat van Herentals, hebben aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar het bepalen van een tracé waarbij geen nieuwe weginfrastructuur aangelegd moet worden. Bij het voorgestelde tracé voor de nieuwe interlokale weg (Herentalsesteenweg - Wiekevorstseweg - Doornestraat - Herentalsesteenweg - Herenthoutseweg) is dat echter wel het geval.
- Bedenking bij het definiëren van de Herenthoutseweg als een interlokale weg, specifiek voor het gedeelte tussen de Toekomstlaan en de R15: uit de aanwezigheid van nieuwe fietstellers op de brug over het Albertkanaal en rekening houdend met tellingen die gebeurd zijn in het kader van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Herentals is gebleken dat de Herenthoutseweg een zeer groot aantal fietsers kent. De instroom 's morgens in de richting van centrum Herentals en de uitstroom 's avonds in de omgekeerde richting door fietsers is, vergeleken met de verschillende invalswegen naar het centrum, het grootst op de Herenthoutseweg. Daarnaast takken op de Herenthoutseweg heel veel wegen aan die rechtstreeks leiden naar woonwijken (wijken De Molekens, Sint-Janneke, Veldhoven, enzovoort). Omwille van de aanwezigheid van het grote aantal fietsers, lijkt het belangrijk om deze as sterker uit te bouwen als as voor actieve weggebruikers in tegenstelling tot een uitbouw als ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is reeds gebleken dat de Herenthoutseweg niet geschikt is als calamiteitenroute of omleidingsroute wegens onvoldoende capaciteit voor de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Bij recente werken ter hoogte van de Lierseweg N13 werd de Herenthoutseweg als omleidingsroute ingesteld en bleek deze de functie van de Lierseweg niet te kunnen opnemen. Ook op vlak van inrichting (fietspaden, wegbreedte, enzovoort.) is de Herenthoutseweg ondermaats ingericht ten opzichte van bv. de N13 of de N152. De Herenthoutseweg kan in dat opzicht geen functie als calamiteitenroute opnemen. Rekening houdend met deze elementen ziet het college van burgemeester en schepenen de Herenthoutseweg als een 'lokale ontsluitingsweg'.

- In paragraaf 4 'kader fietsnetwerken', alinea 4.1.1 'fietsostrades': er wordt gesteld dat er studies lopende zijn voor de F106 om de route te optimaliseren, maar deze studies zijn nog niet opgestart.

Feedback ontwerp synthesekaarten:

- Alle kaarten: er kan best een symbool toegevoegd worden voor overwegen waar momenteel al een studie lopende is, maar het nog niet duidelijk is of de overweg gesloten zal worden of er een ongelijkvloerse kruising voorzien zal worden. Op het grondgebied van Herentals staan verschillende overwegen om die reden niet aangeduid op de synthesekaarten. Het is echter wel belangrijk dat die op een of andere manier wel op de kaarten opgenomen worden.
- Synthesekaart fiets:
    - In de intekening van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) lijken enkele foutjes geslopen te zijn. De gedetailleerde intekening kan best verder met de provincie en het studiebureau bekeken worden.
    - Er is een tunnel- en brug-symbool ingetekend ter hoogte van de R15 in Herentals, maar het is onduidelijk wat deze precies inhouden of waarom deze daar geplaatst zijn.
- Synthese kaart openbaar vervoer: geen opmerkingen
- Synthesekaart wegencategorisering:
    - Zie feedback bij het onderdeel van de synthesenota in verband met de Herenthoutseweg.
    - Voor de Geelseweg N13: het college van burgemeester en schepenen begrijpt niet waarom deze weg als lokale ontsluitingsweg ingetekend is en niet als interlokale weg. Bij de recente heraanleg van de Geelseweg is naar inrichting toe duidelijk ontworpen volgens de principes die nu als kenmerkend voor interlokale wegen naar voor komen. Er zijn afgescheiden fietspaden, de meeste kruispunten zijn verkeerslichtengeregeld, de toegelaten snelheid is 70 km/u, enzovoort. Ook naar functie lijkt de Geelseweg toch een bepaalde verbindingsfunctie te hebben, wat bij lokale ontsluitingswegen niet het geval is. De Geelseweg N13 loopt dan wel grotendeels parallel aan de E313, maar bij calamiteiten in het verleden is reeds gebleken dat deze op die momenten een belangrijke rol als calamiteitenroute opneemt.
    - Voor de Lichtaartseweg N123: het college van burgemeester en schepenen kan akkoord gaan met het feit dat deze als een lokale weg gezien wordt, toch voor het deel tussen Herentals en Lichtaart. De Lichtaartseweg doorkruist een belangrijk natuurgebied en in dat opzicht zou het logischer zijn om de weg eerder als vervoersas voor actieve weggebruikers te zien in plaats van als een belangrijke ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer.

Bijlagen

1. 20220530_Synthesekaart_fiets-01.jpg
2. 20220530_Synthesekaart_OV_wegencat-01.jpg
3. 20220530_Synthesekaart_OV-01.jpg
4. 20220530_Synthesekaart_wegencat-01.jpg

5. NO_zuiderkempen_SG6_synthesenota_OV.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Aanwezig:
Stijn Raeymaekers, Burgemeester
Stefanie Vrins, Sander Ooms, Maurice Helsen, Willy Torfs, Schepenen
Liesbeth Lambaerts, Algemeen directeur
Verontschuldigd:
/

Zitting van: 12 juni 2023

Agendapunt: Kennisname synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Het college van burgemeester en schepenen,

Aanleiding

Kennisname van de synthesenota voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Regelgeving

Het decreet over lokaal bestuur van 22 december 2017, en latere wijzigingen, in het bijzonder artikelen 56 en 57.
Het besluit van de gemeenteraad van 1 juli 2019 houdende goedkeuring engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen

Feiten, context en argumentatie

Ter kennisname in bijlage de opgemaakte synthesenota voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen volgend uit de oriëntatienota. Voor onze gemeente treedt schepen Maurice Helsen op als afgevaardigde voor de stuurgroep Zuiderkempen. Op zijn vraag wordt deze synthesenota ter kennisname aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd.
Schepen Helsen zal toelichting geven bij dit agendapunt.

Besluit

Enig artikel. Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen en wenst nogmaals te beklemtonen dat het niet akkoord kan gaan om het VRN onder welke vorm ook via Herenthout te laten verlopen. Dit werd eerder ook al meegegeven in beslissingen van het college van burgemeester en schepen van 20/12/2022; 12/01/2023 en 16/02/2023.

Aldus gedaan in zitting datum als boven.
Bij bevel:

(get.) Liesbeth Lambaerts	(get.) Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Voor eensluidend uittreksel:
Herenthout, 15 juni 2023

Liesbeth Lambaerts	Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Provincie Antwerpen
Gemeente HERSELT

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 26 juni 2023

Aanwezig: Peter Keymeulen - burgemeester
Kristof Van Dingenen, Mark Van den Wouwer, Raf Vangenechten, Geert Sterckx, Elke Verlinden - schepenen
Tina Vervloessem - algemeen directeur

OPENBARE WERKEN

39. Mobiliteitsstudie Zuiderkempen_Synthesenota
1.811.122 VERKEER & VERVOER: mobiliteitsconvenants

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Situering
De mobiliteitstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de zone die ruwweg begrensd wordt door de E313 - N13, de N10 en de N19. Aandachtspunten zijn het (zwaar) verkeer door de dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar vervoerbeleid. Deze studie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma met projecten die inspelen op de verschillende vervoersmodi.

Voorgeschiedenis
- Op 7 mei 2018 werd aan de provincie de vraag gesteld door Herselt-Hulshout-Westerlo en Laakdal tot opmaak van een bovenlokale mobiliteitsstudie.
- Op 3 september 2018 besliste de provincie om de studie te verschuiven naar de volgende legislatuur.
- Op 24 juni 2019 Goedkeuring engagementsverklaring gemeenteraad.
- 3 september 2020 Stuurgroep #1
- 9 oktober 2020 Stuurgroep #2
- 16 november 2020 Goedkeuring oriëntatienota college van burgemeester en schepenen
- 9 december 2020 Stuurgroep #3 (scenario's)
- 25 mei 2021 Goedkeuring doelstellingennota college van burgemeester en schepenen
- 30 juni 2021 Stuurgroep #4 (resultaten doorrekening)
- 13 december 2021 Goedkeuring conceptnota college van burgemeester en schepenen
- 20 december 2021 Goedkeuring maatregelen per doelstelling college van burgemeester en schepenen
- 2 februari 2022 Stuurgroep #5 (synthesescenario)
- 15 juni 2022 Stuurgroep #6 (synthesescenario)
- 13 januari 2023 Stuurgroep #7 (vrachtroutenetwerk)
- Op 27 februari vond een toelichting aan het college door de provincie vast. Het college besliste over de voorkeursscenario's van het vrachtroutenetwerk.

Kerkstraat 1
2230 Herselt
info@herselt.be

- Op 31 mei 2023 vond stuurgroep #8 plaats. Scenario 1 zal verder uitgewerkt worden als vrachtroutescenario.

Wettelijke gronden
Decreet lokaal bestuur

Toelichting en advies
- Als bijlage: Synthesenota
- De synthesenota is een samenvatting van besprekingen met de gemeenten en de workshops van de ambtelijke werkgroep.
- **Conclusies doorrekening scenario's**
  - **OV-scenario's**
    - OV-scenario A levert weinig reizigerswinst op. De reistijdwinst is te beperkt omdat er geen ruimte is voor een vrije bedding.
    - OV-scenario B zorgt voor een daling van het aantal openbaar vervoer gebruikers. Enerzijds omdat er meer potentieel is langs de N152 dan langs de oude spoorwegbedding. Ook de route verder leggen van de scholen in Aarschot kan een impact hebben.
    - OV-scenario C en OV-scenario D leveren wel reizigerswinst op.
    - Opmerking
      - Men moet er wel rekening mee houden dat in deze rapportage vooral gefocust werd op het studiegebied van de studie en meer bepaald voor de OV-scenario's de resultaten tussen Herentals en Aarschot. De huidige buslijn 305 Turnhout- Leuven is in deze OV-scenario's in drie delen gesplitst. Dit levert door de extra overstappen verlies aan reizigers. Het is duidelijk dat de busdienst langs de N152 een ontsluitende functie heeft en dat de treinverbinding kansen biedt om de Kempen beter te verbinden met de regio Leuven. Verder onderzoek op schaal van vervoerregio Kempen is dan ook aangewezen om te bekijken of dit in het regionaal mobiliteitsplan als (zeer) lange termijn scenario meegenomen kan worden.
  - **Autoscenario's**
    - De maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren zijn effectief om de kernen in de Zuiderkempen leefbaarder te maken. Daarnaast hebben de snelheidsbeperkende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer in de kernen een positief effect op de modale verschuiving naar meer duurzame modi. Ondanks het invoeren van maatregelen om doorgaand verkeer te weren, zijn er desalniettemin geen grote capaciteitsproblemen te verwachten in de Zuiderkempen.
    - Het synthesescenario toont aan dat het sturen van vrachtroutes een duidelijk positief effect heeft op de leefbaarheid in kernen. Lokaal kan het wel voorkomen dat de netwerkbelasting net boven het gewenste niveau van 650 pae/u uitkomt
    - Uit de doorrekeningen met het verkeersmodel (scenario 1, B, scenario 2, scenario 3 en scenario 4 uit het scenario onderzoek + synthesescenario) leren we dat inzetten op circulatie de beste resultaten oplevert op het gebied van modal shift.
    - Zo levert scenario 3 het hoogst aantal duurzame verplaatsingen en het laagst aantal niet duurzame verplaatsingen. Doordat niet alle gemeenten (waaronder Herselt) achter de voorgestelde maatregelen in scenario 3 staan, geeft het synthesescenario het tweede beste resultaat. Hetzelfde geldt voor de modal split. In 2030 moet het aandeel autoverplaatsingen met 10% gedaald zijn t.o.v. 2015 i.k.v. het Vlaams klimaatplan. Deze doelstelling wordt niet gehaald.

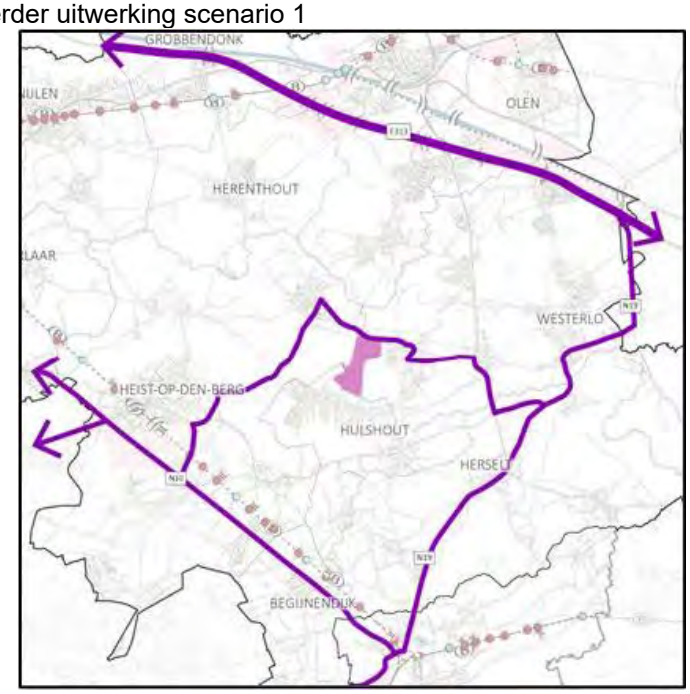
        - Het inzetten op circulatie heeft wel een effect op het aantal gereden voertuigkilometers. In scenario 3 ligt deze het hoogst, in het synthesescenario het laagst wat personenwagens betreft. Wat vrachtverkeer betreft scoort het synthesesceanrio het laagst, voor wat de Zuiderkempen betreft. In totaliteit neemt het aantal vrachtwagenkilomters toe omdat er rond i.p.v. door de Zuiderkempen gereden wordt. Op zich is dit geen probleem aangezien in de Vlaamse klimaatdoelstellingen een stijging van 14% vrachtwagenkilomters is ingecalculeerd. Enkel het aantal gereden voertuigkilometers van personenwagens en bestelwagens moet met 15% verminderen tegen 2030 t.o.v. 2015. Als we enkel naar de personenwagens kijken scoort het synthesescenario het beste, maar de doelstelling wordt niet behaald.
- **Wegcategorisering**
    - Wegcategorisering
        - De Vlaamse overheid heeft in 2018 een studie laten maken naar een nieuwe wegencategorisering. De nieuwe indeling bestaat uit drie hiërarchische niveaus binnen het netwerk: het hoofdwegennetwerk, het dragend netwerk en het lokaal netwerk. Deze niveaus hebben te maken met de scheiding van de aard van het verkeer op basis van herkomst-bestemming, en zijn bepalend voor het rijgedrag en de wenssnelheid, alsook de organisatie van verkeersmanagement en beheer.
            - Hoofdwegennet
            - Dragend netwerk
                - Regionale wegen = verplaatsingen op provinciaal niveau
                - Interlokale wegen = fijnmazig raster, hier is het weren van sluipverkeer de opdracht
                - Ontsluitingswegen
                - Erftoegangswegen
    - Toepassing voor Herselt
        - Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden voorzien, als onderdeel van circulatieplannen voor de kernen + tonnagebeperking (uitgezonderd Vlaams vrachtroutenetwerk).
        - N19 = regionale weg (70 km/uur buiten bebouwde kom en 50 km/uur binnen bebouwde kom).
        - De N152 (Herentalsesteenweg) fungeert als interlokale weg
        - Ontsluitingswegen en erftoegangswegen worden bepaald bij de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
        - Door de uitbouw van het overwegvrij spoornet ontstaan er ook wijzigingen in het netwerk en worden bepaalde straten zelfs omgevormd tot erftoegangswegen.
    - Autoluwe mobiliteitskamers
        - Enkel toegankelijk voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is niet gewenst.
        - Weren van doorgaand verkeer door :
            - De kamers worden afgebakend met borden uitgezonderd plaatselijk verkeer
            - Binnen de kamers kan er gewerkt worden met circulatiemaatregelen cf. Fix the Mix principe 2
            - De lokale wegen binnen de kamers worden onderdeel van een autoluw verkeersveilig fietsnetwerk
            - Verharding wordt tot een minimum beperkt en waar mogelijk worden wegen onthard binnen de kamers.
            - De toegangen tot de kamers en de uitwisseling tussen de kamers onderling worden beveiligd.

        - Binnen de kamers geldt een snelheidsbeperking van 50 km/uur of minder afhankelijk van het type weg.
    - Snelheidsbeleid
        - Om de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren wordt ingezet op een verlaging van de snelheid. Een lagere snelheid zorgt voor veiligere verkeersituaties, zeker in het geval van gemengd fietsverkeer in een doortocht.
        - Wanneer er geen fietspaden aanwezig zijn dient de snelheid naar 30 km/uur te worden gebracht. Bij fietspaden is een zone 30 nog steeds te overwegen omwille van het verbeteren van de oversteekbaarheid.
        - Een zone 30 heeft ook effect naar geluid en trillingen.
        - De invoering van een gedifferentieerd snelheidsbeleid is een lokale aangelegenheid en vraagt maatwerk. Vanuit de studie van de Zuiderkempen wordt wel sterk aangedrongen op een algemene verlaging van de snelheid in de kernen. Voor de gewestwegen kan het afwegingskader van het Vlaams gewest worden gehanteerd.

	Binnen bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Regionale en Interlokale wegen	30 km/u kern, 50 km/u overgang	70 km/u
Lokale ontsluitingswegen	30 km/u kern, 50 km/u overgang	70 km/u
Lokale erftoegangswegen	woonerf of 30 km/u	50 km/u

- **Verbeteren van de doorstroming**
- **Overwegvrij spoorwegennet**
    - Vlaamse Hoofdwegen, Regionale Wegen en Interlokale Wegen worden bij kruising van de spoorweg vervangen door een kunstwerk
    - Bij ontsluitingswegen wordt een afweging gemaakt tussen sluiten of een ongelijkvloerse kruising.
    - Erftoegangswegen worden afgesloten. Indien ze onderdeel uitmaken van een belangrijke fietsroute worden ze voorzien van een fietstunnel.
- **Fietsnetwerken**
    - Voor F104 Lier - Aarschot is men een concrete inrichtingsvoorstellen aan het uitwerken
    - De F106 is gerealiseerd, maar daar zijn ook studies lopende om de route te optimaliseren.
    - Bij de uitwerking van de streefbeelden voor de spoorwegen worden de mogelijkheden geschetst om bepaalde overwegen te sluiten en verknopingen te voorzien met het lokale fietsnetwerk.
    - De vraag stelt zich of op elk wegvak van het BFF fietspaden nodig zijn. Door de verder uitbouw van een overwegvrij spoornet gaan sommige wegen geen verkeersfunctie meer opnemen (geen doorgaand verkeer meer, enkel nog plaatselijk verkeer) en kan de vraag worden gesteld of deze straten niet met gemengd fietsverkeer kunnen functioneren.
    - De uitwerking van een overwegvrij spoornet biedt kansen om te komen tot een netwerk van autoluwe fietsroutes.
- **Openbaar vervoer**
    - Treinnet
        - Opwaardering lijn Turnhout - Herentals
        - Afweging heropenen spoorlijn Herentals- Aarschot
    - HOV-net
        - Kernnet
        - Aanvullend net
        - Flexvervoer
- **Vrachtroutenetwerk**
    - Ontsluiting bedrijventerrein Hulshout-Heultje

- Zie Verslag stuurgroep#8 van 31 mei 2023
- Westerlo en Hulshout hebben geen akkoord gegeven
- Verder uitwerking scenario 1



- In Herselt kan men het doorgaand vrachtverkeer weren in de kernen van Bergom, Blauberg en Ramsel waardoor er quasi geen vrachtverkeer meer zal rijden.
- De N19 zal omwille van zijn wegfunctie meer vrachtverkeer opvangen, dat niet meer door de dorpskernen in de ruime omgeving kan rijden. Het vrachtverkeer in de doortocht van Herselt stijgt.

- **Samenvatting**
  - <u>Algemene principes</u>
    - Volgende beschrijving omvat hoe de tonnagebeperking is doorgerekend in het verkeersmodel. Er is bij het schrijven van de synthesenota nog geen consensus binnen de stuurgroep over het vrachtroutenetwerk. Er wordt een tonnagebeperking ingevoerd voor doorgaand vrachtverkeer uitgezonderd:
      - E313
      - N14 – R16 –N10 – R25 - N19 – R15 – N13 (Grobbendonk-Geel)
      - Gerheide – Watertorenstraat
      - Herenthoutseweg – Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan – Itegemsesteenweg – 's Herenweg – Krombeekweg – Hulshoutsesteenweg – Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – Paul Van Roosbroecklaan – Lostraat
      - Provinciebaan – Bergveld – Zoerlering Gevaertlaan – Heultje Dorp – August Canaertsstraat – Witte Gracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg
      - Straten in de bedrijventerreinen
    - De visie van een overwegvrij spoornet van Infrabel wordt gevolgd: het sluiten van overwegen t.h.v. lokale erftoegangswegen voor gemotoriseerd verkeer.
    - Een helder snelheidsbeleid: 70-50-30:
      - 70 km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BUBEKO

        - 50 km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BIBEKO
        - 50 km/u lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BUBEKO
        - 30/km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 dorpskern
        - 30 km/u lokale lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BIBEKO
    - Bespreking Herselt
        - Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:
        - Sluiten van de overweg Hamerstraat voor gemotoriseerd verkeer
        - Voorrangsregeling, Herentalsesteenweg – Provinciebaan (richting N19) hoofdbeweging, Herentalsebaan (richting centrum) en Provinciebaan (richting Westmeerbeek) ondergeschikt
        - Voorrangsregeling, N19 hoofdbeweging, N152 ondergeschikt (T-aansluiting)
        - Effecten OSP:
            - Op de N15 komt minder verkeer vanuit Westmeerbeek. De daling is te wijten aan het weren van doorgaand vrachtverkeer want het autoverkeer neemt licht toe. De toename van het autoverkeer is te wijten aan de snelheidsbeperking van 50 km/u op de lokale erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, wat een gunstig effect is conform de wegencategorisering.
            - Stijging van vrachtverkeer op de N19.
            - De effecten op het vrachtverkeer zijn conform de wegencategorisering.
                - Effecten daluur: gelijkaardig patroon.
                - Effecten avondspits: gelijkaardig patroon.

BESLUIT

Artikel 1:
Formuleert volgende opmerkingen bij de synthesenota:
- Scenario 1 wordt nog steeds bevestigd als voorkeur scenario vrachtverkeer.
- Alle andere maatregelen zijn afhankelijk van de beslissingen van Westerlo en Hulshout. Invoering van bepaalde maatregelen op breder vlak kan pas als er voldoende flankerende maatregelen zijn genomen.
- Niet akkoord met sluiten overweg Hamerstraat (er lopen zowel fietsroute als wandelkooppunten over die route + wordt gebruikt door landbouwer/ boomkweker). Het is een risico-arme overweg. Sluiten zou een probleem creëren voor de boomkweker.

Namens het college van burgemeester en schepenen:

de algemeen directeur — de burgemeester

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

Voor eensluidend afschrift:

de algemeen directeur — de burgemeester

GEMEENTEBESTUUR VAN HERSELT – ANTWERPEN –

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Provincie
ANTWERPEN

Arrondissement
TURNHOUT

GEMEENTE
2235 Hulshout

ZITTING VAN 24 JULI 2023

Aanwezig:
Geert Daems: burgemeester
Elien Bergmans, Joost Verhaegen, Hilde Van Looy, Elias De Wever: schepenen
Jurgen Ooms: waarnemend algemeen directeur

Verontschuldigd:
Karolien Laeremans: schepen
Ria Van den Eynde: algemeen directeur

KENNISNAME: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Synthesenota.

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Bij verordening
de waarnemend algemeen directeur
(get.)
Jurgen Ooms

de burgemeester
(get.)
Geert Daems

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Bij verordening
De Waarnemend algemeen directeur

de burgemeester

Jurgen Ooms

Geert Daems

Provincie **Antwerpen**
Arrondissement **Turnhout**
Gemeente Laakdal

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van 1 juni 2023

Aanwezig: Tine Gielis (Burgemeester), Benny Smets (Schepen), Frank Sels (Schepen), Gerda Broeckx (Schepen), Jurgen Mensch (Schepen), Raf Moons (Schepen), Jerry Verspreet (Algemeen directeur)

Verontschuldigd/Afwezig:

01.09 Mobiliteit
Studie Zuiderkempen - Synthesenota.

AANLEIDING EN FEITELIJKE CONTEXT

Voor de studie Zuiderkempen is men ondertussen aangekomen bij de synthesenota. Deze synthesenota wordt op de stuurgroep van 31 mei ter goedkeuring voorgelegd, zodat er kan worden verder gewerkt met het schrijven van een visie.

Provincie vraagt om de synthesenota binnen het college te bespreken en eventuele opmerkingen door te geven.

ARGUMENTATIE

De synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten en de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen.
Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten.
De kaartenbundel in de nota is nog niet aangepast aan de laatste opmerkingen, maar deze worden wel mee aangepast in de definitieve versie.

Dienst mobiliteit maakte een samenvatting van de synthesenota, gebaseerd op de bemerkingen, punten en doelstelling voor Laakdal.

Provincie zal de nota zal ter goedkeuring voorgeleggen aan de stuurgroep van 31 mei 2023.

BESLUIT

Enig artikel

Het schepencollege heeft kennisgenomen van de synthesenota.

Gedaan te Laakdal in zitting zoals voormeld.

Namens het schepencollege,

*Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 2 blz op **code.esignflow.be** met code **0486-7546-9841-1534***

De algemeen directeur
Get. Jerry Verspreet

De burgemeester-voorzitter
Get. Tine Gielis

Voor éénsluidend afschrift,

De algemeen directeur
Jerry Verspreet

De burgemeester
Tine Gielis

*Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 2 blz op **code.esignflow.be** met code **0486-7546-9841-1534***

VOORSTEL

Vergadering	College van Burgemeester en Schepenen
In zitting van	7 augustus 2023
Agendapunt	Synthesenota Zuiderkempen. GOEDKEURING.
Departement	Wonen, Leven en Ondernemen
Persoon	Isabelle Michiels
Bijlagen	NO_Zuiderkempen_synthesenota_SG8_20230531_DV-gecomprimeerd

Dossierverantwoordelijke:
Isabelle Michiels

MOTIVERING
Voorgeschiedenis
In het college van burgemeester en schepenen van 30/09/2019 engageerde de stad zich om deel te nemen aan de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen: Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,… Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak drong zich op.

Deelnemende gemeenten in deze studie zijn: Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Westerlo.
De Provincie Antwerpen stelde Vectris aan als mobiliteitsbureau om de studie uit te voeren. Tijdens het voorjaar van 2020 deed Vectris zijn vooronderzoek met een verzameling en beschrijving van de bestaande ruimtelijke en planologische context. Ambtelijk konden de deelnemende gemeenten hiervoor input geven.
Het resultaat van het onderzoek wordt gerapporteerd in de 'Oriëntatienota'. Een ontwerp-oriëntatienota werd door de provincie voorgesteld tijdens een stuurgroepvergadering op 1/07/2020. Daarna werd de oriëntatienota gefinaliseerd.
De definitieve versie van de oriëntatienota werd goedgekeurd op het college van 28/09/2020.

Uit de Oriëntatienota volgde een Doelstellingennota. Deze Doelstellingennota werd door het CBS goedgekeurd in de vergadering van 5/07/2021. Om de vooropgestelde doelstellingen in de toekomst te behalen, werden een aantal scenario's uitgewerkt in een Conceptnota. De doorrekeningen en evaluaties van deze scenario's staan omschreven in het Evaluatierapport. Er is verder ook een begeleidende nota waarin omschreven is hoe de technische figuren van het verkeersmodel geïnterpreteerd moeten worden. Op 10/01/2022 nam het schepencollege kennis van de Conceptnota en het Evaluatierapport.

Eveneens op 10/01/2022 besliste het schepencollege om haar keuze vast te leggen voor wat betreft de prioritaire bovenlokale maatregelen in het kader van de geformuleerde doelstellingen op vlak van verbeteren van verkeersveiligheid, verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen, betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken en voor een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

Op 3/04/2023 legde het schepencollege haar voorkeuren vast voor wat betreft de

verschillende concepten op vlak van vrachtrouteverkeer.

De synthesnota die werd opgemaakt in het kader van deze studie wordt nu ter goedkeuring voorgelegd aan het college.

Feiten en context
Op basis van de bestaande knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen worden kansen voor een toekomstige mobiliteitsvisie uitgewerkt.
Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende bestaande studies en de resultaten ervan op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken in het projectgebied nader onderzocht moeten worden.
Deze bovengemeentelijke mobiliteitsvisie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke meer dienen in deze studie opgenomen te worden.
Naast deze netwerkvisies kunnen eventueel ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht worden die het projectgebied beïnvloeden en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde bovengemeentelijke mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden.

In het kader van het verderzetten van de studie werd een synthesenota opgesteld die het resultaat is van de besprekingen met de verschillende gemeenten en de workshops die werden gehouden met de ambtelijke werkgroep. Het synthesescenario dat hieruit voortvloeide bevat een oplijsting van mogelijke maatregelen op bovenlokaal als op lokaal vlak. Daarbij werd ervoor geopteerd om ook de meest impactvolle potentiële maatregelen op te nemen in het scenario met het oog op het duidelijk in kaart kunnen brengen van verschuivingen en gevolgen bij de doorrekening van het scenario. Dit geeft de mogelijkheid om realistisch te kunnen inschatten wat de potentiële effecten op het terrein kunnen zijn. Indien minder verregaande maatregelen worden gekozen in het finale actieplan zullen ook de effecten op het terrein van beperktere aard zijn zodat de maatregelen ook correct kunnen worden ingeschat en de bijdrage ervan niet wordt overschat.

De doorrekening van de verschillende maatregelen werd uitgevoerd met het regionaal verkeersmodel kempen. De bekomen resultaten van deze doorrekening maken integraal deel uit van het syntheserapport dat als basis kan dienen van de volgende stappen in het proces teneinde een effectief actieplan te kunnen opstellen. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de opgelijste maatregelen geen beleidsvalidatie kennen, maar dat de resultaten van de doorrekening het wel mogelijk maken om tot een onderbouwd actieplan te komen. De selectie van de maatregelen die deel zullen uitmaken van het actieplan, zullen om die reden pas op een later tijdstip plaatsvinden.
In dat opzicht en met deze kanttekening dient de Stad Lier zich uit te spreken over het syntheserapport.

<u>Resultaten:</u>
Uit de oplijsting van de resultaten blijkt dat het samenbrengen van de verschillende maatregelen leidt tot naast een groot deel positieve effecten, zoals lagere verkeersdruk in de kernen, ook een aantal ongewenste effecten. Als voorbeeld daarvan is de hoge belasting van een aantal wegvakken op gewestwegen die aanleiding zullen geven tot structurele filevorming. Dit soort effecten toont aan dat niet alle opgelijste maatregelen leiden tot de juiste resultaten op niveau van de Stad Lier, en waarover bij het formuleren van het actieplan moet worden gewaakt. Het lijkt er dus op dat we best selectief zijn op vlak van het

aannemen van maatregelen uit het actieplan gelet op potentieel negatieve effecten op het grondgebied van de stad.

Wat betreft vrachtverkeer is er weinig verschil tussen de verschillende scenario's die worden voorzien. Deze liggen sowieso zeer dicht bij elkaar omwille van de ligging van Lier aan de rand van het onderzoeksgebied.

Een aantal detailgegevens lijken evenwel niet te stroken met de werkelijkheid. Zo wordt voor Lier verwezen naar de Broechemsesteenweg als locatie van ongevallen met dodelijke afloop, net als Ernest Claeslaan. Dit stemt niet overeen met de vaststellingen van onze diensten en ook met het feit dat er geen Broechemsesteenweg in Lier bestaat.

Argumentatie
Het vaststellen van de resultaten als gevolg van de onderzochte maatregelen is een noodzakelijke stap om vervolgens ook de juiste keuzes te kunnen maken in de fase van het formuleren van het actieplan.

Juridische grond
Decreet lokaal bestuur

BESLUIT
Art 1 :
Het college beslist de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

KLAD

college van burgemeester en schepenen
Besluit

Zitting van 5 juni 2023
Afdeling ruimte - Ruimte

Getekend door

19 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen -Synthesenota

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Paul Verbeeck, burgemeester; de heer Victor De Groof, schepen; mevrouw Griet Van Olmen, schepen; de heer Paul Laurijssen, schepen; de heer Tom Covens, schepen; mevrouw Veerle Poelmans, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Luc Luyten, schepen; mevrouw Lien Du Four, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context
De gemeente ontving via mail het de synthesenota van de bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Er wordt gevraagd om de synthesenota ter kennisneming voor te leggen aan het schepencollege, zodat de synthesefase van de studie Zuiderkempen afgerond kan worden. Vervolgens zal gestart worden met het uitschrijven van de visie.

Argumentatie

De synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten, de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen. Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten.
Er wordt gevraagd om de synthesenota ter kennisname voor te leggen aan het college, zodat de synthesefase van de studie Zuiderkempen afgerond kan worden.
Vervolgens kan er gestart worden met het uitschrijven van de visie.

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

burgemeester	algemeen directeur
Paul Verbeeck	Veerle Poelmans

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 13 juli 2023

Verslagen van Omgeving. Kennisname.

Aanwezigheden

Aanwezig	Seppe Bouquillon, burgemeester
	Elke Tweepenninckx, Sander Verboven, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
	Jeroen Peeters, algemeen directeur
Verontschuldigd	Ellen Deswert, schepen

Motivering

Context en argumentatie

De verschillende vergaderverslagen van recente vergaderingen waarbij team Omgeving betrokken is, worden ter kennisname aan het college voorgelegd.

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van de volgende verslagen:

- verslag van de vervoerregio van 28 juni 2023
- verslag van de stuurgroep #8 mobiliteitsstudie Zuiderkempen van 31 mei 2023
- verslag Burgerberaad 1 Mobiolen van 1 juni 2023

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
burgemeester,
Seppe Bouquillon

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur

burgemeester

PLAATSELIJK BESTUUR VAN OLEN
Prov. Antwerpen

Jeroen Peeters

Seppe Bouquillon

College van burgemeester en schepenen
Besluit

KENNIS GENOMEN
Zitting van 30 mei 2022
Westerlo - Mobiliteit

19 2022_CBS_00919 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten - Kennisneming

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Guy Van Hirtum, voorzitter; mevrouw Tinne Wuyts, schepen; de heer Filip Verrezen, schepen; mevrouw Kelly Verboven, schepen; de heer Kristof Welters, schepen; de heer Clyde Tai-Apin, schepen; de heer Paul Helsen, voorzitter BCSD en schepen; de heer Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
Voorgeschiedenis

- In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.
- Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:
- Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.
- Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.
- Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.
- In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed.
  Deze goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.
- In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.
- Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten

privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).

- Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerpversie, geen beslissingsdocument, maar een werkdocument. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.
- Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.
- Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit volgende opmerkingen inzake de ontwerporiëntatienota aan Provincie Antwerpen, programmacoördinatie Zuiderkempen:
    - Westerlo werd vergeten te benoemen in gemeenten behorende tot vervoerregio Kempen (punt 4.2.2.)
    - Stand van zaken aangaande August Cannaertsstraat: fietspaden in vrachtroutenetwerk naar bedrijventerrein Heultje (punt 6.2.2.) : werken anno 2022 : nieuwe riolering, wegdek en fietspaden: deze blijven dubbelrichting, maar zullen afgescheiden aangelegd worden (met groenbuffer van 0,95 m) en zullen een breedte van 2,5 m kennen.
- Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerporiëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Tijdens zitting van het college op 15 september 2020 werd de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Tijdens diezelfde zitting nam het college kennis van de doelstellingennota.
- Tijdens zitting van 31 mei 2021 keurde het college de definitieve versie van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college wenste toch nogmaals het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 29 november 2021 licht dienst mobiliteit van Provincie Antwerpen de onderzoeksresultaten van de scenario's en de mogelijkheden voor onze gemeente toe. Het evaluatierapport en bespreking van de visie elementen worden toegelicht.
- Tijdens zitting van de gemeenteraad op 13 december 2021 werd kennis genomen van de stand van zaken en de toelichting van de verschillende scenario's en hun mobiliteitseffecten. De gemeenteraad nam tevens kennis van de conceptnota, het evaluatierapport en de ruimtelijke scenario's voor het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De gemeenteraadsleden gaven aan welke maatregelen voor gemeente Westerlo belangrijk zijn om de doelstellingen binnen studie Zuiderkempen te behalen.

Context

Rekening houdende met de diverse lokale aandachtspunten vanuit alle participerende steden en gemeenten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen, ging het mobiliteitsstudiebureau verder aan de slag voor de opmaak van een ontwerp synthesenota. Deze synthesenota is een samenvatting van de besprekingen met de gemeenten en de workshops met de ambtelijke werkgroep. In de tekst wordt de algemene visie gekaderd en wordt er een overzicht van de mogelijke oplossingen gegeven.
De Synthesenota is de opstap naar het eindrapport met actieplan. In het eindrapport zal de visie concreet vertaald worden naar acties uitgesplist naar de verschillende partners.

De ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten worden ter kennisname voorgelegd aan de diverse schepencolleges.
In dit ontwerp werd, met focus op gemeente Westerlo, opgenomen :

- Kader Wegennetwerk
  - Wegencategorisering
    - In de visie voor het autoverkeer wordt uitgegaan van de nieuwe wegencategorisering met een hoofdwegennet, een dragend netwerk en lokaal netwerk.
  - Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen
    - De N14-R16-N10-N19 en E313 zullen fungeren als hoofdontsluitingsstructuur voor de Zuiderkempen. Via deze structuur wordt het doorgaand autoverkeer en het vrachtverkeer gestuurd
    - Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden en een tonnagebeperking voorzien.
    - De N19 (De Merodedreef) zal tevens fungeren als regionale weg, waarop ingezet wordt op een goede doorstroming
    - De N152 (Olenseweg) fungeert als interlokale weg
    - Het voorkeurtracé van een interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals betreft de route via Herentalsesteenweg – Wiekevorstseweg - Doornestraat en Herentalsesteenweg, met inbegrip van een beperkte nieuwe verbinding in Morkhoven en Herenthout. Dit tracé kan zowel interlokaal verkeer als vrachtverkeer opvangen.
  - Lokale wegen
    - De huidige lokale wegen type I en II worden omgevormd tot ontsluitingswegen met oog op het weren van sluipverkeer.
  - Autoluwe mobiliteitskamers
    - Binnen het dragend netwerk van de Zuiderkempen worden autoluwe gebieden afgebakend. Deze mobiliteitskamers zijn enkel toegankelijk voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is niet gewenst.
  - Doordacht snelheidsbeleid gekoppeld aan het robuust wegennet
    - Om de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren, wordt ingezet op een verlaging van de snelheid. Vanuit de studie Zuiderkempen wordt sterk aangedrongen op een algemene verlaging van de snelheid in kernen. Een gemeenschappelijk bovengemeentelijk snelheidsbeleid is duidelijk voor de weggebruiker en draagt bij tot de verkeerveiligheid.
    - De uitgangsprincipes zijn 30 km/u in de kernen binnen bebouwde kom en 50 km/u in de overgangen binnen bebouwde kom. 70 km/u wordt buiten de bebouwde kom gehanteerd voor interlokale en lokale ontsluitingswegen. Voor lokale erftoegangswegen geldt buiten bebouwde kom 50 km/u en binnen bebouwde kom 30 km/u.

- Verbeteren doorstroming robuust wegennet
  - Er worden een aantal maatregelen voorzien om het dragend netwerk te verbeteren. Op grondgebied van gemeente Westerlo zien we geen voorgestelde maatregelen. In Westerlo zou de realisatie van de oostelijke rondweg in Heist-op-den-Berg en de doortochtaanpak in Herselt een positieve invloed op de doorstroming en op het vrachtverkeer kunnen betekenen.

- Een overwegvrij spoornet
  - Overwegen
    - Infrabel hanteert een visie waarbij men een spooroverwegvrij net wil realiseren. Dit is ingegeven vanuit een verkeersveiligheidsproblematiek, stiptheid en capaciteitsverhoging. Het sluiten van overwegen zorgt ook voor een win-win situatie en biedt kansen om het sluipverkeer te weren. Gezien er op grondgebied Westerlo geen overwegen zijn, heeft deze maatregel geen impact op het wegennet.

- Kader Fietsnetwerken
    - Fietsnetwerken : Er zijn twee fietsnetwerken, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en het recreatief fietsroutenetwerk. Het BFF is een gelaagd netwerk met hoofroutes (fietsostrades), functionele fietsroutes en alternatieve fietsroutes. Het recreatief fietsroutenetwerk omvat lange afstandsfietsroutes, fietsknooppuntennetwerk en thematisch bewegwijzerde fietsroutes. Functionele en recreatieve netwerken versterken elkaar.
        - Fietsostrades
            - Op grondgebied Westerlo weerhouden we hier de F106, welke is gerealiseerd, maar er studie-opdracht werd gegeven om deze route te optimaliseren.
        - BFF
            - In de oriëntatienota werd voor Westerlo opgenomen :
                - N152 Olenseweg : fietspaden recent vernieuwd met vrijliggende fietspaden.
                - Langstraat – Tongerlostraat behaalt een goede score in de fietsbarometer, tot de doortocht door Tongerlo
                - Vanaf Tongerlo tot de N19 De Merodedreef krijgen de fietspaden een lagere score
                - De oost-west route vanaf N127 (Grote Steenweg – Veerleseweg) door Westerlo en Zoerle-Parwijs richting Heultje heeft een gemengd beeld maar krijgt grotendeels goede scores.
                - N19 Grote Steenweg (deels Westerlo, deels Geel) is recent vernieuwd en heeft vrijliggende fietspaden
        - BFF 2.0
            - Om het BFF te versterken wordt tussen Heist-op-den-Berg en Herentals en tussen Heist-op-den-Berg en Geel twee extra routes toegevoegd. Deze routes worden zoveel mogelijk autoluw gemaakt en waar nodig voorzien van fietspaden om tot een veilige route te komen.
            - De route Heist-op-den-Berg – Geel doorkruist grondgebied Westerlo en kent volgende voorstellen:
                - Apart fietspad parallel met de N19
                - Vrijliggende fietspaden voorzien langs Nijverheidsstraat (studie lopende)
                - Brug Heieinde over E313 als exclusieve fietsbrug (*tijdens workshop 06/05/2022 aangegeven de fietsinfrastructuur op de brug te bekijken en niet als exclusieve fietsbrug op te nemen in de nota - aanpassing werd reeds doorgegeven aan het studiebureau)*
                - Doorgaand gemotoriseerd verkeer weren op de route Tolhuis - Tongerloseweg - fietsbrug Liessel, zodat dit een vlotte en veilige autoluwe fietsroute wordt tussen Tongerlo en bedrijventerrein ENA. Tolhuis te bekijken naar conforme fietspaden.
                - BFF 2.0 route van Oevel naar Heultje langs Dumpelstraat – Ilsevelden – De Reid – Neurusstraat – Stijn-Streuvelsstraat – Kloosterstraat – Rooiveld – Goorven tot F106
                - Alternatieve BFF2.0 route vanaf Voortkapel via Groenstraat – Gelendel – De Hand – Renderstraat – Industrieweg tot F106

        - Tussen Tongerlo en Zoerle-Parwijs kan men via Gooreinde en Overwijs fietsen. Deze routes trachten autoluw te maken.
        - Tussen Zoerle-Parwijs en Heultje kan de Gevaertlaan gevolgd worden
        - Wiekevorstsesteenweg naar A. Cannaertsstraat met nieuwe fietsdoorsteek. A. Cannaertsstraat uit het netwerk halen bij verbeterde ontsluiting bedrijventerrein Heultje.
    - Concept van de autoluwe fietsroutes
        - Aanvullend op het netwerk van fietsostrades en het BFF wordt een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsroutes uitgewerkt, dit binnen het kader van autoluwe mobiliteitskamers. De uitwerking van een overwegvrij spoornet biedt kansen om te komen tot een netwerk van autoluwe fietsroutes, ook de bruggen over de E313 en het kanaal kunnen in sommige gevallen benut worden als exclusieve fietsbrug.

- Kader openbaar vervoer : Volgens het principe van Basisbereikbaarheid.
    - Het treinnet : Herentals als Kempische poort
        - Opwaardering spoorlijn Turnhout – Herentals
        - Afweging heropenen spoorlijn Herentals – Aarschot : uit onderzoek blijkt dat een IC-trein duidelijk meer opstappers zou halen dan een L-trein. Bij eventuele heropening van de spoorlijn Herentals – Aarschot zou te overwegen zijn om een station te voorzien in Heultje. Hoewel studie aantoont dat er slechts een laag aantal opstappers zou zijn.
    - Kernnet: uitbouw HOV lijnen
        - De uitbouw van een sneldienst op de E313 wordt momenteel onderzocht naar zijn haalbaarheid en wordt later, afhankelijk van de uitkomst, meegenomen in het beleidsplan
    - aanvullend net
    - vervoer op maat

- Kader vrachtroutenetwerk en logistiek
    - De Zuiderkempen worden ontsloten voor het vrachtverkeer via de hoofdontsluitingsstructuur E313 – N14 – N10 en N19. Doorgaand vrachtverkeer dient gebruik te maken van dit hoofdwegennet. Om de ontsluiting vlot te krijgen, dienen volgende ingrepen te worden gerealiseerd:
        - Het ontwerp regionale vrachtroutenetwerk dat Vlaanderen heeft opgesteld geldt als basis. Daarbij wordt voorgesteld om niet via de N152 én de N19 te ontsluiten naar de E313, maar enkel via de N19 zodat er door de doortochten van Olen en Oosterwijk minder vrachtverkeer rijdt. Lokale optimalisaties in Heultje en Hulshout/Westmeerbeek zijn mogelijk
        - Er wordt een algemene tonnagebeperking ingevoerd uitgezonderd op de wegen van het Vlaams vrachtroutenetwerk en in bedrijventerreinen.
        - Om het doorgaand vrachtverkeer te weren, wordt voorzien in het plaatsen van ANPR camera's.
        - De N14 wordt heringericht om het vrachtverkeer op een veilige manier af te wikkelen.
        - In Herselt wordt geen omleiding voorzien, maar verder ingezet op een veilige doortocht
    - Ontsluiting Heultje : Er werd ruimtelijk onderzoek gedaan naar het uitdoven en verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten naar beter ontsloten locaties voor het vrachtverkeer. Omwille van lokale verankering en recente uitbreidingen is een verhuis momenteel niet meer aan de orde. Er wordt ingezet op het verbeteren van

de ontsluiting waarbij men ook opportuniteiten ziet om de leefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren.

- *ontsluiting concept 1*

Uittekening van een route langs de N19 die via Westerlo richting E313 gaat en via Herselt naar Aarschot. Een tweede route gaat via Wiekevorst naar Heist-op-den-Berg en de N10. De toedeling van het vrachtverkeer toont 493 vrachtwagens op het wegvak tussen het bedrijventerrein en de N19, 488 hiervan rijden door Westerlo, 5 rijden richting Herselt. Op de route richting Heist-op-den-Berg worden 62 vrachtwagens toebedeeld.

- *ontsluiting concept 2*

In dit concept blijft N19 een vrachtroute, maar is er geen link met het bedrijventerrein Heultje vanuit deze richting. Het bedrijventerrein wordt via nieuw aan te leggen infrastructuur (9,2 km) verbonden met Herentals en de E313. Daarnaast is er dezelfde route als in concept 1 richting Heist-op-den-Berg en de N10. De toedeling van het vrachtverkeer geeft 488 vrachtwagens op de nieuwe infrastructuur richting E313 en 68 vrachtwagens richting Heist-op-den-Berg.

- *ontsluiting concept 2 variant*

In deze variant op concept 2 wordt minder nieuwe weginfrastructuur (2,4 km) voorzien. Een deel van de route richting E313 maakt in dit concept gebruik van bestaande infrastructuur in en rond Herenthout. De cijfers van de toedeling blijven dezelfde als deze in concept 2.

- *ontsluiting concept 3*

In het derde concept worden aan beide zijden van het bedrijventerrein routes bepaald zowel naar het noorden als naar het zuiden. Aan de oostzijde gaat het om de N19 die wordt verbonden met het bedrijventerrein via een route langs Zoerle-Parwijs en Heultje. Aan de westzijde gaat de route richting Wiekevorst en vandaar richting N10. Tevens wordt een route bepaald die via Itegem en Herenthout richting Herentals en E313 gaat. De toedeling van vrachtwagens door heultje en Zoerle-Parwijs bedraagt 141 vrachtwagens.

- *ontsluiting concept 4*

In dit 4e concept verloopt de link met de E313 opnieuw via de N19. De N19 zorgt ook voor de verbinding met Aarschot. Vanaf het bedrijventerrein worden twee potentiële routes richting N19 in beeld gebracht:

- het verkeer wordt via bestaande infrastructuur gespreid via de route langs dorpskern van Heultje en via de route langs de dorpskernen van Hulshout en Westmeerbeek.
- Een combinatie van nieuwe infrastructuur en bestaande infrastructuur kan ervoor zorgen dat ook de kernen van Heultje, Hulshout en Westmeerbeek ontzien worden van doorgaand vrachtverkeer.

De route naar Heist-op-den-Berg is dezelfde als in de vorige concepten. De toedeling van het vrachtverkeer werd niet uitgesplitst over de 2 varianten.

- Vervolgtraject

De synthesenota is de opstap naar het eindrapport met actieplan. In het eindrapport zal de visie concreet vertaald worden naar acties uitgesplitst naar de verschillende partners.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025

- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de ontwerp-synthesenota en de ontwerp-synthesekaarten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college van burgemeester en schepenen geeft feedback over de voorstellen vanuit de mobiliteitsstudie en geeft aan welke richting gemeente Westerlo wenst uit te gaan:

- Binnen het kader Fietsnetwerken werd in de nota opgenomen dat de F106 gerealiseerd is, maar dat daar studies lopende zijn om de route te optimaliseren. Hiervoor werd een samenwerkingsovereenkomst tussen Herentals, Westerlo, Hulshout, Herselt, Aarschot en AWV afgesloten. De deputatie van Provincie Antwerpen ging akkoord de coördinerende rol op zich te nemen in de optimalisatie en verbreding van de F106. Het college wenst het belang van deze opdracht en de verdere uitvoering te onderstrepen.
- Binnen het kader Fietsnetwerken - Bovenfunctioneel Fietsroutenetwerk (punt 4.1.2) wordt vermeldt dat een analyse van de huidige inrichting van het BFF in de oriëntatienota is opgenomen. In deze oriëntatienota staat voor gemeente Westerlo (punt 4.1.2.N) te lezen dat de N152 Olenseweg recent vernieuwd werd met vrijliggende fietspaden. Het college wenst hier aan te halen dat de huidige staat van deze fietspaden niet optimaal is en dat vernieuwing van deze fietspaden mag opgenomen worden. De scores voor het BFF Westerlo in de Fietsbarometer van provincie Antwerpen staven deze stelling.
- De nieuwe route Heist-op-den-Berg - Geel binnen BFF 2.0 (punt 4.1.3) dient aangepast te worden. Het college bevestigt dat er geen draagvlak is vanuit het bestuur om de brug van Heieinde over de E313 als exclusieve fietsbrug in te tekenen. Dit is tevens niet conform de besprekingen in de werkgroep. Studiebureau Vectris werd hier reeds op de hoogte gebracht dit niet als dusdanig op te nemen in de nota, maar de mogelijkheden naar verbetering van de fietsinfrastructuur op de bestaande brug te bekijken. Tevens dient de verdere tekst onder de loep genomen te worden en dient het voorstel Liesel als fietsbrug en Tolhuis als exclusieve fietsverbinding duidelijker geformuleerd te worden. De route tussen Tongerlo en Zoerle-Parwijs via Gooreinde en Overwijs staat momenteel omschreven om autovrij te maken. Het college vraagt hier om de bewoording autoluw te gebruiken.
- Binnen het kader vrachtroutenetwerk en logistiek, ontsluiting Heultje (punt 6.2) wenst het college aan te geven welke richting gemeente Westerlo wenst uit te gaan:
    - In hoofdorde geeft het college voorkeur aan het ontsluitingsconcept 2 of ontsluitingsconcept 2 variant, een oplossingsrichting op termijn bekeken.
    - In afwachting van de realisatie van eventuele nieuwe wegenis in concept 2 of 2 variant en mede door het gebruik van bestaande wegenis, geeft het college voorkeur aan ontsluitingsconcept 3 waarin een betere spreiding van het vrachtverkeer binnen de Zuiderkempen realiseerbaar is.
    - Het college wenst hier, zoals eerder aangegeven, te benadrukken om als opstap naar een lange termijnvisie, op korte termijn te werken met proeftrajecten.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

Jo
Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester

WESTERLO
Parel van de Kempen

College van burgemeester en schepenen
Besluit

KENNIS GENOMEN
Zitting van 24 juli 2023
Westerlo - Mobiliteit

29 2023_CBS_01143 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Synthesenota - Kennisneming

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Guy Van Hirtum, voorzitter; mevrouw Tinne Wuyts, schepen; de heer Filip Verrezen, schepen; mevrouw Kelly Verboven, schepen; de heer Kristof Welters, schepen; de heer Clyde Tai-Apin, schepen; de heer Paul Helsen, voorzitter BCSD en schepen; de heer Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
Voorgeschiedenis

- In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.
- Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:
- Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.
- Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.
- Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.
- In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed.
  Deze goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.
- In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.
- Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 1 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).

- Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerpversie, geen beslissingsdocument, maar een werkdocument. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.
- Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.
- Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit volgende opmerkingen inzake de ontwerporiëntatienota aan Provincie Antwerpen, programmacoördinatie Zuiderkempen:
    - Westerlo werd vergeten te benoemen in gemeenten behorende tot vervoerregio Kempen (punt 4.2.2.)
    - Stand van zaken aangaande August Cannaertsstraat: fietspaden in vrachtroutenetwerk naar bedrijventerrein Heultje (punt 6.2.2.) : werken anno 2022 : nieuwe riolering, wegdek en fietspaden: deze blijven dubbelrichting, maar zullen afgescheiden aangelegd worden (met groenbuffer van 0,95 m) en zullen een breedte van 2,5 m kennen.
- Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerporiëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Tijdens zitting van het college op 15 september 2020 werd de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Tijdens diezelfde zitting nam het college kennis van de doelstellingennota.
- Tijdens zitting van 31 mei 2021 keurde het college de definitieve versie van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college wenste toch nogmaals het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 29 november 2021 licht dienst mobiliteit van Provincie Antwerpen de onderzoeksresultaten van de scenario's en de mogelijkheden voor onze gemeente toe. Het evaluatierapport en bespreking van de visie elementen worden toegelicht.
- Tijdens zitting van de gemeenteraad op 13 december 2021 werd kennis genomen van de stand van zaken en de toelichting van de verschillende scenario's en hun mobiliteitseffecten. De gemeenteraad nam tevens kennis van de conceptnota, het evaluatierapport en de ruimtelijke scenario's voor het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De gemeenteraadsleden gaven aan welke maatregelen voor gemeente Westerlo belangrijk zijn om de doelstellingen binnen studie Zuiderkempen te behalen.
- Tijdens zitting van 30 mei 2022 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Dienst mobiliteit bezorgde de feedback vanuit het college op 10 juni 2022 aan mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Op 15 juni 2022 werd een zesde stuurgroep binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen georganiseerd met toelichting over het synthesescenario en de belangrijkste onderdelen van het plan inzake robuust wegennet, fietsnetwerk, overwegvrij spoornet, multimodale corridors en het vrachtroutenetwerk (tot dan zonder consensus);
- Op 8 december 2022 werd een bilateraal overleg georganiseerd tussen gemeente Westerlo en studiebureau Vectris / provincie Antwerpen met voorstelling van een aantal mogelijke lokale ingrepen om een multimodale ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Hulshout-Heultje te bespreken.

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 2 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

- Een zevende stuurgroep binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen werd georganiseerd op 13 januari 2023. De klemtoon van deze stuurgroep betrof het vrachtroutenetwerk.
- De voorzitter, gedeputeerde Mireille Colson van provincie Antwerpen, engangeerde zich om langs te gaan bij de colleges om de onderzochte varianten voor het vrachtroutenetwerk te bespreken. Dit overleg vond plaats op 27 maart 2023.
- Een achtste stuurgroep binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen vond plaats op 31 mei 2023. De voorzitter stelde hier vast dat concept 1 van het vrachtroutenetwerk het meest gedragen is. Gemeente Westerlo en gemeente Hulshout gaven aan dat er nog geen voorkeur kan meegegeven worden en wensen eerst zelf verkeerstellingen uit te voeren, een bevraging te richting aan de bedrijven op het bedrijventerrein Hulshout-Heultje en overleg te plegen met deze bedrijven.
- Gemeente Hulshout en gemeente Westerlo organiseerden in juni 2023 gezamenlijk een bevraging over bestemmingen en routes van en naar industriezone Hulshout-Heultje, gericht aan alle bedrijven gevestigd binnen deze zone.
- Op 28 juni 2023 vond een info-avond plaats met de bedrijven uit bedrijvenzone Hulshout-Heultje met presentatie van de resultaten uit deze bevraging. De inzichten, visies en herkomst en bestemmingsroutes werden met de bedrijven, de effectieve gebruikers van het vrachtroutenetwerk van en naar de a-typisch gelegen industriezone Hulshout-Heultje, besproken.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 24 juli 2023 werd het voorkeursconcept voor het vrachtroutenetwerk voor gemeente Westerlo afgeklopt.

<u>Context</u>
Het college van burgemeester en schepenen nam op 30 mei 2022 kennis van de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten. Elke deelnemende gemeente bezorgde hierop feedback aan provincie Antwerpen.
De synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten, de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen. Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten.
Provincie Antwerpen vraagt om de nota ter kennis te geven aan het schepencollege zodat de synthesefase van de studie Zuiderkempen kan afgerond worden.
Dezelfde nota werd ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep op 31 mei 2023. Gezien nog niet alle deelnemende gemeenten een collegebesluit met kennisname van de synthesenota, eventuele opmerkingen en voorkeur voor de scenario's inzake de bepaling van de vrachtroutes binnen Zuiderkempen kon bezorgen, besloot de stuurgroep nog geen formele goedkeuring te geven aan de synthesenota. De stuurgroep nam wel principiële beslissing om de conceptfase af te ronden zodat het studiebureau en provincie Antwerpen kan verder werken aan de eindvisie, inclusief een actieplan.

<u>De Synthesenota wordt ingedeeld in :</u>
- Kader Wegennetwerk
- Verbeteren doorstroming robuust wegennet
- Een overwegvrij spoornet
- Kader Fietsnetwerken
- Kader openbaar vervoer :
- Kader vrachtroutenetwerk en logistiek
- Vervolgtraject *(De synthesenota is de opstap naar het eindrapport met actieplan. In het eindrapport zal de visie concreet vertaald worden naar acties uitgesplitst naar de verschillende partners.)*

<u>Samenvatting van de doorrekening van het synthesescenario verkeersmodel</u>
Volgende beschrijving omvat hoe de tonnagebeperking is doorgerekend in het verkeersmodel. Er is bij het schrijven van de synthesenota nog geen consensus binnen de stuurgroep over het

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 3 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

vrachtroutenetwerk. Er wordt een tonnagebeperking ingevoerd voor doorgaand vrachtverkeer uitgezonderd:

- E313
- N14 - R16 –N10 – R25 - N19 – R15 – N13 (Grobbendonk-Geel)
- Gerheide – Watertorenstraat
- Herenthoutseweg – Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan – Itegemsesteenweg – 's Herenweg – Krombeekweg –Hulshoutsesteenweg – Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – Paul Van Roosbroecklaan – Lostraat
- Provinciebaan – Bergveld – Zoerlering - Gevaertlaan – Heultje Dorp – August Canaertsstraat – Witte Gracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg
- Straten in de bedrijventerreinen

De visie van een overwegvrij spoornet van Infrabel wordt gevolgd: het sluiten van overwegen t.h.v. lokale erftoegangswegen voor gemotoriseerd verkeer.
Een helder snelheidsbeleid: 70-50-30:

- 70 km/u Regionale weg , Interlokale weg, Lokale weg of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BUITEN BEBOUWDE KOM
- 50 km/u Regionale weg, Interlokale weg, Lokale weg of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BINNEN BEBOUWDE KOM
- 50 km/u lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BUITEN BEBOUWDE KOM
- 30/km/u Regionale weg , Interlokale weg, Lokale weg of secundaire wegen en lokale wegen type 1 dorpskern
- 30 km/u lokale lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BINNEN BEBOUWDE KOM

<u>Effecten Westerlo</u>

- Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:
  - Geen
- Effecten in de ochtendspits (OSP):
  - Een lichte toename op de N152 tussen Zoerle-Parwijs en Herentals. Dit valt te verklaren door een verschuiving van de lokale erftoegangswegen t.g.v. de snelheidsbeperkingen, wat een gunstig effect is conform de wegencategorisering. Het gaat hier om autoverkeer, het vrachtverkeer daalt er.
  - Tussen Zoerle-Parwijs en de N15 stijgt zowel het auto- als het vrachtverkeer op de N152, wat conform de wegencategorisering is.
  - De maatregelen in St-Jozef-Olen zorgen voor minder doorgaand verkeer in Oevel en Tongerlo.
  - Stijging op de N152, wat conform de wegencategorisering is. Het betreft een daling van vrachtverkeer en een stijging van autoverkeer.
  - Een sterke stijging op de N19, wat conform de wegencategorisering is. Het betreft hier vooral vrachtverkeer.
- Effecten daluur:
  - Gelijkaardig patroon als OSP, maar geen stijging van verkeer op de N152 in Oosterwijk.
- Effecten avondspits:
  - Gelijkaardig patroon OSP.

<u>Fiche bereikte doelstellingen per gemeente</u>

Deze fiche omvat een cijfermatige samenvatting van de belangrijkste elementen uit de oriëntatienota en het conceptueel onderzoek met behulp van het regionaal verkeersmodel Kempen.
De fiche geeft aan:

- waar de gemeente nu staat en wat de verwachte prognoses zijn in 2030,
- of de vooropgestelde doelstelling gehaald wordt,
- een overzicht van de aandachtspunten bij het uitschrijven van de visie en de opmaak van het actieplan.

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 4 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

De afweging is steeds t.o.v. het synthesescenario. Daar waar kansen liggen uit een ander scenario om dichter bij de doelstelling te geraken wordt er specifiek naar verwezen. Er is tevens een fiche opgemaakt voor het ganse studiegebied van de Zuiderkempen. De cijfers van de modal shift zijn verschillend t.o.v. die in de oriëntatienota.
In de oriëntatienota werd is nog naar de oude manier van de berekening van de modal shift weergegeven waarbij elke autoverplaatsing als niet duurzaam werd beschouwd. Bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is er onder alle vervoerregio's afgesproken dat alle volwassen passagiers als duurzaam aanzien worden, als een vorm van carpoolen. Deze andere manier van berekenen geeft vervolgens een vertekend beeld aan de doelstellingen in het Vlaams klimaatbeleidsplan waar men tegen 2030 10% minder autoverplaatsingen moet realiseren t.o.v. 2015, aangezien in het Vlaams klimaatplan geen onderscheid is gemaakt tussen autobestuurders en autopassagiers. Daarom is de modal shift van 2017 (basisjaar waarop de data van het verkeersmodel zijn gebaseerd) herberekend naar een modal shift waarbij de autopassagiers ook als duurzaam worden aanzien. Vervolgens moet men vanuit deze nieuw berekende modal shift 10% minder autoverplaatsingen realiseren tegen 2030 om de klimaatdoelstellingen te behalen.

WESTERLO

Vlaamse Klimaatdoelstellingen

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Westerlo behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 5,7% is noodzakelijk. Uit scenario 3 leren we dat verkeerscirculatie helpt om een sterkere modal shift te realiseren.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 12% t.o.v. 2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht wordt niet gehaald, o.w.v. de ligging in het ENA en de N19 als vrachtroute is dit te verantwoorden. Op schaal van de Zuiderkempen wordt de doelstelling wel gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

De N152 Olenseweg is recent vernieuwd met vrijliggende fietspaden. Ook de andere noord zuid route langs Langstraat haalt een goede score, tot de doortocht door Tongerlo. Vanaf daar tot N19 krijgen de fietspaden een lagere score. De oost west route vanaf N127 door Westerlo en Zoerle-Parwijs richting Heultje heeft een gemengd beeld maar krijgt grotendeels goede scores. De N19 Grote Steenweg (deels grondgebied Westerlo, deels Geel) is recent vernieuwd en heeft vrijliggende fietspaden. Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

- Verbeteren van de verkeersveiligheid

Westerlo heeft geen punten die op de Dynamische lijst gevaarlijke punten staan van Wegen en Verkeer. Fietsongevallen werden vooral genoteerd in Westerlo centrum. In Westerlo gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 492 ongevallen met gewonden en 10 ongevallen met dodelijk slachtoffer (waarvan 2 op de E313). Er is een licht stijgende tendens merkbaar in het aantal ongevallen per jaar. Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.

- Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Westerlo wordt de doelstelling gehaald in de kernen van Heultje, Zoerle-Parwijs, Tongerlo en Oevel. Het centrum van Westerlo ligt ten zuiden van de N19. In het centrum wordt de norm niet overschreden. De N19 vormt wel een aandachtspunt naar oversteekbaarheid tussen centrum en de wijken aan de andere zijden van de steenweg.

- Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesecenario. Voor Westerlo blijft deze overal onder de 80% (E313 niet meegerekend). Drukste I/C verhoudingen zijn te vinden op N19 waarbij deze in de ochtendspits onder de 60% blijft en in de avondspits rond de 70 à 80% ligt.

- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen in het ENA worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Het bedrijventerrein Hulshout-Heultje ligt niet langs het robuust wegennet. De ontsluiting naar de E313 is onduidelijk. Om te ontsluiten naar de N19 kan de

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 5 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

kern van Heultje niet gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer, tenzij men nieuwe weginfrastructuur realiseert. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de overige kernen. Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025
- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en merkt op dat de voorkeursconcepten in verband met het vrachtroutenetwerk voorwerp uitmaakt van een apart besluit.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

Jo Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 6 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

6.8. Evaluatierapport

PROVINCIE ANTWERPEN

DOORREKENING SCENARIO'S
BESCHRIJVING RESULTATEN EN EVALUATIE

VECTRIS®

AUGUSTUS 2021

INHOUD

1 / EVALUATIEFICHES **3**

1.1 / OPENBAAR-VERVOER-SCENARIOS 3

1.2 / SCENARIO'S WEGENNETWERK 5

2 / EVALUATIE VAN DE DOELSTELLINGEN **13**

2.1 / MOBILITEITSDOELSTELLINGEN 13

2.2 / TOETSING AAN DE RUIMTELIJKE DOELSTELLINGEN VAN HET PBRA 19

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

LEESWIJZER

In de conceptnota werden verschillende ontsluitingsscenario's uitgewerkt voor de Zuiderkempen. De scenario's hadden als doel om de robuustheid van de maatregelen te onderzoeken. De verschillende scenario's werden doorgerekend met het verkeersmodel Vervoerregio Kempen. Op basis van die resultaten werd een kwantitatieve evaluatie opgemaakt van de verschillende scenario's. De resultaten hiervan zijn samengebracht in een evaluatiefiche waarbij we kort de maatregelen schetsen per scenario en vervolgens de kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie omschrijven. Van elk scenario wordt een besluit geformuleerd. Meer details en cijfers zijn te vinden in de bijlage met een verkeerskundige toetsing van de scenario's en verwijzingen naar de bundel met de modelresultaten. In een volgend hoofdstuk worden de doelstellingen die geformuleerd zijn in de oriëntatienota en conceptnota geëvalueerd op basis van de resultaten van de kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie. Deze nota wordt afgesloten met een algemeen besluit en aanzet tot visievorming

1 / EVALUATIEFICHES

1.1 / OPENBAAR-VERVOER-SCENARIOS

Scenario 1A



Ingrepen scenario 1A Hoogwaardig-openbaarvervoer (HOV) met huidige lijnvoering van buslijn 305 als basis

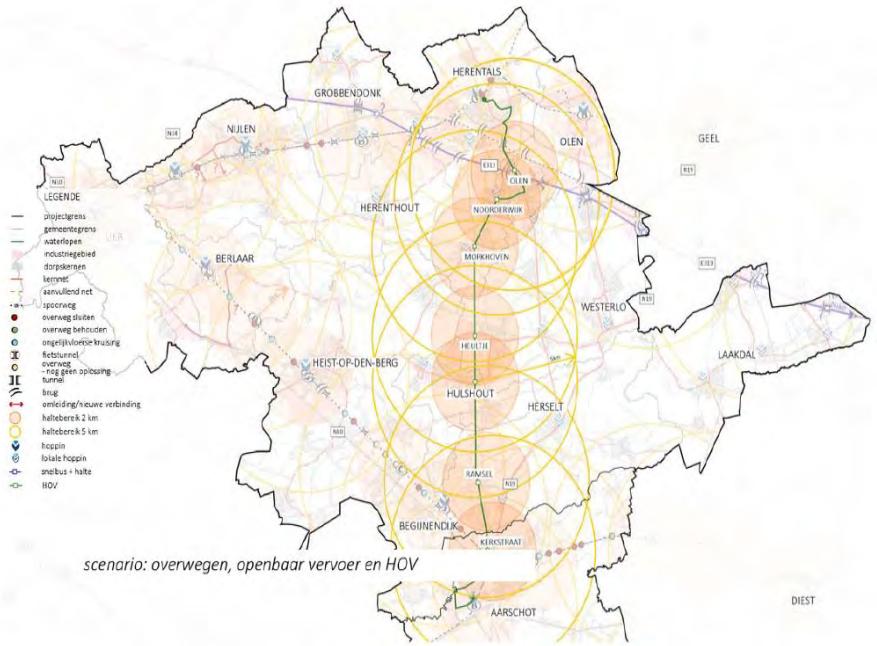
De huidige lijnvoering van de buslijn 305 blijft behouden. De buslijn zal als sneldienst gaan rijden met een beperkt aantal haltes en krijgt een half uur frequentie in de daluren en 15 ' frequentie in de spits. De HOV-lijn wordt ingevuld met een trambus.

In Herentals zal de bus via de Augustijnenlaan rijden i.p.v. via het centrum. De stad Herentals voorziet de afbouw van de verkeersfunctie in de Augustijnenlaan en wenst over te gaan tot een vergroening van de Augustijnenlaan. De Augustijnenlaan kan hier een rol opnemen als openbaar-vervoer–corridor. In Aarschot wordt voorgesteld om de bus via de ring en de Nieuwlandlaan te laten aansluiten bij de achterzijde van het station. Op die manier wordt de drukte in het centrum vermeden. Er zal worden nagegaan hoe de aansluiting aan de achterzijde van het station kan worden georganiseerd.

Tussen Herentals en Aarschot worden de volgende haltes voorzien op de sneldienst:

- Halte Herentals -Oost / carpoolparking
- Halte centrum Olen
- Centrum Oosterwijk
- Centrum Voortkapel
- Centrum Zoerle -Parwijs
- Centrum Herselt
- Halte Ramsel Truitseinde

Scenario 1B



Ingrepen scenario 1B Hoogwaardig-openbaarvervoer met oude spoorwegbedding Herentals-Aarschot als basis

Een nieuwe buslijn wordt ingelegd tussen Herentals en Aarschot via de oude spoorwegbedding. De huidige lijn 305 blijft behouden als ontsluitende buslijn.

De snelbus rijdt vanuit Herentals via de Augustijnenlaan naar Olen en Mokhoven om vervolgens aan te sluiten op de oude spoorwegbedding die als busbaan wordt ingericht. De busbaan loopt door tot aan de Kerkstraat in Aarschot om vervolgens aan te sluiten op de N19. De snelbus of trambus volgt vervolgens de ring en de Nieuwlandlaan om aan te sluiten op de achterzijde van het station.

Dit scenario wordt doorgerekend met een comfortabel voertuig, een 'trambonus' wordt toegevoegd omdat een tram meer reizigers trekt dan een bus o.w.v het comfort/de appreciatie van de reizigers.

De volgende haltes worden voorzien op de HOV -lijn:

- Olen
- Noorderwijk
- Morkhoven
- Heultje
- Hulshout – Grote Baan
- Stationsstraat – Ramsel
- Kerkstraat

Scenario 1C



Ingrepen scenario 1C Opnieuw in dienst stellen spoorlijn Herentals-Aarschot als IC-treinverbinding

In dit scenario wordt er een IC trein voorzien tussen Herentals -Aarschot- Leuven met een 30' frequentie. Er worden geen haltes voorzien tussen Herentals en Aarschot.

Scenario 1D



Ingrepen scenario 1D Opnieuw in dienst stellen als spoorlijn Herentals-Aarschot als L-treinverbinding

In dit scenario wordt er een L- dienst opgezet tussen Herentals – Aarschot-Leuven met haltes in Morkhoven en Hulshout – Grote Baan. Tussen Aarschot en Leuven wordt de halte Wezemaal bediend. De trein heeft een frequentie van 30'.

1.1.1 / Evaluatie OV-scenario's

Effecten op de modal split zijn minimaal. Dit betekent dat geen enkel van de vier OV-scenario's erin slaagt om een substantiële verschuiving te bewerkstelligen van auto naar de nieuwe buslijn, trambus of trein.

Modal split Volwassenen	%Bestuurder	%Passagier	%Trein	%BTM	%Fiets	%TeVoet
Referentie	62.92	12.7	2	2.2	11.78	8.4
Scenario 1A	62.93	12.72	2.01	2.17	11.78	8.4
Scenario 1B	62.92	12.72	2	2.18	11.78	8.4
Scenario 1C	62.94	12.75	2.02	2.1	11.79	8.4
Scenario 1D	62.93	12.74	2.04	2.12	11.78	8.4

Modal split Volwassenen	%Bestuurder	%Passagier	%Trein	%BTM	%Fiets	%TeVoet
Scenario 1A	0.01	0.02	0.01	- 0.03	-	-
Scenario 1B	-	0.02	-	- 0.02	-	-
Scenario 1C	0.02	0.05	0.02	- 0.10	0.01	-
Scenario 1D	0.01	0.04	0.04	- 0.08	-	-

We bekijken dit meer in detail en zien dat ook de verschuivingen in het aantal treinreizigers klein is. De winst die scenario's 1C en 1D weten te halen uit het nieuwe treinaanbod wordt deels teniet gedaan door het verlies aan bus-, tram- en metro reizigers.

Reizigers	Referentie	1A	1B	1C	1D
BTM reizigers	161448	161924	155607	159028	159048
Trein reizigers	117781	118302	119122	120791	121305
Totaal reizigers	279229	280226	274729	279819	280353

Reizigers tov referentie	1A	1B	1C	1D
BTM reizigers	476	- 5 841	- 2 420	- 2 400
Trein reizigers	521	1 341	3 010	3 524
Totaal reizigers	997	- 4 500	590	1 124

Reizigers tov referentie	1A	1B	1C	1D
BTM reizigers	0.3%	-3.6%	-1.5%	-1.5%
Trein reizigers	0.4%	1.1%	2.6%	3.0%
Totaal reizigers	0.4%	-1.6%	0.2%	0.4%

Hetzelfde effect zien we als we de reizigerskilometers bekijken. Het positieve effect van de extra kilometers die in 1C en 1D worden afgelegd met de trein, worden nu volledig teniet gedaan door het verlies bij de bus, tram en metroreizigers.

Reizigerskilometers	Referentie	1A	1B	1C	1D
BTM reizigerskm	1700675	1683954	1657576	1625020	1610472
Trein reizigerskm	3695592	3696508	3704727	3736644	3743368
Totaal reizigerskm	5396267	5380462	5362303	5361664	5353840

Reizigerskm tov referent	1A	1B	1C	1D
BTM reizigerskm	- 16 721	- 43 099	- 75 655	- 90 203
Trein reizigerskm	916	9 135	41 052	47 776
Totaal reizigerskm	- 15 805	- 33 964	- 34 603	- 42 427

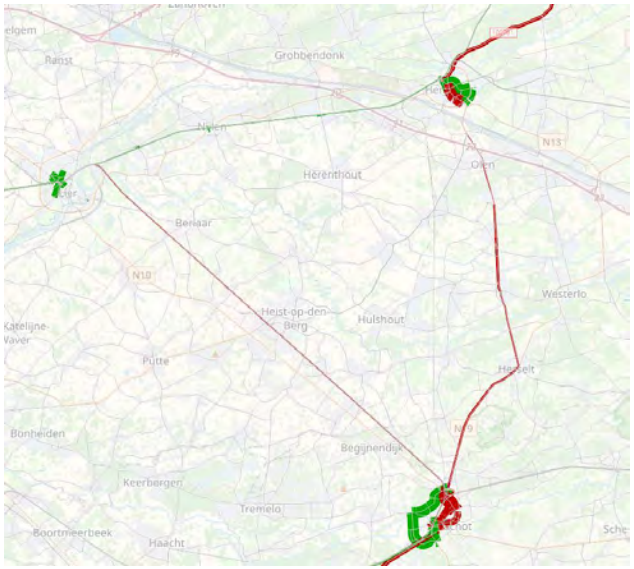
Reizigerskm tov referent	1A	1B	1C	1D
BTM reizigerskm	-1.0%	-2.5%	-4.4%	-5.3%
Trein reizigerskm	0.0%	0.2%	1.1%	1.3%
Totaal reizigerskm	-0.3%	-0.6%	-0.6%	-0.8%

Lijn 305 verliest in scenario's 1A en 1B reizigers (reizigerkilometers), wat waarschijnlijk te maken heeft met de extra overstap die nodig is voor reizigers naar Turnhout en Leuven.

Lijn 305	Referentie	1A	1B	1C	1D
Reizigers	7 318	3 168	3 340	6 035	7 443
Reizigerskilometers	105 910	51 047	57 341	173 800	191 648

Lijn 305 tov referentie	1A	1B	1C	1D
Reizigers	- 4 150	- 3 978	- 1 283	125
Reizigerskilometers	- 54 863	- 48 569	67 890	85 738

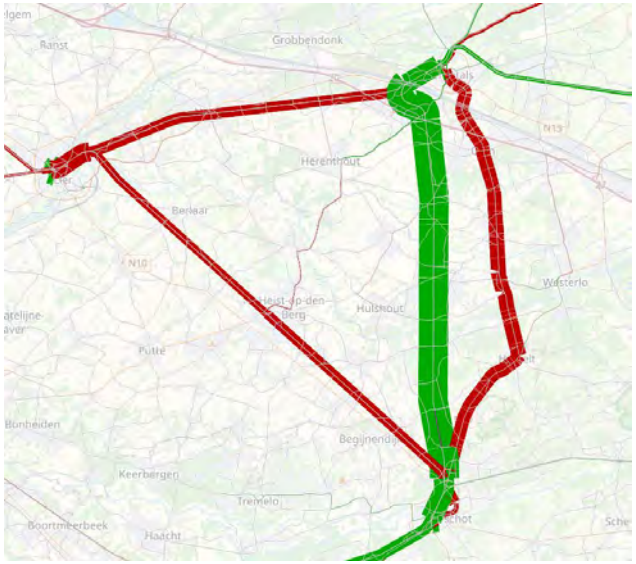
Lijn 305 tov referentie	1A	1B	1C	1D
Reizigers	-56.7%	-54.4%	-17.5%	1.7%
Reizigerskilometers	-51.8%	-45.9%	64.1%	81.0%



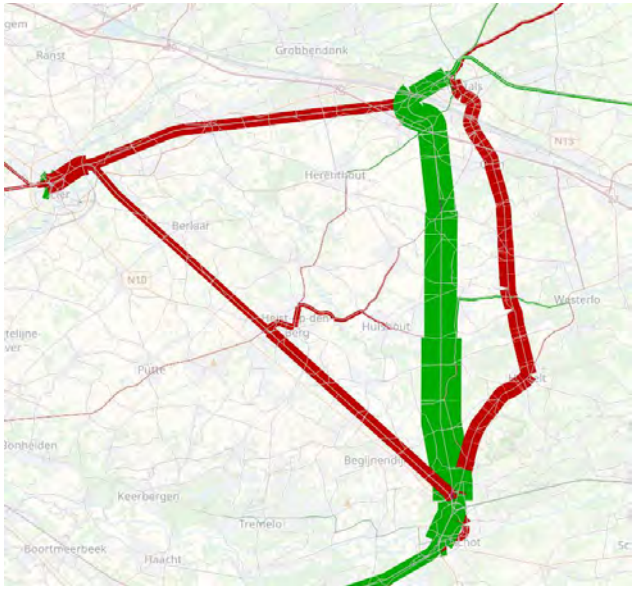
In scenario 1A is op de route van lijn 305 een afname zichtbaar. Daarnaast vindt er ook een kleine verschuiving plaats naar het treintraject Mechelen – Herentals. Binnen Herentals en Aarschot zijn verschuivingen zichtbaar door een aangepaste route de stad in/uit.



In scenario 1B is er een duidelijke uitwisseling van de huidige buslijn 305 naar de nieuwe HOV-lijn. De nieuwe HOV-lijn trekt echter niet dezelfde reizigers als de oorspronkelijke route.



In scenario 1C bestaat de toename van treinreizigers op de stations Herentals en Aarschot deels uit reizigers die overstappen van BTM naar de trein, maar ook deels door treinreizigers die de nu niet meer via Lier hoeven te reizen. Er is ook een toename van het aantal treinreizigers tussen Aarschot en Leuven, deels ten koste van de parallel lopende buslijn.



In scenario 1D bestaat de toename van treinreizigers op de stations Herentals en Aarschot deels uit reizigers die overstappen van BTM naar de trein, maar ook deels door treinreizigers die de nu niet meer via Lier hoeven te reizen.

In vergelijking met scenario 1C trekt de L-trein ook reizigers aan uit het tussenliggende gebied.

1.1.2 / Besluit openbaar-vervoer-scenario's.

Als besluit van de OV-scenario's kunnen we stellen dat:

- HOV lijnen zijn niet concurrerend genoeg om mensen uit de auto te krijgen. Daarvoor zijn maatregelen zoals vb rekening rijden nodig.
- Versnelling HOV bus (1A) heeft zeer beperkt effect.
- Versnelling weegt niet op tegen minder opstappunten.
- Relatief weinig op- en afstappers tussen Herentals en Aarschot.
- Referentie lijn 305 loopt door naar Turnhout en Leuven, in scenario's extra overstap nodig. Er is hier dus een vergelijkende studie gemaakt op het traject Herentals – Aarschot (- Leuven). Indien het volledige traject Turnhout – Leuven gemoduleerd wordt, en lijn 305 niet in drie delen geknipt wordt kunnen er mogelijks positievere model resulten bekomen worden.

1.2 / SCENARIO'S WEGENNETWERK

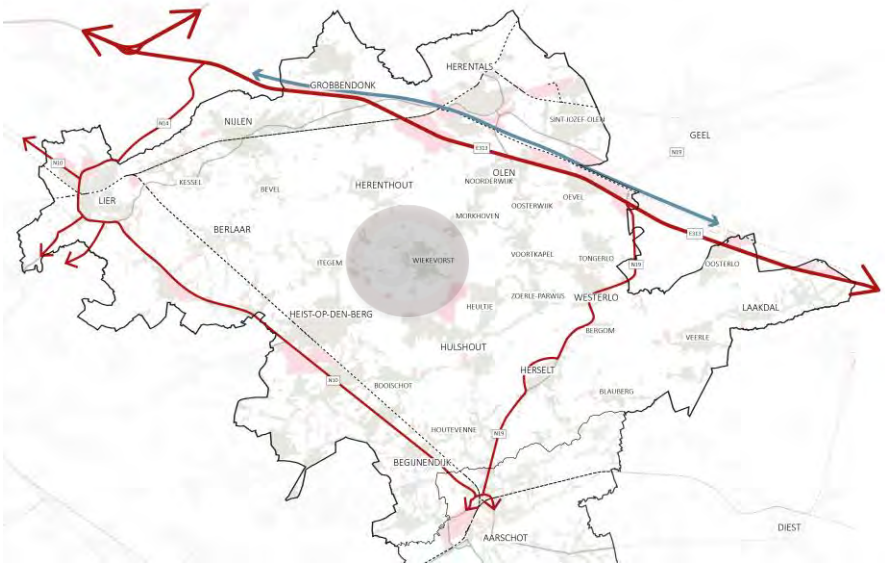
1.2.1 / Kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling

Referentiescenario 2030:

Volgende zaken zijn in alle scenario's meegenomen als beslist beleid.

- Herinrichting N14 segment E313–N116 (Nijlen)
- Rondweg Berlaar Heikant (2x1)
- Herinrichting kruispunt N10 x N15, turbo ovonde
- Herinrichting kruispunt N10 x Schoorstraat, rotonde
- ikv de verlegging van de fietsostrade (kan niet meer langs kanaal wegens betoncentrale) wordt de N13/R15 in Herentals tussen Hemeldonk en de Herenthoutseweg van 2x2 naar 2x1 gebracht. De vrijgekomen ruimte wordt aan de fietser gegeven.

Scenario 1



Ingrepen scenario 1

- Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden voorzien, als onderdeel van circulatieplannen voor de kernen. Doorgaand vrachtwerkeer wordt geweerd.
- De overwegen van de lokale erftoegangswegen (wegen voor plaatselijk verkeer) worden gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Gemotoriseerd verkeer kan de spoorlijnen enkel nog kruisen via wegen met een verbindende functie (wegen voor doorgaand verkeer).
- N14-R16-N10–N19 fungeren als regionale weg (RW). Op deze wegen wordt ingezet op een goede doorstroming. Deze wegen fungeren ook als vrachtroutenetwerk.

- Kruispunt Nijlensesteenweg N116 – Oostmalsesteenweg N14 voorzien van rotonde.
- In Nijlen wordt er een lokale omleidingsweg (2x1) voorzien tussen de Breugelhoevestraat en de N13. Het kruispunt Gemeentestraat N13 – Albertkanaalstraat N116 wordt de voorrangsweg. De Statiestraat wordt hier ondergeschikt aan gemaakt, de Nonnenstraat blijft ondergeschikt. De Kerkstraat sluit niet meer aan op het kruispunt, het Kerkplein wordt autovrij uitgezonderd aangelanden. De Lindekensbaan wordt uit het netwerk gehaald, zodat er een ontsnippering van de Kesselse Heide mogelijk is en deze niet als alternatief voor de nieuwe omleidingsweg gebruikt kan worden.

  In een variant wordt ook een ongelijkvloerse kruising voorzien in de Hellevoortstraat om de effecten op de verkeersstromen in het centrum te beoordelen.
- In Lier wordt ook de overweg Lispersteenweg gesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- Rond Herselt wordt een omleidingsweg aangelegd (N19):
  - 2x1
  - 2 kruispunten rotonde (toegangen centrum waar oud tracé N19 overgaat in rondweg).
  - Dieperstraat en Herentalsesteenweg supprimeren tot fietsroute die ongelijkvloers kruist met rondweg. Supprimeren als compensatie voor nieuwe infrastructuur.
- knip Klein Gentstraat zodat deze als fietsroute vanuit Bouwel en Herenthout kan functioneren voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer gebeurd via N13 – Wolfstee, Herenthoutseweg en E313
- In Hulshout wordt de IJzerenweg "geknipt" om verkeer tussen N10 en bedrijventerein Hulshout-Heultje langs de Oostelijke Rondweg van Heist-op-den-Berg te sturen. In Wiekevorst wordt de Wiekevorste Goorweg als 2x1 verbonden met de Fabriekstraat zodat vrachtverkeer niet door de dorpskern van Hulshout richting N10 moet rijden.

Kwantitatieve beoordeling scenario 1

Gunstige effecten

- in Nijlen, Kessel, Lier: verschuiving van N13 naar E313 (+ 340 pae op E313).
- Nijlen: verschuiving van Lindekensbaan naar N14 (- 430 pae op Lindekensbaan).
- lokale verschuivingen o.w.v. sluiting overwegen + overweg Lispersteenweg, daling op Bist.
- Berlaar en Melkouwen: verschuiving naar nieuwe overweg Smidstraat (+300 pae) en Isschotweg (+200 pae).
- Heist-op-den-Berg: spooroverwegen, rondweg (+180 pae), effect Booischot-Hulshout.
- Hulshout: knip Booischotseweg + sturing naar rondweg Heist o/d Berg.
- Begijnendijk: verschuiving nav sluiting overweg.

- Aarschot: verschuiving naar N19 nav sluiting overweg
- Herselt: verschuiving van doortocht (-920 pae) naar rondweg.
- Laakdal: verschuiving van Langedijk (-80 pae) naar N174.
- Olen: verschuiving verkeer vanuit doortocht OLV Olen naar Gestelstraat (+290 pae), meer verkeer op Industrielaan (+60 pae).
- Herentals: verschuiving van routes door centrum naar R15 Ringlaan (+150 pae).
- Bouwel: verschuiving van N13 naar E313, minder verkeer op Klein Gentstraat (naar industrieterrein)(-160 pae) + lokaal effect overwegen.

Ongunstige effecten

- Herenthout: meer verkeer op sluiproute Heikant (+60 pae) en op Herenthoutse Steenweg.

Kwalitatieve beoordeling scenario 1

Wat betreft het doorgaand vrachtverkeer is er een globale daling, die vooral sterk is op de N13 en in Herenthout – Berlaar

Er is duidelijk minder doorgaand verkeer in de doortochten en door de dorpskernen.

De verbinding van Heist-op-den-Berg met de E313 kan volgens het scenario verlopen via Lier in plaats van via Herentals.

Het sluiten van de spooroverwegen werkt duidelijk sturend op het sluipverkeer.

Er is een lichte daling van het vrachtverkeer in de ruime omgeving van N152-N15, de daling lijkt sterker dan de toename op N19 en N10.

Een aandachtspunt is wel de route Aarschot – Averbode – Veerle – Eindhout; hier wordt een lichte stijging vastgesteld.

Besluit scenario 1

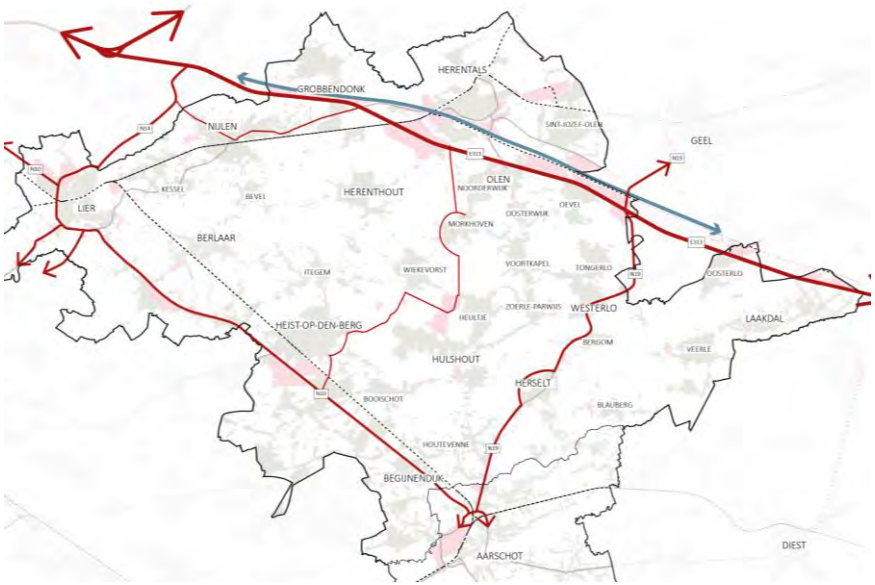
Positieve conclusies voor verkeersveiligheid, -leefbaarheid en doorstroming.

Verkeersveiligheid is flankerend bij te sturen, minder sluipverkeer.

Verkeersleefbaarheid, in vele dorpskernen daling verkeer, andere status quo + globale en lokaal sterke daling vrachtverkeer.

Doorstroming: daling verkeer en sturing verkeer in meerdere dorpskernen.

Scenario 2



Ingrepen scenario 2

Dit scenario omvat alle ingrepen uit scenario 1 en een aantal bijkomende ingrepen:

- Hoge Brugstraat in Heist-op-den-Berg zodat hier een fietsroute gecreëerd wordt tussen centrum en bedrijventerrein. Gemotoriseerd verkeer bereikt het bedrijventerrein via N10 en Lostraat.
- Tussen Heist-op-den-Berg en Herentals wordt een interlokale verbinding uitgewerkt (2x1). Deze verbinding leidt het verkeer rond de kernen Olen, Noorderwijk, Morkhoven, Wiekevorst, Hulshout en Heist-op-den-Berg. Via de Lostraat wordt aangesloten op de N15. Vervolgens wordt er een nieuwe weg aangelegd tussen de N15 en de Herentalsesteenweg (Oostelijke Rondweg in het referentiescenario). Deze verbinding wordt ook ingeschakeld als vrachtroute.
- langs de spoorwegbedding Heultje – Herentals wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. De weg gaat onder de E313 en sluit aan op het kruispunt Herenthoutseweg-Toekomstlaan.
- Langs de F106 worden de zijstraten gecategoriseerd als erftoegangsweg geknipt.

Op de nieuwe ontsluitingsweg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals worden de volgende kruispuntoplossingen voorzien:

- Bestaande rotonde Lostraat – N10 behouden en aanpassen met ongelijkvloerse kruising voor de fiets. Cf. andere kruispuntoplossingen op de N10.
- Rotonde Lostraat - N15 blijft behouden. In functie van de doorstroming wordt voorzien in een by-pass vanuit de Lostraat naar de N15.
- Rotonde N15 - Westerlosesteenweg wordt vervangen door een bochtgeleding met enkel rechts-in en rechts-uit op de Westerlosesteenweg. Verkeer op de N15 heeft hierdoor altijd voorrang.
- Rotondes uit referentiescenario behouden op de N15 en Herentalsesteenweg waar ook de nieuwe wegverbinding op aansluit.
- De voorrangsregeling op het kruispunt Herentalsesteenweg - Wiekevorstesteenweg wordt aangepast. De Hulshoutsesteenweg wordt ondergeschikt gemaakt aan de as Herentalsesteenweg – Wiekevorstesteenweg.

- Nieuwe rotonde op kruispunt Pompoenstraat - nieuwe verbindingsweg (in verkeersmodel Wiekevorstse Goorweg) naar bedrijvenzone Hulshout-Heultje.
- Fabrieksstraat wordt verbreed tot volwaardige ontsluitingsweg voor de bedrijvenzone (7m).
- Fabrieksstraat sluit vlotter aan op de A. Cannaertsstraat. De Witte Gracht wordt hier niet meer op aangesloten.
- Tussen A Cannaertsstraat en Bemden wordt parallel met oude spoorweg een lokale weg (2x1) aangelegd. Alle dwarsende straten worden afgesloten.
- Rond Morkhoven wordt een lokale omleidingsweg aangelegd. De Omleidingsweg sluit aan op het kruispunt Tarwestraat - Morkhovenseweg. Er wordt gewerkt met een bochtgeleding. De zuidelijke tak van de Morkhovensesteenweg is ondergeschikt.
- Centrale knip in Morkhoven op kruispunt Molenstraat – Morkhovenseweg.
- Doornsestraat en Wiekevortseweg sluiten volwaardig aan op de ring en worden beveiligd met een rotonde.
- Tussen Morkhoven en Herenthoutseweg loopt de nieuwe weg parallel met de spoorweg. Alle dwarsende straten worden afgesloten.
- De Nieuwe verbindingsweg sluit aan op het kruispunt Toekomstlaan - Herenthoutseweg. Het kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten.

Kwantitatieve beoordeling scenario 2

Gunstige effecten

- Geen aanzuigeffect op regionale schaal. Nieuwe ontsluitingsstructuur vooral impact in noorden (-480 pae op sluiproute Heikant), verbinding Herentals Industrie – Morkhoven,
- Geen effect op N152.
- Rondweg Morkhoven 700 pae, voldoende voor nieuwe infrastructuur (tenzij er spoorlijn komt)?
- Lokale verschuivingen knips langs F106 en Hoge Brugstraat Heist-op-den-Berg.

Ongunstige effecten

- Effect van verkeer nieuwe infrastructuur is dat het uitwaaiert naar Herenthout, Heultje en Wiekevorst. Ook toename bestaande route via Wiekevorst.
- Segment Morkhoven – Heultje slechts 190 pae, weinig om een nieuwe weg te verantwoorden.
- Klein aanzuigeffect Herenthoutseweg in Herentals.

Kwalitatieve beoordeling scenario 2

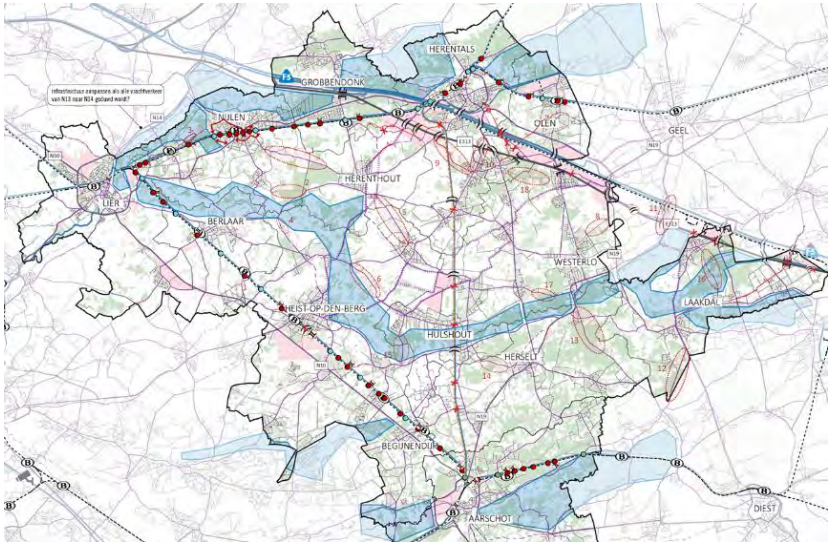
- Effecten op doorgaand vrachtverkeer zijn dezelfde als scenario 1. Wat is dan meerwaarde van de nieuwe infrastructuur?
- Er is geen duidelijke impact op doorgaand verkeer in doortochten en dorpskernen. Meerwaarde ten opzichte van scenario 1?

- De verbinding van Heist-op-den-Berg naar E313 via Herentals moet worden bijgestuurd in Wiekevorst.
- Het sluiten van de overwegen en erfwegen aan de F106 werkt sturend op het sluipverkeer.
- Dit scenario biedt kansen voor de verdere uitbouw van het fietsnetwerk (autoluwe fietsroutes).

Besluit scenario 2

- Algemeen: weinig bijkomende impact t.o.v. scenario 1 op de doelstellingen verkeersveiligheid, -leefbaarheid, doorstroming en het multimodaal bereikbaar maken van bedrijventerreinen
- Ruimtebeslag voor nieuwe infrastructuur moeilijk te verantwoorden voor de beperkte verkeersintensiteiten.

Scenario 3



Ingrepen scenario 3

Dit scenario omvat alle ingrepen uit scenario 1. Extra 'knips' aan overwegen i.f.v. autoluwe kernen zijn :

- N10 Antwerpsesteenweg Lier : knip (uitgezonderd fietsers en openbaar vervoer)
- Vossenberg in Herentals: knip (fietstunnel)
- Belgiëlaan Herentals : knip (fietstunnel)
- Sint-Jobsstraat Herentals : knip uitgezonderd fietsers
- Hoge Brugstraat in Heist- op- den- Berg : knip (uitgezonderd fietsers)

Om het effect op het wegennet te kennen wordt uitgegaan van een spoorlijn met drie nieuwe ongelijkvloerse kruisingen:

- Verbinding tussen Morhovenseweg en Doornstraat (knip overweg centrum).

– Cannaertsstraat.

– N15.

De nieuwe wegverbinding Herentals – Heist-op-den-Berg is hier niet in opgenomen

Om tot een meer gebundelde ontsluiting te komen en tegelijk de blauwgroene structuur te ontharden worden de volgende wegen uit het netwerk geknipt:

1. Geel: circulatiemaatregelen, knip op K. Albertstraat tussen kanaal en ring Geel.
2. Heist-op-den-Berg: Bevelsesteenweg knip tussen Hertstraat en Gestelsesteenweg
3. Heist-op-den-Berg: Herenthoutseweg knip ter hoogte van de Wimp
4. Heist-op-den-Berg: Hulshoutsesteenweg knip tussen Itegemseweg en Hoefstraat
5. Herentals: knip Servaes Daemsstrraat tussen Plassendonk en Klein Rossem
6. Herentals: knip Hezewijk ter hoogte van brug E313
7. Herenthout: Nijlensesteenweg knip tussen Zwart Water en Blokt
8. Herselt: Diestsebaan tussen N212 en N19

9.Herselt: Dieperstraat tussen Westmeerbeek en Herselt

10. Hulshout: Booischotseweg tussen Hulshout en Booischot

11. Laakdal: N165 tussen Averbode en Veerle (ontsnippering bosgebied Averbode)

12. Laakdal: Langedijk tussen Vorst en Eindhout

13. Nijlen: Heikant knip tussen Steynenhofweg en Bevelsesteenweg

14. Nijlen: Lindekensbaan knip tussen parking Kesselse Heide (ontsluiting vanuit N116) en Heidestraat (zit ook al in scenario 1)

15. Westerlo: Gooreinde – Overwijs knip tussen Jagersweg en Langedreef.

16. Westerlo: Tolhuis knip tussen Melkerijstraat en Heidestraat

17. Westerlo : Mechelsestraat

18. Westerlo : Asberg tussen Zoerle-Parwijs en Westerlo

Om autoluwere fietsroutes te creëren de ENA bedrijvenzone, kernen en scholen worden een aantal onderdoorgangen en bruggen over de E313 en het kanaal uit het netwerk geknipt:

- Knip Zelle, Klein Gentstraat (is wijziging t.o.v. referentiescenario, zit ook in scenario 1) zorgt voor autoluwe fietsroute tussen Herenthout , Wolfstee en Herentals.

– Bergensesteenweg- Diamantstraat- Veldhoven, met knip Veldhoven ter hoogte van spoorweg.

– Honingstraat – Sluizenstraat als exclusieve fietsverbinding tussen Herentals en Olen met fietstunnel onder de R15 en fietsbrug over kanaal. Het kruispunt Honingstraat- N13 wordt beveiligd met breed middeneiland voor een veilige fietsoversteek. De Sluizenweg wordt afgesloten voor autoverkeer en fungeert zo als fietsbrug over het kanaal. Op grondgebied Olen wordt de Honingstraat niet meer aangesloten op de Industrielaan waardoor deze als fietsverbinding fungeert en aansluit op de Sluizenweg. Ook Schaatsbergen wordt losgekoppeld van de Industrielaan.

– Via Sluizenweg- Gerheiden wordt een fietsverbinding gerealiseerd tussen Olen centrum en Sint-Jozef – Olen. De overweg Gestelstraat wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising voor gemotoriseerd verkeer. Doffen worden gesloten en vervangen door een fietstunnel aan Gerheide.

De overweg Lichtaartseweg wordt op termijn gesloten.

– 'Knip' gemeentestraat onder de E313 waardoor de Gemeentestraat als fietsverbinding tussen Oevel en het bedrijventerrein fungeert. Gemeentestraat ter hoogte van de school als schoolstraat.

– Brug Liesel over de E313 als exclusieve fietsbrug = fietsverbinding tussen Tongerlo en bedrijvenzone-Stelen.

– Norbertijnenstraat en brug over E313 knippen voor autoverkeer.

– Steenweg op Meerhout wordt via de Heikantstraat aangesloten op de nieuwe rotonde op het kruispunt N174- op- en afrittencomplex E313. De bestaande onderdoorgang met de E313 wordt dan als exclusieve fietsonderdoorgang gebruikt.

– Meerhoutstraat onder de E313 als fietsonderdoorgang. Gemotoriseerd verkeer tussen Langvoort en Vorst-Meerlaar dient via Geelsebaan en Biezenhoed te rijden. Biezenhoed wordt als regionale weg uitgebouwd. De route Meerhoutstraat-Genelaar fungeert als exclusieve fietsverbinding tussen Meerhout en vorst en ontsluit zo ook de bedrijvenzone.

– Brug Verboekt over de E313 wordt 'geknipt' voor gemotoriseerd verkeer. Brug fungeert hierdoor als fietsbrug en kan later ook worden gekoppeld aan de halte voor de snelbussen op de E313. Via Verboekt rechtstreekse toegang tot de site van Nike.

Kwantitatieve beoordeling scenario 3

Gunstige effecten

- Lier lokale verschuivingen, van/naar ring i.p.v. door stad.

- Minder verkeer door Heultje en Hulshout.

- Verschuiving vanuit Ramsel, naar Houtvenne en N19 (+180 pae).

- Verschuiving van route door Stelen (-340 pae) naar N19.

- Verschuiving uit bosgebieden Herselt (-520 pae) en Averbode naar N212 (+280 pae) en N127 (+510 pae).

- Verschuiving in Laakdal van Genelaar (-170 pae) naar N126.

Ongunstige effecten

- Verschuiving van verkeer op route Nijlen-Herenthout (-210 pae) naar route Kessel – Berlaar – Itegem (+130 pae).
- Verschuiving naar Herentalsesteenweg en Doornestraat: minder verkeer door Noorderwijk en Morkhoven maar extra verkeer door Olen.

Kwalitatieve beoordeling scenario 3

Dankzij de maatregelen die ook in scenario 1 werden toegepast is er een positieve impact op het doorgaand vrachtverkeer (idem scenario 1).

Biedt niet echt een oplossing voor het doorgaand verkeer door doortochten en in dorpskernen.

In de meeste gevallen wordt sluipverkeer naar voldoende uitgeruste wegen geduwd, maar in enkele gevallen lukt dit niet.

Door enkele wegen uit het netwerk te halen voor gemotoriseerd ontstaat er duidelijke kansen voor een verdere uitbouw van het fietsnetwerk.

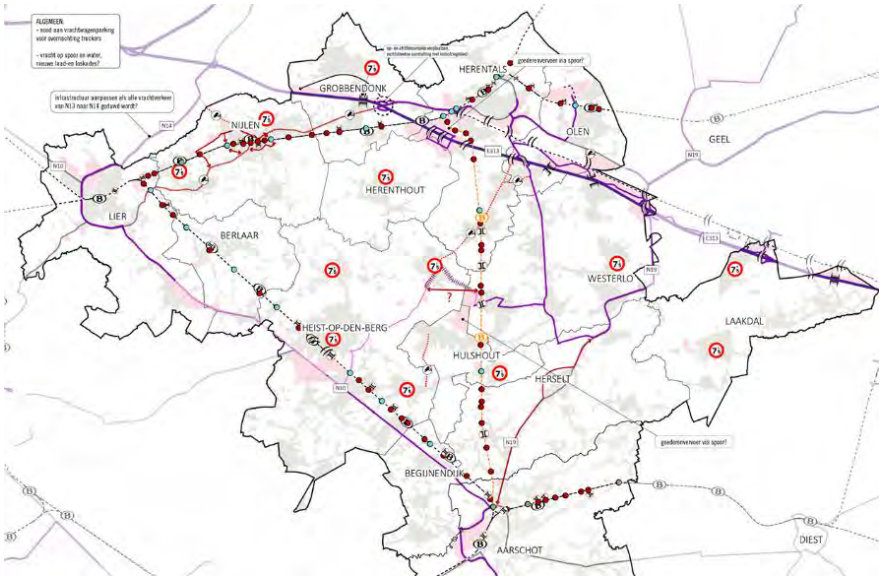
De ingrepen om te ontharden en ontsnipperen zorgen niet voor problematische situaties in de kernen.

Besluit scenario 3

Het scenario zorgt niet voor een duidelijke verbetering wat betreft de doelstellingen van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en doorstroming.

De doelstelling van multimodale bereikbaarheid wordt niet gehaald.

Scenario 4



Ingrepen scenario 4

Dit scenario voorziet de uitbouw van een robuuste ontsluitingsstructuur binnen de ENA zone.

- Het bestaande op- en afrittencomplex Herentals West wordt afgeschaft en verplaatst naar Nederviersel - Industrieweg.
- De N13- Industrieweg wordt als hoofdrichting geaccentueerd. Het kruispunt N13-Industrieweg wordt voorzien van verkeerslichten.
- Toekomstlaan-Wolfstee wordt geoptimaliseerd als doorgangsweg en sluit aan op de N13.
- Het kruispunt Toekomstlaan – Herenthoutseweg wordt voorzien van verkeerslichten.
- Het kruispunt Industrielaan- Hezewijk – N152 wordt als één grote turborotonde van verkeerslichten (verkeersplein) ingericht.
- Tussen de Toekomstlaan en de N152 wordt parallel met de E313 een nieuwe verbindingsweg aangelegd.
- De Industrielaan wordt geoptimaliseerd als regionale weg.
- Afrit Herentals Industrie wordt afgeschaft in dit scenario.

Om de ontsluiting van de terreinen Antwerp East Port in Grobbendonk te verbeteren voor vrachtverkeer wordt in dit scenario een nieuwe op- en afrit voorzien met de E313

Kwantitatieve beoordeling scenario 4

Gunstige effecten

- ENA route wordt gebruikt, kleine stijging op parallelweg, grotere daling op E313.
- Verdere daling op N13 richting Nijlen.

Ongunstige effecten

- Grobbendonk meer verkeer door centrum richting Massenhoven i.p.v. Herentals-West.
- Verschuiving omgeving Herentals-Olen-Noorderwijk van Herentals-Industrie naar Herentals-Oost.

Kwalitatieve beoordeling scenario 4

- Gunstige impact op sturing vrachtverkeer en doorstroming.
- Voldoet in beperkte mate aan de doelstelling rond verkeersveiligheid. Op de snelweg zijn er positieve effecten terwijl er negatieve effecten zijn op een aantal dorpskernen (Noorderwijk, Grobbendonk, Viersel)
- draagt beperkt bij tot multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen. ENA-zone reeds multimodaal bereikbaar (weg, kanaal). Voor bedrijventerrein Heultje lichte verbetering vanuit Heist-op-den-Berg

Besluit scenario 4

Doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid en doorstroming worden gehaald. Eerder negatief voor doelstelling leefbaarheid o.w.v. extra verkeer door enkele kernen

2 / EVALUATIE VAN DE DOELSTELLINGEN

2.1 / MOBILITEITSDOELSTELLINGEN

2.1.1 / Verbeteren van verkeersveiligheid

SCENARIO 1

In scenario 1 worden een aantal maatregelen genomen die de verkeersveiligheid duidelijk ten goede moeten komen. In de kernen wordt zone 30 ingevoerd. Doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd door het creëren van één grote maas in de Zuiderkempen. Er komen omleidingswegen rond Herselt, Berlaar Heikant en Nijlen waardoor deze kernen beduidend minder verkeer te verwerken zullen krijgen. Een aantal spooroverwegen worden gesloten, andere vervangen door ongelijkvloerse kruisingen.

Voor fietsers worden een aantal fietstunnels en fietsbruggen voorzien zodat fietsroutes (deels) kunnen worden losgekoppeld van routes voor gemotoriseerd verkeer.

Daarom beoordelen we dit scenario goed op het vlak van verkeersveiligheid.

SCENARIO 2

Ook in dit scenario wordt in de kernen een zone 30 ingevoerd en worden omleidingswegen rond Herselt, Berlaar Heikant en Nijlen voorzien. Ook worden een aantal spooroverwegen gesloten en andere vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Ook het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd.

Tussen Heist-op-den-Berg en Herentals wordt een interlokale verbinding uitgewerkt (2x1) die zorgt voor de verbinding met de E313. In het noorden slaagt dit scenario er in om (vracht)verkeer aan te trekken. Meer centraal in het gebied en in het zuiden, waaiert het verkeer echter uit over verschillende routes en dorpskernen.

Bijkomende maatregelen zijn dus nodig om de doelstelling van verkeersveiligheid te halen.

SCENARIO 3

Ook in scenario 3 worden de maatregelen genomen met betrekking tot de zone 30, de spooroverwegen en de omleidingswegen van Nijlen, Berlaar Heikant en Herselt en het weren van doorgaand vrachtverkeer.. Bijkomend worden een aantal wegen uit het netwerk gehaald voor gemotoriseerd verkeer.

Het scenario heeft een positief effect op het verkeer en slaagt er in de meeste gevallen in om het sluipverkeer te duwen naar voldoende uitgeruste wegen. Maar dit laatste lukt dus niet overal. De maatregel om een aantal wegen uit het netwerk te halen, zorgt er wel voor dat autoluwe fietsroutes kunnen worden gecreëerd. Het feit dat een aantal wegen uit het netwerk worden gehaald zorgt niet voor overlast op andere punten in het netwerk.

SCENARIO 4

Een afrittencomplex minder en ruimere spreiding van de afrittencomplexen kan gunstige effecten hebben op de verkeersveiligheid van de E313. De wijzigende verkeersstromen naar de op- en afritten gaan gepaard met een toename van verkeer in Grobbendonk, Nijlen, Noorderwijk, Olen en Viersel wat dan weer negatief kan zijn voor de verkeersveiligheid in deze kernen.

BESLUIT

Scenario 1 voldoet aan de doelstelling van verkeersveiligheid.

Scenario 2 voldoet eveneens aan de doelstelling verkeersveiligheid. Bijkomend t.o.v. scenario 1 heeft de extra weginfrastructuur vooral positieve effecten in het noorden, in Noorderwijk en Morkhoven. In het zuiden zijn het vooral de knips langs de F106 die hiertoe bijdragen.

Scenario 3 voldoet eveneens aan de doelstelling rond verkeersveiligheid. Ten opzichte van scenario 1 haalt scenario 3 nog extra verkeer weg uit een aantal kernen. De 18 knips voor autoverkeer zorgen voor extra kansen voor autoluwe

fietsroutes in de Zuiderkempen. Enkele verschuivingen van verkeer zijn echter ongewenst en verdienen nader onderzoek.

Scenario 4 voldoet in beperkte mate aan de doelstelling rond verkeersveiligheid. Op de snelweg zijn er positieve effecten terwijl er negatieve effecten zijn op een aantal dorpskernen.

2.1.2 / Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen

SCENARIO 1

Scenario 1 draagt over het algemeen goed bij op het vlak van het verhogen van de verkeersleefbaarheid en de beleving van de dorpskernen in de Zuiderkempen.

De nieuwe weginfrastructuur zorgt ervoor dat in Nijlen, Herselt en Berlaar-Heikant duidelijk minder verkeer doorheen de kern gaat en gebruik maakt van de omleiding. De maatregelen in Nijlen zorgen er ook voor dat meer (vracht)verkeer gebruik maakt van E313 en N14 en de ring van Lier. In het centrum van Lier zijn er ook een aantal routes die minder verkeer te verwerken krijgen. Hetzelfde zien we in Herentals: minder verkeer doorheen het centrum en meer verkeer op de ring. Ook de kernen van Booischot en Hulshout krijgen minder verkeer te verwerken.

De ingrepen hebben ook een duidelijk effect op het vrachtverkeer: er is een daling in Nijlen, Kessel, Herenthout, Berlaar, Laakdal…

Door het weren van het doorgaand vrachtverkeer kan de inrichting van de dorpskernen meer op voetgangersmaat worden afgestemd en dient het vrachtverkeer niet meer de maatstaf te zijn voor de herinrichting van de dorpskernen.

SCENARIO 2

Zoals in scenario 1 wordt in de kernen een zone 30 ingevoerd en worden omleidingswegen rond Herselt, Berlaar Heikant en Nijlen voorzien. Ook worden een aantal spooroverwegen gesloten en andere vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Ook het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd.

Tussen Heist-op-den-Berg en Herentals wordt een interlokale verbinding uitgewerkt (2x1) die zorgt voor de verbinding van Heist-op-den-Berg en het bedrijventereein hulshout-Heultje met de E313. In het noorden slaagt dit scenario er in om (vracht)verkeer aan te trekken. Dit heeft een positieve impact op Morkhoven en Noorderwijk. Meer centraal in het gebied en in het zuiden, waaiert het verkeer echter uit over verschillende routes en dorpskernen. Ook Heultje en Hulshout lijken minder verkeer verwerkt te krijgen. Maar dit lijkt eerder een gevolg van de knips langs de F106 dan dankzij de nieuwe weginfrastructuur.

SCENARIO 3

Dankzij de ingrepen aan de spooroverwegen (zoals in de vorige scenario's) en de bijkomende knips op 18 wegen wordt het gemotoriseerd verkeer meer gestuurd. Ook de omleidingswegen van Nijlen, Berlaar Heikant en Herselt hebben een plaats in dit scenario. Voor veel kernen zijn de effecten positief door een afname van het verkeer bv. in Noorderwijk en Morkhoven, Stelen, Heultje, Ramsel en Hulshout. Maar de ingrepen zorgen ook voor meer verkeer in bv. Olen en Houtvenne. De algemene impact is dus positief maar voor enkele kernen lijken bijkomende maatregelen noodzakelijk.

SCENARIO 4

De ingrepen van scenario 4 wijzigen de aanrijroutes naar de op- en afritten van de E313. Dit zorgt voor meer verkeer in Olen en Noorderwijk. Ook Grobbendonk, Viersel en Nijlen krijgen meer verkeer te verwerken.

BESLUIT

We hernemen het besluit van verkeersveiligheid voor wat betreft verkeersleefbaarheid..

Scenario 1 voldoet aan de doelstelling van verkeersleefbaarheid.

Scenario 2 voldoet eveneens aan de doelstelling verkeersleefbaarheid. Bijkomend t.o.v. scenario 1 heeft de extra weginfrastructuur vooral positieve effecten in

het noorden, in Noorderwijk en Morkhoven. In het zuiden zijn het vooral de knips langs de F106 die hiertoe bijdragen.

Scenario 3 voldoet eveneens aan de doelstelling rond verkeersleefbaarheid. Ten opzichte van scenario 1 haalt scenario 3 nog extra verkeer weg uit een aantal kernen. De 18 knips voor autoverkeer zorgen voor extra kansen voor autoluwe fietsroutes in de Zuiderkempen. Enkele verschuivingen van verkeer zijn echter ongewenst en verdienen nader onderzoek.

Scenario 4 voldoet in beperkte mate aan de doelstelling rond verkeersleefbaarheid. Op de snelweg zijn er positieve effecten terwijl er negatieve effecten zijn op een aantal dorpskernen.

2.1.3 / Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken

In scenario 1 verbetert de doorstroming; verkeer wordt gestuurd in de gewenste richting, nl. de regionale wegen die worden uitgerust in functie van een verbeterde doorstroming. Ook de aanleg van de rondwegen rond Herselt en Berlaar-Heikant zorgen voor een verbetering van de doorstroming aangezien de kernen in kwestie niet meer doorsneden worden door het doorgaand verkeer.

Ook scenario 2 verbetert de doorstroming. De aanleg van de verbinding tussen Heist-op-den-Berg en Aarschot trekt (vooral in het noorden) verkeer aan en dus weg uit enkele doortochten.

Scenario 3 haalt een aantal wegen uit het netwerk, vooral in gebieden waar weginfrastructuur groene en/of kwetsbare gebieden doorkruist. Uit de doorrekening blijkt dat de verschuivingen niet zorgen voor significatieve (doorstromings)problemen op andere wegen.

Scenario 4 zet in op een robuuste ontsluiting van de ENA-zones. Dit zorgt ervoor dat de ENA route wordt gebruikt, een kleine stijging op de parallelweg, een grotere daling op de E313; dit zorgt voor een betere doorstroming.

BESLUIT:

Vooral scenario 1 zorgt voor een betere doorstroming. De nieuwe weginfrastructuur uit scenario 2 draagt hier ook toe bij. Scenario 3 heeft als hoofddoelstelling eerder ontharding in groene gebieden en extra kansen creëren voor de fiets. De maatregelen dragen niet bij tot een verslechtering van de doorstroming, maar dus ook niet tot een verbetering. Scenario 4 zorgt voor een betere doorstroming op E313.

2.1.4 / Betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn

Scenario 1 heeft weinig impact op een verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.

Ook scenario 2 heeft weinig impact. De nieuwe infrastructuur tussen Heist-op-den-Berg trekt (vooral in het noorden) wel verkeer aan, maar werkt niet multimodaal.

Scenario 3 zet vooral in op het ontharden van bepaalde routes die door kwetsbare gebieden lopen. Een impact op de multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen is er dus niet.

Scenario 4 draagt wel bij tot het optimaliseren van de bereikbaarheid via de weg van het watergebonden bedrijventerrein Beverdonk.

BESLUIT

Enkel scenario 4 heeft een impact op de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen langs het kanaal zijn reeds multimodaal bereikbaar maar door de ingrepen van scenario 4 verbetert de doorstroming en dus ook bereikbaarheid.

2.2 / TOETSING AAN DE RUIMTELIJKE DOELSTELLINGEN VAN HET PBRA

2.2.1 / Zuinig ruimtegebruik

In scenario 1 en scenario 2 worden nieuwe ringwegen aangelegd rond Nijlen, Herselt en Berlaar Heikant. Hierdoor wordt extra open ruimte ingenomen.

In scenario 2 wordt bovendien tussen Heist-op-den-Berg en Herentals een interlokale verbinding uitgewerkt.

Scenario 3 doet het omgekeerde en haalt een aantal wegvakken uit het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Deze vakken kunnen ofwel volledig onthard worden, ofwel omgevormd tot een fietsroute met een beperkter dwarsprofiel, al dan niet verhard of in halfverharding.

Scenario 4 focust op een verbeterde ontsluiting van de ENA-zone. Hiervoor worden een aantal maatregelen genomen die ook een zekere ruimte-inname zullen vragen. De impact op de open ruimte is wel beperkter dan die van scenario 1 en 2.

BESLUIT

Enkel scenario 3 voldoet aan deze doelstelling.

Maatregelen uit scenario 3 kunnen ingezet worden als compensatie voor maatregelen uit de andere scenario’s.

2.2.2 / Veerkracht

Om (o.a.) de gevolgen van de klimaatveranderingen te kunnen opvangen dient de open ruimte zoveel mogelijk gevrijwaard te blijven en waar mogelijk versterkt. De extra inname van open ruimte door de bouw van rondwegen in scenario 1 en 2, en de interlokale verbinding (scenario 2), gaat dit tegen. Scenario 3 daarentegen ondersteunt de veerkracht van het Kempense landschap door de wegvakken die uit het netwerk worden gehaald.

Scenario 4 zal ook een zekere ruimte-inname vergen in de vallei van de Kleine Nete en dus eerder negatief scoren op dit aspect.

BESLUIT

Enkel scenario 3 voldoet aan deze doelstelling.

2.2.3 / Nabijheid en bereikbaarheid

De ambitie is een verduurzaming van de mobiliteit door in te zetten op het beperken van de verplaatsingen (nabijheid) en het vergroten van het gemak waarmee mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen (bereikbaarheid).

Scenario 1 en 2 hebben een positief effect voor deze doelstelling dankzij de maatregelen in de kernen zelf (o.a. zone 30 invoeren). Dit zorgt er logischerwijs voor dat voor de korte verplaatsingen fietsen en stappen aantrekkelijker en veiliger wordt. In de kernen waar er rondwegen voorzien worden kan dit effect nog worden versterkt.

Scenario 3 scoort het best op deze doelstelling door de knips op een aantal wegvakken. Dit creëert kansen om nieuwe autoluwe/autovrije fietsroutes te realiseren waardoor fietsen aantrekkelijker wordt.

Scenario 4 focust op de ontsluiting van de ENA-zone en haalt zo wel verkeer weg van bepaalde routes, maar op andere routes komt er dan weer verkeer bij. Dit kan er mee voor zorgen dat bedrijventerreinen veiliger bereikbaar worden met de fiets via een aantal routes.

BESLUIT

Vooral scenario’s 1 en 3 voldoen aan deze doelstelling. Scenario 1 door de maatregelen in de kernen die het fietsen voor de korte verplaatsingen ondersteunen. Scenario 3 door een aantal routes voor het autoverkeer uit het netwerk te halen, waardoor autoluwe fietsroutes over langere afstand mogelijk worden.

2.2.4 / Eigenheid

De kenmerken en kwaliteiten van het landschap staan centraal in deze doelstelling, maar Eigenheid gaat over veel meer dan het bewaren van de landschappelijke kwaliteiten. De eigenheid staat immers onder druk door een waaier aan ruimtelijke trends en ontwikkelingen zoals verrommeling, verpaarding, nieuwe bebouwing die geen rekening houdt met de omgeving, of infrastructuuraanleg.

In die zin zorgt de extra inname van open ruimte door de bouw van rondwegen in scenario 1 en 2, en de interlokale verbinding (scenario 2), dat deze scenario's minder scoren op deze doelstelling. De rondwegen kunnen dan weer bijdragen om de eigenheid van het dorpskarakter te versterken door het her in te richten als een autoluwe dorpskern. Scenario 3 daarentegen biedt meer kansen om de eigenheid van het Kempense landschap te realiseren.

Scenario 4 zal ook een zekere ruimte-inname vergen en scoort dus negatief op deze doelstelling.

BESLUIT

Scenario 3 scoort het beste op deze doelstelling.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
verkeersveiligheid	+	+	+	0
verkeersleefbaarheid	+	+	+	0
doorstroming	+	+	0	+
multimodale bereikbaarheid	-	-	-	0
zuinig ruimtegebruik	-	-	+	0
veerkracht	-	-	+	-
nabijheid	+	+	+	0
eigenheid	0	0	+	-

ALGEMEEN BESLUIT

De maatregelen uit scenario 1 hebben duidelijk een positief effect op verkeersveiligheid, -leefbaarheid en doorstroming. Daarnaast blijken de maatregelen uit scenario 3 - een aantal wegen uit het netwerk voor gemotoriseerd verkeer halen - haalbaar, zonder te zorgen voor overlast op andere routes of in kernen. Een combinatie van scenario 1 en scenario 3 lijkt een interessante basis om verder uit te werken als voorkeurscenario voor de zuiderkempen.

6.9. Nota over hoe de kaarten van het verkeersmodel te interpreteren

Provincie Antwerpen

RAPPORT

DIENST MOBILITEIT
Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit

Nota ‘Hoe de figuren van het verkeersmodel lezen?’

Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

1. Inleiding

In deze memo staat kort beschreven welke modeluitvoer is opgeleverd voor de auto scenario's van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

1.1. Modelresultaten - figuren

De uitvoer is gesorteerd naar scenario. De volgende scenario's zijn opgenomen:
Referentie 2030 (BAU)

- Scenario 1: hier is een grote maas geïmplementeerd d.m.v. tolheffing op vrachtverkeer, met ook de nodige netwerkwijzigingen
- Scenario 1B: gelijk aan scenario 1, maar met een extra oostelijke spoorwegovergang in Nijlen
- Scenario 2: extra netwerkwijzigingen, waaronder de extra interne verbindingsweg in de grote maas (voortbouwend op scenario 1)
- Scenario 3: extra netwerkwijzigingen, waaronder extra knips op lokale wegen (voortbouwend op scenario 1)
- Scenario 4: extra netwerkwijzigingen rond de ontsluiting van ENA (voortbouwend op scenario 1)

Voor alle scenario's zijn figuren van de toedelingsresultaten opgenomen (PAE - of personenauto equivalent -, auto en vracht) voor de spitsen (om 8 uur en om 17 uur) en een daluur (om 12 uur). De toedelingsfiguren tonen hoeveel personenauto-equivalenten per uur over elk wegsegment rijden, dit wordt richtingafhankelijk getekend. Om vrachtwagens om te zetten naar pae wordt gebruikgemaakt van een factor 2.5: 1 vrachtwagen stelt dus 2.5 pae voor.
Voor scenario's 1 en 1B zijn ook verschilplots (PAE) opgenomen voor de vergelijking met het referentiescenario. Voor de scenario's 1B, 2, 3 en 4 zijn verschilplots opgenomen voor de vergelijking met scenario 1. Aangezien deze allemaal voortbouwen op scenario 1 geven de effecten van de scenario-specifieke maatregelen interessante nieuwe inzichten. In een verschilplot wordt het absoluut verschil van de verkeersbelasting tussen het scenario enerzijds en een referentietoestand anderzijds weergegeven. Op wegsegmenten die rood gekleurd zijn, is er sprake van een toename van meer dan 50 pae/u. Wanneer de afname meer dan 50 pae/u is op het wegsegment, dan zijn deze groen gekleurd. Op wegsegmenten die grijs gekleurd zijn, gaat het om een klein verschil (tussen -50 en +50 pae/u).
Van elke toedeling zijn een aantal figuren gemaakt met een verschillende zoom op de (deel)gemeente. Gezamenlijk zullen de figuren het studiegebied weergeven. Sommige figuren zullen deels overlappen. De zoom 'ZUIDERKEMPEN' geeft een overzicht van het gehele studiegebied.
De naamgeving van de figuren is als volgt opgebouwd:
LOAD_ PW_[uur]_ [modaliteit]_[zoom].jpg

- LOAD en PW is de basis van de naamgeving en vind je bij alle figuren terug
- Uur heeft betrekking op 8 u ochtendspits, 12 u daluur of 17 u avondspits
- Modaliteit kan zijn:
    - PAE of personen equivalent
    - PW of personenwagen
    - VR of vrachtwagen
- Zoom kan de gehele Zuiderkempen zijn of een (deel)gemeente

*1.2. **SLA's** (selected link analyse)*

Naast de toedelingsresultaten zijn voor scenario 2 ook SLA analyses gedaan om in beeld te brengen welk verkeer de interne ontsluitingsweg in de grote maas gebruikt. Als eerste is op de noordelijke aansluiting van de interne verbindingsweg (de Herenthoutseweg) een SLA gemaakt, vervolgens op de zuidelijke aansluiting (de N10), en tot

slot een SLA op beide verbindingen om het doorgaande verkeer in beeld te brengen. Hieruit valt op te maken dat de interne ontsluitingsweg nauwelijks wordt gebruikt door doorgaand verkeer.

Deze figuren geven de resultaten weer van Selected Link Analyses (SLAs) uitgevoerd ter hoogte van de aangegeven locatie tijdens het overeenkomstige uur en bieden inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer dat op dit wegvak passeert.

2. Hoe de figuren interpreteren / lezen?

2.1. Leefbaarheid PAE

Wat capaciteit en leefbaarheid betreft wordt onderstaande tabel in de verkeerskunde gehanteerd. Onderstaande cijfers gelden als de maximale bovengrens.

Wegencategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/u/richting)
primair	omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3600	3600
secundair (hoofdinvalsweg)	2x2, in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1, met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
stedelijke hoofdstraat	2x1, groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
lokale verbindingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
interne ontsluitingsweg			
wijkverzamelweg	2x1, groot aantal kruispunten		400
woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers		250

bron: Mobiliteitsacademie (IMOB en VSV), studiedag 'Opstellen van Mobers', 29 mei 2008 (presentatie Tritel)

In de nieuwe wegencategorisering kunnen we dit ongeveer als volgt doorvertalen:

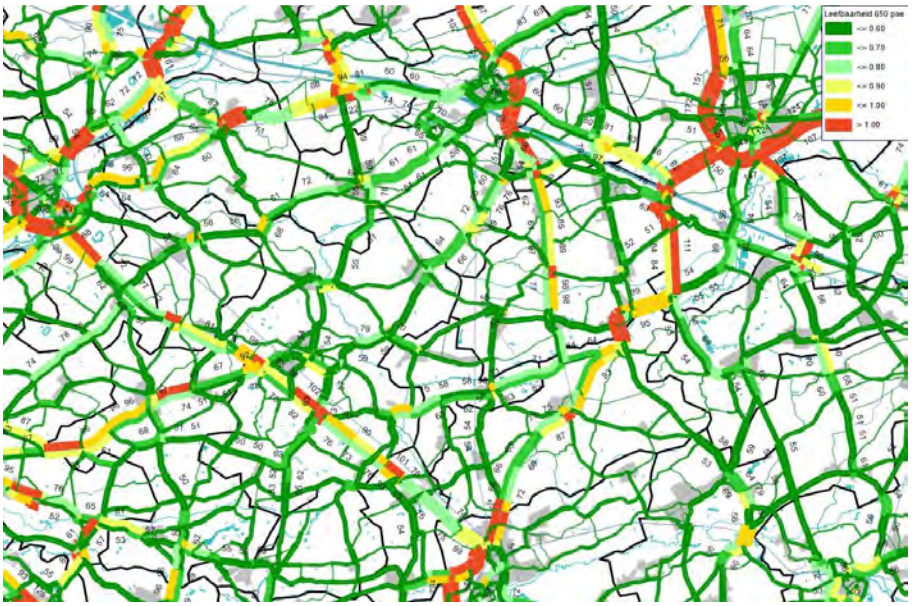
- Primaire weg als Vlaamse Hoofdweg (VHW)
- Secundaire weg i en II als Regionale weg (RW)
- Stedelijke hoofdstraat, vb invalsweg vanuit de ringweg
- Lokale verbindingsweg, of lokale type I als Interlokale weg (IW), ook secundaire III
- Interne ontsluitingsweg of lokale type II als Lokale ontsluitingsweg (LO)
- Wijkverzamelweg en woonstraat of lokale type III als Lokale erftoegangswegen

650 pae (personenauto equivalent) wordt gehanteerd omdat dit de capaciteit is van een standaard kruispunt, terwijl de weg tussen twee kruispunten 1000-1200 pae kan verwerken zonder de doorstroming te hypothekeren. De kruispunten zijn dus bottlenecks.
Indien de 650 pae wordt overschreden moet de capaciteit van het kruispunt verhoogd worden door links- en rechtsafslagstroken, bypasses, rotondes, verkeerslichten. Dit resulteert in grotere kruispunten om meer verkeer in het centrum te kunnen verwerken. De hogere verkeersintensiteiten vereisen op hun beurt ruimte voor fietspaden, wat niet altijd beschikbaar is in dorpskernen en stadscentra. De grote kruispunten met voorsorteerstroken gaan ten koste van ruimte voor voetgangers, straatgroen, terrassen, …

dMOW kan geen kaart uit het model halen waarin die capaciteit-leefbaarheidsindex voor alle wegcategorieën apart berekend wordt. Op onze vraag heeft het dMOW daarom voor elk scenario handmatig een kaart gemaakt met als capaciteit-leefbaarheidsgrens 650 pae, ook al kunnen sommige wegen meer dan deze 650 pae aan. We doen dit om na te gaan in welke dorpskernen de bovengrens van 650 pae overschreden wordt.
Hierbij kijken we in eerste instantie naar de lokale wegen I/interlokale wegen die door dorpskernen gaan. Er kan ook nagegaan worden in hoeverre de secundaire wegen/regionale wegen die door dorpskernen gaan en stedelijke hoofdstraten in de steden deze capaciteit-leefbaarheidsgrens overschrijden. Al wordt daar volgens bovenstaande tabel wel meer verkeer aanvaard omdat de verkeersfunctie in deze straten primeert op de verblijfsfunctie.

Onderstaande figuur mag enkel gelezen worden voor de lokale wegen I/interlokale wegen en lokale wegen II/lokale ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom:

- rood is meer dan 650 pae, leefbaarheidsgrens binnen bebouwde kom overschreden
- oranje <=650 pae, maximale capaciteit/leefbaarheidsgrens bereikt, niet overschreden
- geel <=90% van de capaciteit/leefbaarheidsgrens, 10% restcapaciteit t.o.v. bovengrens
- licht groen <= 80% van de capaciteit/leefbaarheidsgrens, 20 % restcapaciteit t.o.v. bovengrens
- groen <= 70% van de capaciteit/leefbaarheidsgrens, 30 % restcapaciteit t.o.v. bovengrens
- donker groen <= 60% van de capaciteit/leefbaarheidsgrens, 40 % restcapaciteit t.o.v. bovengrens



Figuur 1: leefbaarheid 650 pae ref-2030

Bovenstaande figuur mag dus niet gelezen worden voor volgende wegen:

- de lokale wegen III/lokale erftoegangswegen in de bebouwde kom omdat de 650 pae daar een overschrijding is. Daar is de bovengrens 250 – 400 pae.
- De lokale wegen II/lokale ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Daar zijn 1000 pae de bovengrens.
- De lokale wegen I/interlokale wegen. Daar zijn 1000 pae de bovengrens.
- De secundaire wegen/regionale wegen, in bijzonder buiten de bebouwde kom. Daar is 1800 pae de bovengrens. (N10, N14, N19, N152)
- De ringwegen van Aarschot, Lier en Herentals. Daar is de bovengrens 3600 pae.

2.2. Saturatie

De saturatiekaarten kan men in het regionaal verkeersmodel Kempen enkel weergeven voor de snelwegen. De gemeenten die de studie Middenkempen hebben opgevolgd herinneren zich nog dat destijds ook zulke kaarten bestonden voor het onderliggend wegennet. Die kaarten waren opgemaakt met het provinciaal verkeersmodel. Men is gestopt met de figuren te maken voor het onderliggend wegennet omdat kruispunten, inritten van lintbebouwing en baanwinkels teveel invloed hebben op de saturatiegraad. Een regionaal verkeersmodel kan dit detailniveau namelijk niet accuraat verwerken waardoor men een vertekend beeld krijgt. Vandaar dat zulke figuren voortaan enkel nog voor de hoofdwegen gemaakt worden.

Op onderstaande figuur geeft de intensiteit/capaciteit weer van de hoofdweg. Het percentage van de verzadigingsgraad staat erbij vermeld. Te lezen als volgt:

- donker rood, 100% verzadiging of stilstaand verkeer
- rood 90-100% verzadiging of sterk vertraagd verkeer
- donker oranje 80-90% verzadiging of vertraagd verkeer

Onder de 80% blijven is wenselijk in functie van een goede doorstroming.



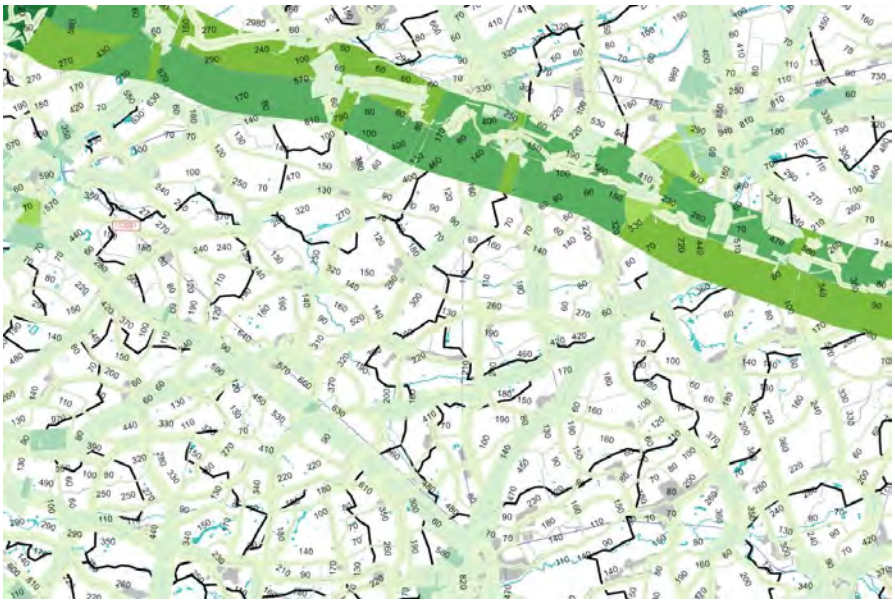
Figuur 2: saturatie ochtendspits ref-2030

2.3. PAE, personenauto equivalent

De PAE kaarten geven een druktebeeld weer van de wegen. De Personen Auto Equivalent is een samenvoeging van alle gemotoriseerd verkeer tot 1 cijfer. Vb 1 auto = 1 auto, vrachtwagen gelijk aan 2,5auto.

Omdat er zeer veel cijfertjes staan op de overzichtskaarten voor de Zuiderkempen zijn er zooms gemaakt per gemeente, zodat je de pae meer in detail kan bekijken.
Om de pae correct te lezen kan je terug grijpen naar de capaciteitstabel onder hoofdstuk 1.2.
Tot 80% van de maximum capaciteit zal er een vlotte doorstroming zijn. Bij afwijking van goede ruimtelijke ordening, zoals met baanwinkels het geval is, kan de theoretische capaciteit een vertekend beeld geven.

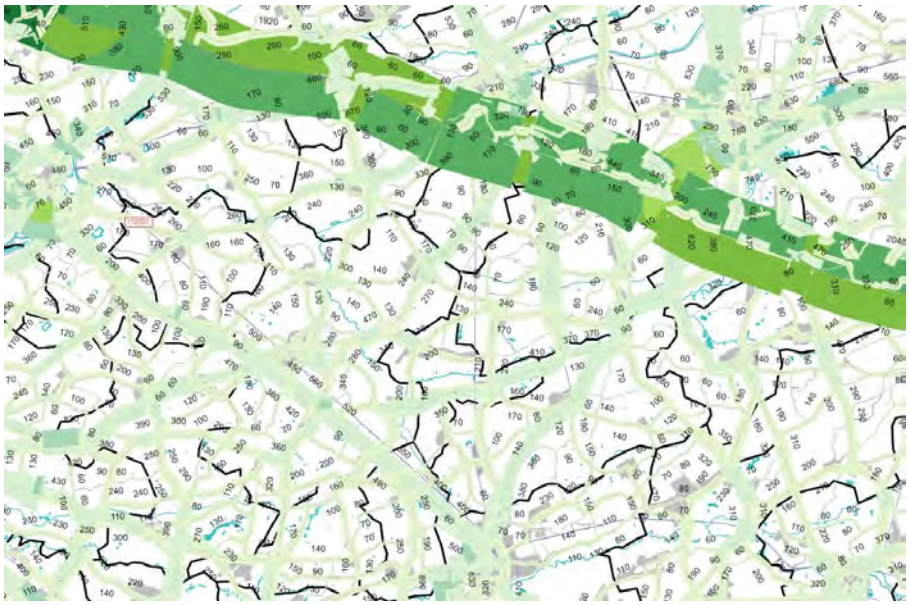
R15, R16, R25: maximum capaciteit 3600 pae, congestievrij tot 80% of 2.880 pae
N10, N14, N19, N152: maximum capaciteit 1.800 pae, congestievrij tot 80% of 1.440 pae
Lokale I of interlokale weg: maximum capaciteit 1.000pae, congestievrij tot 80% of 800 pae



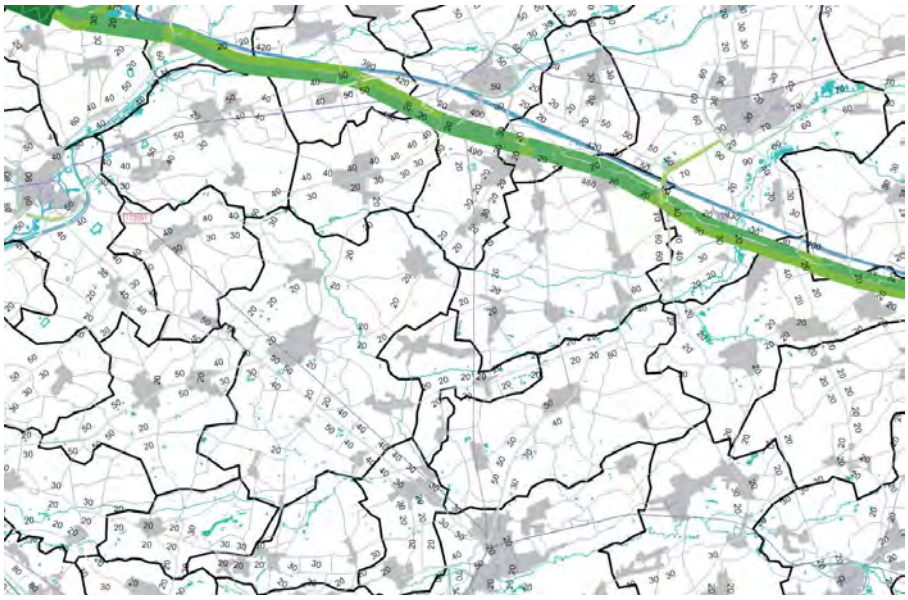
Figuur 3: pae Zuiderkempen ochtendspits ref-2030

2.4. PW, personenwagens – VW vrachtwagens

Dezelfde figuren zoals de pae zijn ook opgesplitst te bekijken als kaart met het aantal personenwagens en het aantal vrachtwagens. Vrachtwagens gaat hier om absolute cijfers, niet om een verrekening in pae, dus 1 auto = 1 en 1 vrachtwagen = 1..
Deze figuren geven u inzichten in het aantal voertuigbewegingen dat het model de wegsegmenten toebedeeld.



Figuur 4: aantal personenwagens op de wegsegmenten, Zuiderkempen ochtendspits ref-2030



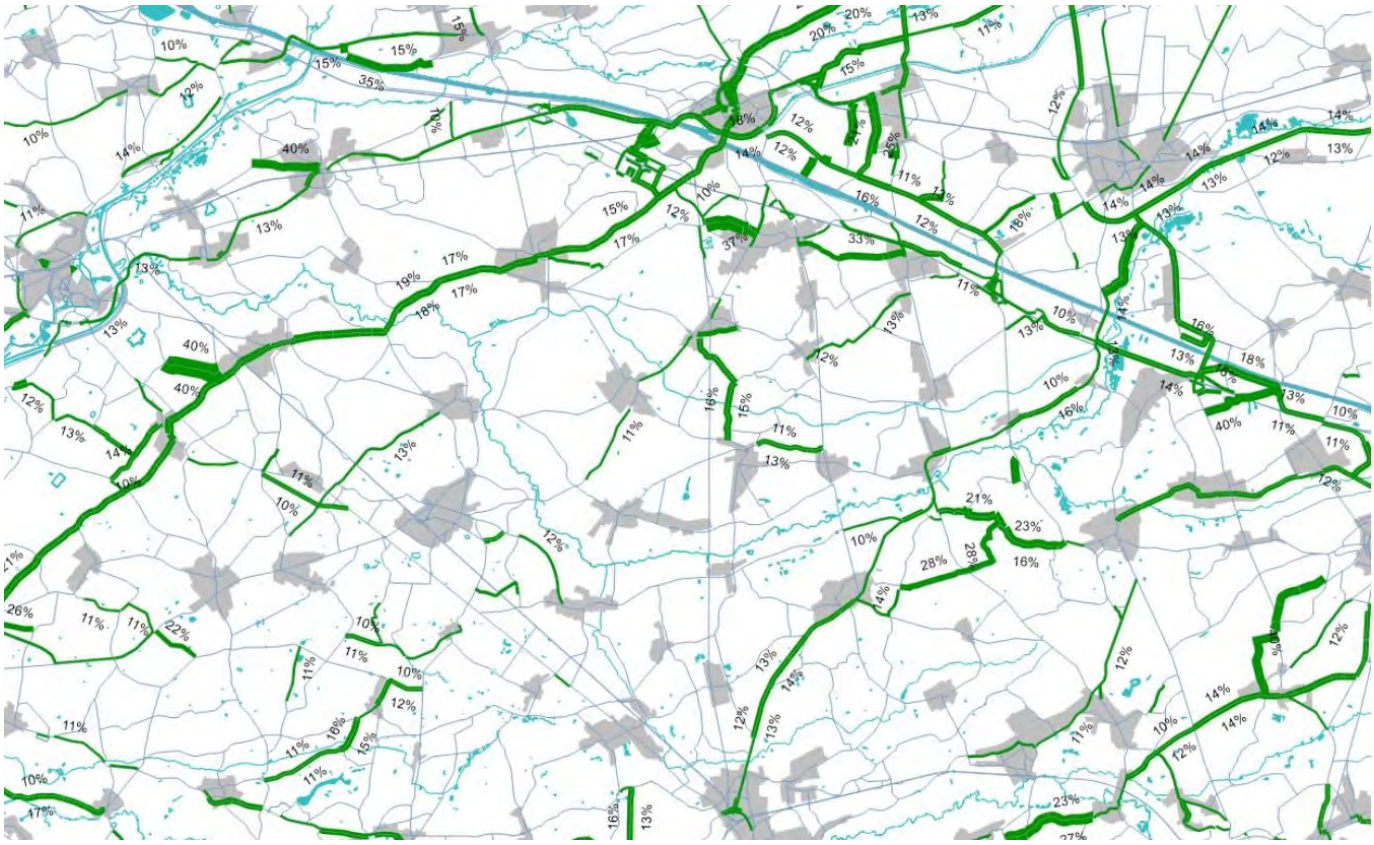
Figuur 5: aantal vrachtwagens op de wegsegmenten, Zuiderkempen ochtendspits ref-2030

2.5. 10% vrachtwagens

Een vuistregel in de verkeerskunde is dat tot 10% vrachtverkeer op een weg een aanvaardbare verhouding is ten opzichte van het autoverkeer.
De figuren 10% vrachtverkeer geven de wegen weer waar dit overschreden wordt. Een vrachtroute door een dorpskern en langs lokale wegen wordt als een knelpunt aanzien.
Bij secundaire wegen die niet door dorpskernen gaan hoeft dit niet problematisch te zijn. Deze wegen hebben namelijk een rol in het netwerk om stadskernen en bedrijventerreinen naar de hoofdwegen te ontsluiten. Het gaat hier om de R15, R16, R25, N10, N14, N19. Ook op de bedrijventerreinen is een hoger aandeel vrachtverkeer logisch.

De E313 is in deze figuren uitgeschakeld om de kaart leesbaar te houden. Het aandeel vrachtverkeer zou hier een deel van het onderliggend wegennet onzichtbaar maken.

Het zuiverste beeld verkrijg je door de figuren daluur/middaguur te bestuderen. Vrachtverkeer rijdt namelijk de hele dag door, terwijl autoverkeer pieken kent in de spits. De spits kan dus een vertekend beeld geven waardoor het vrachtverkeer beperkt lijkt.



Figuur 6: 10% vrachtverkeer Zuiderkempen, ochtendspits, ref-2030

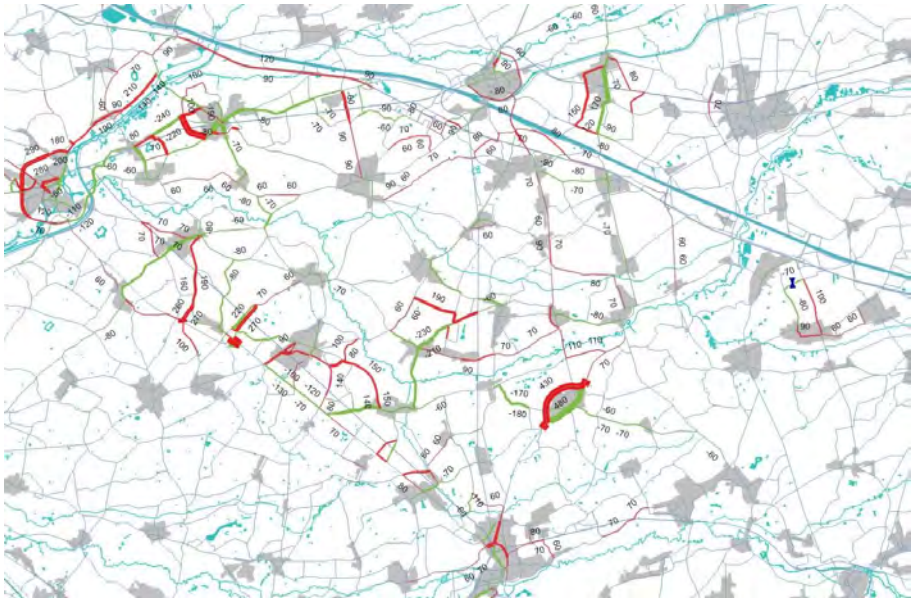
2.6. DIFFPAE, verschilplots

De verschilplot geeft een verschuiving van het verkeer weer, die het gevolg is van de ingrepen in het scenario. Vb plaatsen van een knip, toevoegen van een rondweg, etc.

De groene lijnen geven aan waar het verkeer vermindert t.o.v. het referentiescenario 2030. De rode lijnen geven aan waar het verkeer toeneemt t.o.v. het referentioescenario 2030. Of men kan een verschilplot gemaakt hebben t.o.v. een ander scenario. Er staat steeds in de titel van de figuur vermeld t.o.v. welk scenario het verschil berekend is.
Groen en rood mag niet gelezen worden als positief en negatief of goed en slecht. Het is van belang dit te interpreteren met de wegencategorisering in het achterhoofd. Op basis van die interpretatie spreken we van gunstige of ongunstige effecten.
Enkel voorbeelden:

- Vb de autosnelweg kleurt groen omdat het verkeer verschuift naar een lokale weg I (die dus rood kleurt), dan is dit een ongewenst effect. We willen immers zoveel mogelijk verkeer op de snelweg en zo weinig mogelijk verkeer op het onderliggend wegennet.
- Vb de N13 krijgt minder verkeer te verwerken en kleurt dus groen, en de N14 krijgt meer verkeer te verwerken en kleurt dus rood. We zien een verschuiving van een gewestweg, die door twee dorpskernen gaat, naar een gewestweg die niet door dorpskernen gaat. Dit kunnen we als gunstig beoordelen.
- Vb een lokale weg III krijgt minder verkeer en kleurt dus groen, omdat de kruising met de spoorlijn is geknipt. De lokale weg I krijgt meer verkeer te verwerken en kleurt rood, omdat deze sluipverkeer van de lokale weg III over neemt. Dit kan als gunstig beoordeeld worden omdat een lokale I nu eenmaal een verkeersfunctie heeft en de lokale III een verblijfsfunctie.
- Vb een lokale weg III wordt geknipt waardoor een woonwijk groen kleurt. Het verkeer verschuift naar de lokale I die door het centrum gaat en die kleurt rood. Dit kan als gunstig aanzien worden omdat het doorgaand verkeer op de lokale I thuishoort en niet op een lokale III.

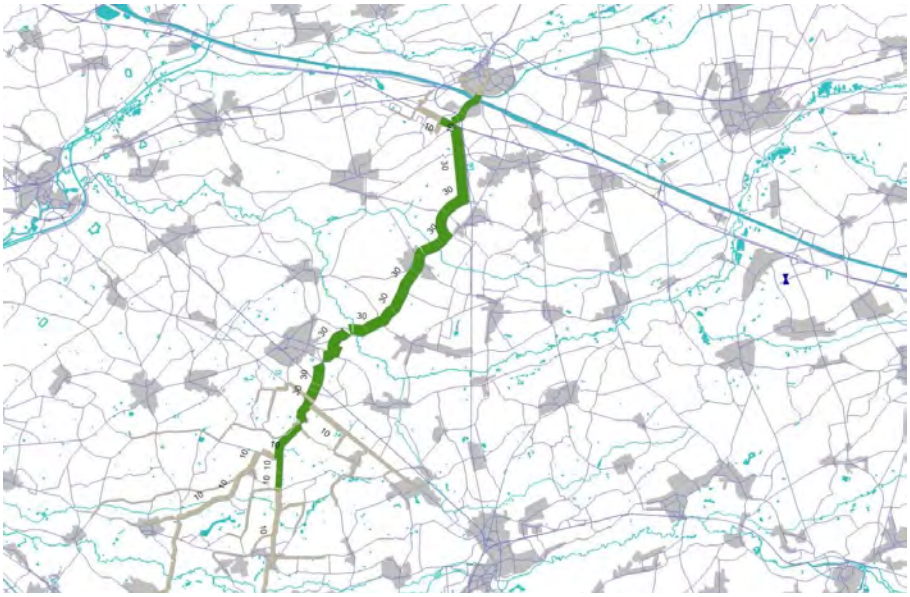
Op de kaarten PAE kan je dan weer nagaan of de 80% niet overschreden wordt voor de wegen buiten de bebouwde kom. Voor de wegen binnen de bebouwde kom kan je nagaan of de leefbaarheidsindex niet overschreden wordt.



Figuur 7: verschilplot scenario 1 t.o.v. ref-2030, avondspits, Zuiderkempen

2.7. SLA, selected link analyse

De SLA maakt een dwarssnede in de weg. De figuur toont de grote verkeersstromen die deze snede passeren. Waar het verkeer vandaan komt en waar het naartoe rijdt.



Figuur 8: SLA, verkeer van noord naar zuid op de verbinding Herentals - Heist-op-den-Berg, scenario 2, avondspits

6.10. Synthesenota

Provincie Antwerpen

RAPPORT

DIENST MOBILITEIT
Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit

BOVENLOKALE MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

synthesenota

COLOFON

Opdrachtgever
Provincie Antwerpen
Departement Ruimtelijke ordening en mobiliteit
Dienst Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22 - 2018 Antwerpen
www.provincieantwerpen.be

Contactpersoon
Mathias De Beucker
T 03/240 66 53
mathias.debeucker@provincieantwerpen.be

Opdrachthouder
VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be

Contactpersoon
Geert Vercruysse
T 016/31 91 03
geert.Vercruysse@vectris.be

Onderaannemer
Stramien cvba
Peter Vermeulen
Broederminstraat 52 – 2018 Antwerpen
T 03/248 54 02 – F 03/248 77 80

Projectteam
Geert Vercruysse, projectleider
Annelien Uvin / Ciska Geysens: tekenaars
Jos Wouters: projectmedewerker

Versie: synthesenota

Inhoud

0 Leeswijzer 2
1. CONCLUSIES DOORREKENING SCENARIO'S 3
1.1. OV-SCENARIO'S 3
1.2. AUTOSCENARIO'S 4
2. Kader wegennetwerk 7
2.1. Wegencategorisering 7
2.2. Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen 8
2.3. Lokale wegen 9
2.4. Autoluwe mobiliteitskamers 9
2.5. Doordacht snelheidsbeleid gekoppeld aan het robuust wegennet 11
3. Verbeteren doorstroming robuust wegennet 12
4. Een overwegvrij spoornet 13
5. Kader fietsnetwerken 15
5.1. Fietsostrades 16
5.2. BFF 16
5.3. BFF 2.0 17
5.4. Concept van de autoluwe fietsroutes 17
6. Kader openbaar vervoer 18
6.1. Het treinnet: Herentals als Kempische poort 18
6.2. Kernnet : Uitbouw HOV lijnen 26
6.3. Aanvullend net 26
6.4. Flexvervoer 27
7. Kader vrachtroutenetwerk en logistiek 28
7.1. Zuiderkempen ontsloten via vrachtroutenetwerk 28
7.2. Huidige situatie 29
7.3. Ontsluiting bedrijventerrein Hulshout-Heultje 30
7.3.1. ontsluiting concept 1 – bestaande routes minimaal 33
7.3.2. ontsluiting concept 2 – nieuwe route maximaal 34
7.3.3. ontsluiting concept 2 variant – nieuwe route minimaal A 35
7.3.4. ontsluiting concept 3 – bestaande routes maximaal a 36
7.3.5. ontsluiting concept 4 – bestaande routes maximaal b 37
7.3.6. Concept 4, nieuwe routes minimaal B 38

7.3.7. concept 5 39
7.4. Resultaten onderzoek 40
7.4.1. Algemene bevindingen doorrekening concept 3 40
7.4.2. Effecten op de dorpskernen 41
7.4.3. Analyse van de gewenste ingrepen op de routes 50
8. Samenvatting doorrekening synthesescenario verkeersmodel 51
8.1. Algemene principes opbouw synthesescenario 51
8.2. Bespreking per gemeente 52
9. Vervolgtraject 69
De synthesenota is een beschrijving van de onderzoeksresultaten bij het synthesescenario. De volgende stap is de opmaak van een eindrapport met actieplan. Hierbij wordt het concept vertaald naar een visie en acties uitgesplitst naar de verschillende partners. Daarbij zullen ook de kaarten worden herwerkt. . 69
10. Bijlagen 70
10.1 Fiche bereikte doelstellingen per gemeente. 70
10.2. Kaartenbundel synthesescenario 70
10.3. Studierapport doorrekeningen 70
10.4. Kaartenbundel studierapport doorrekeningen 70

Figuren

Figuur 1: schema dienstregeling spoornet vervoerregio Kempen 19
Figuur 2: IC-trein Turnhout – Leuven (rijrichting Leuven) 20
Figuur 3: IC-trein Turnhout – Leuven (rijrichting Turnhout) 21
Figuur 4: L-trein richting Aarschot 22
Figuur 5: L-trein richting Herentals 23
Figuur 6: vergelijking L-trein (links) met IC-trein (rechts) – rijrichting naar Leuven 24
Figuur 7: vergelijking L-trein (links) met IC-trein (rechts) – rijrichting naar Turnhout 24
Figuur 9: vrachtroutes volgens concept 1 33
Figuur 10: vrachtroutes volgens concept 2 34
Figuur 11: vrachtroutes volgens concept 2 variant – nieuwe route minimaal A 35
Figuur 12: vrachtroutes volgens concept 3 bestaande routes maximaal A 36
Figuur 13: vrachtroutes volgens concept 4 bestaande routes maximaal B 37
Figuur 14: toedeling vrachtroutes volgens concept 4 nieuwe routes minimaal B 38

Synthesenota – mei 2022
VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

0 Leeswijzer

De synthesenota is een samenvatting van de besprekingen met de gemeenten en de workshops met de ambtelijke werkgroep. Als inleiding op deze nota wordt de samenvatting gebracht van de verschillende scenario's die werden doorgerekend. Na evaluatie en bespreking met de stakeholders werd een synthesescenario uitgewerkt, dat opnieuw werd doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Kempen.
In onderstaande tekst kaderen we de onderzoeksresultaten van de synthesedoorrekening met het verkeersmodel en de algemene visie en geven we een overzicht van de mogelijke oplossingen. Deze zullen nadien in het beleidsplan verder worden uitgewerkt tot een concreet actieplan.

De kaartenbundel geeft aan hoe de netwerken in het verkeersmodel zijn ingevoerd. In een volgende stap, bij het uitschrijven van het eindrapport worden deze herwerkt met de reeds ontvangen opmerkingen, zodat bepaalde detailniveaus abstracter of genuanceerder weergegeven worden.

1. CONCLUSIES DOORREKENING SCENARIO'S

In het kader van de opmaak van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werden verschillende scenario's doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Kempen versie 4.2.2. In dit rapport werden de uitgangspunten van de doorrekeningen en de scenario's beschreven en werden de belangrijkste resultaten weergegeven en toegelicht.
Naast het referentiescenario werden in de eerste fase vier OV-scenario's en vier auto-scenario's doorgerekend. De effecten van deze scenario's zijn afzonderlijk bestudeerd en beoordeeld voordat op basis van deze resultaten een synthesescenario opgesteld is en doorgerekend werd in de laatste fase van deze aanvraag.

*1.1. OV-**SCENARIO'S***

Uit de resultaten van de OV-scenario's kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

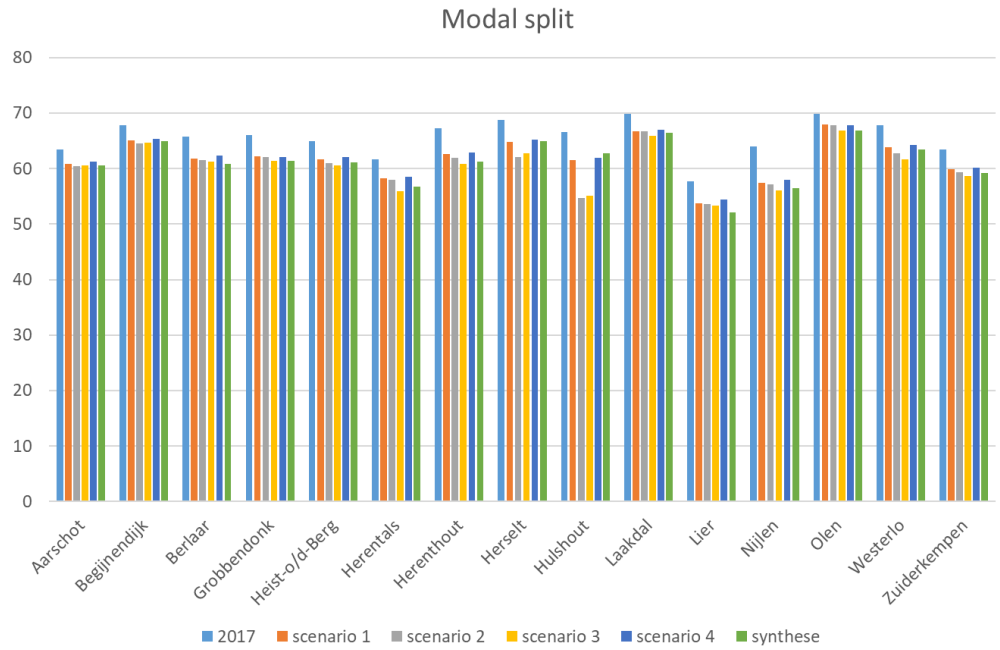
- OV-scenario A levert weinig reizigerswinst op. De reistijdwinst is te beperkt omdat er geen ruimte is voor een vrije bedding.
- OV-scenario B zorgt voor een daling van het aantal openbaar vervoer gebruikers. Enerzijds omdat er meer potentieel is langs de N152 dan langs de oude spoorwegbedding. Ook de route verder leggen van de scholen in Aarschot kan een impact hebben.
- OV-scenario C en OV-scenario D leveren wel reizigerswinst op.

Men moet er wel rekening mee houden dat in deze rapportage vooral gefocust werd op het studiegebied van de studie en meer bepaald voor de OV-scenario's de resultaten tussen Herentals en Aarschot. De huidige buslijn 305 Turnhout- Leuven is in deze OV-scenario's in drie delen gesplitst. Dit levert door de extra overstappen verlies aan reizigers. Het is duidelijk dat de busdienst langs de N152 een ontsluitende functie heeft en dat de treinverbinding kansen biedt om de Kempen beter te verbinden met de regio Leuven. Verder onderzoek op schaal van vervoerregio Kempen is dan ook aangewezen om te bekijken of dit in het regionaal mobiliteitsplan als (zeer) lange termijn scenario meegenomen kan worden.

1.2. ***AUTOSCENARIO'S***

De maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren zijn effectief om de kernen in de Zuiderkempen leefbaarder te maken. Daarnaast hebben de snelheidsbeperkende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer in de kernen een positief effect op de modale verschuiving naar meer duurzame modi. Ondanks het invoeren van maatregelen om doorgaand verkeer te weren, zijn er desalniettemin geen grote capaciteitsproblemen te verwachten in de Zuiderkempen.
Het synthesescenario toont aan dat het sturen van vrachtroutes een duidelijk positief effect heeft op de leefbaarheid in kernen. Lokaal kan het wel voorkomen dat de netwerkbelasting net boven het gewenste niveau van 650 pae/u uitkomt

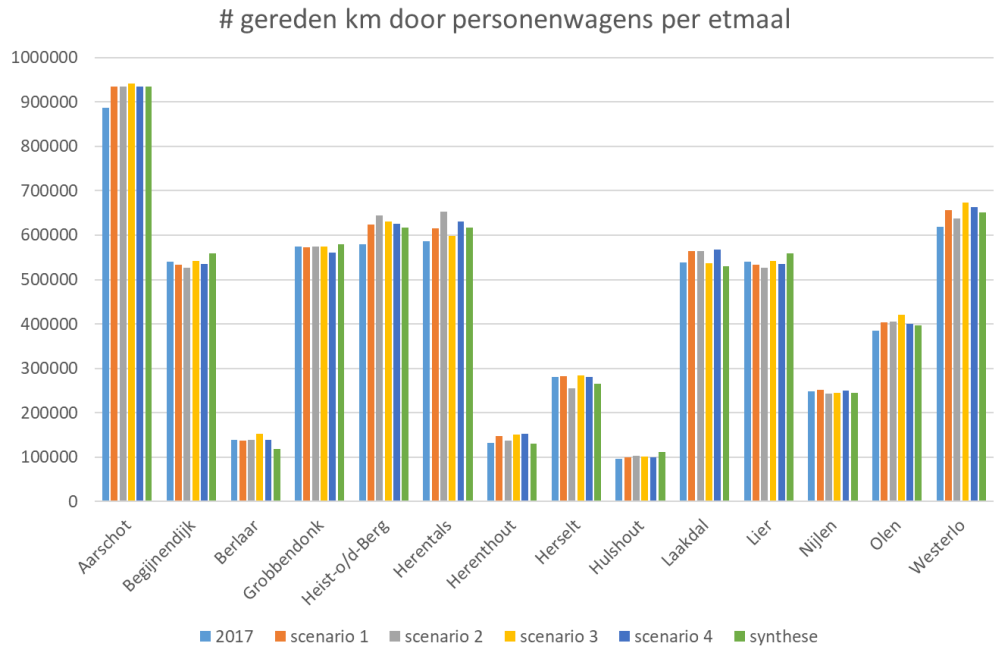
Uit de doorrekeningen met het verkeersmodel (scenario 1, B, scenario 2, scenario 3 en scenario 4 uit het scenario onderzoek + synthesescenario) leren we dat inzetten op circulatie de beste resultaten oplevert op het gebied van modal shift.
Zo levert scenario 3 het hoogst aantal duurzame verplaatsingen en het laagst aantal niet duurzame verplaatsingen. Doordat niet alle gemeenten achter de voorgestelde maatregelen in scenario 3 staan, geeft het synthesescenario het tweede beste resultaat. Hetzelfde geldt voor de modal split. In 2030 moet het aandeel autoverplaatsingen met 10% gedaald zijn t.o.v. 2015 i.k.v. het Vlaams klimaatplan. Deze doelstelling wordt niet gehaald.
Het inzetten op circulatie heeft wel een effect op het aantal gereden voertuigkilometers. In scenario 3 ligt deze het hoogst, in het synthesescenario het laagst wat personenwagens betreft. Wat vrachtverkeer betreft scoort het synthesesceanrio het laagst, voor wat de Zuiderkempen betreft. In totaliteit neemt het aantal vrachtwagenkilomters toe omdat er rond i.p.v. door de Zuiderkempen gereden wordt. Op zich is dit geen probleem aangezien in de Vlaamse klimaatdoelstellingen een stijging van 14% vrachtwagenkilomters is ingecalculeerd. Enkel het aantal gereden voertuigkilometers van personenwagens en bestelwagens moet met 15% verminderen tegen 2030 t.o.v. 2015. Als we enkel naard epersonenwagens kijken scoort het synthesescenario het beste, maar de doelstelling wordt niet behaald.
Het regionaal verkeersmodel Kempen bevat de dataset van 2017, we kunnen dus niet referen t.o.v 2015. Op basis van het Onderzoeks en Verplaatsingsgedrag Vlaanderen blijken er geen merkwaardige verschillen in modal shift tussen 2015 en 2017 te zijn.



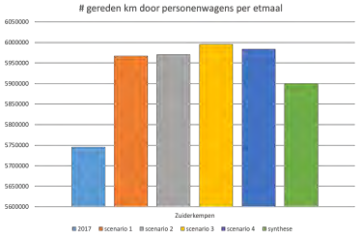
Vergelijking 1: modal split per doorrekening en per gemeente

Uit bovenstaande grafiek kunnen we volgende zaken afleiden:

- Geen enkele gemeente kan op basis van de voorgestelde maatregelen een modal shift van 10% realiseren. Bijkomende maatregelen kaderend in het gemeentelijk mobiliteitsplan zijn nodig.
- Scenario 3 grijpt het sterkst in op verkeerscirculatie (visie overwegvrij spoornet + autoluwe fietsroutes + minder wegen) en scoort het best op modal shift.
- Herselt, Hulshout, Laakdal en Westerlo hebben de ingrepen uit scenario 3niet weerhouden in de synthese doorrekening. In Laakdal is het verscjil in beide scenario's beperkt, in de andere gemeenten valt dit duidelijk op.
- In Lier scoort het synthesescenario sterker dan scenario 3 t.g.v. bijkomende ingrepen langs de spoorlijn.
- In Nijlen zijn de ingrepen op het net het meest ingrijpend, daar is de shift dan ook het sterkst. Scenario 1B, waarbij er twee i.p.v. één kruisingen voor gemotoriseerd verkeer zijn met de overweg bevestigd nogmaals wat de impact is op ingrijpen op circulatie. De bijkomende kruising resulteert in 1,3% meer autoverplaatsingen t.o.v het toataal aantal verplaatsingen.



Vergelijking 2: aantal gereden km door personenwagens per etmaal per gemeente



Zuiderkempen in haar geheel

In bovenstaande vergelijking is de Zuiderkempen haar geheel niet toegevoegd o.w.v. de leesbaarheid, maar apart weergegeven.
Uit deze tabel kunnen we afleiden dat:

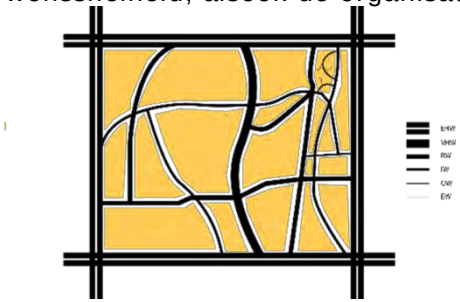
- Het aantal gereden voertuigkilomters in de meeste gemeente stijgt bahalve in Berlaar, Herenthout, Herselt, Laakdal en Nijlen.
- Specifiek voor Nijlen resulteert een tweede spoorwegkruising voor gemotoriseerd verkeer in 2.800 bijkomende voertuigkilomters per etmaal gereden door personenwagens (scenario 1B t.o.v 1)
- Voor de gehele Zuiderkempen is de stijging het laagst in het synthese scenario.

2. Kader wegennetwerk

2.1. Wegencategorisering

In de visie voor het autoverkeer wordt uitgegaan van de nieuwe wegencategorisering[1].

De Vlaamse overheid heeft in 2018 een studie laten maken naar een nieuwe wegencategorisering. De nieuwe indeling bestaat uit drie hiërarchische niveaus binnen het netwerk: het hoofdwegennetwerk, het dragend netwerk en het lokaal netwerk. Deze niveaus hebben te maken met de scheiding van de aard van het verkeer op basis van herkomst-bestemming, en zijn bepalend voor het rijgedrag en de wenssnelheid, alsook de organisatie van verkeersmanagement en beheer.



Het **hoofdwegennet** bestaat uit enerzijds de *Europese hoofdwegen (EHW)* zoals vastgelegd in het TEN-T netwerk: deze vormen een op zichzelf staand netwerk op Europees niveau. Anderzijds versterken de *Vlaamse hoofdwegen (VHW)* dit netwerk op Vlaams niveau waarbij de twee categorieën samen een grofmazig raster vormen.

Het **dragend netwerk** bestaat uit *Regionale wegen (RW)* en *Interlokale wegen (IW)*. Regionale wegen vervullen een rol voor verplaatsingen op het regionale niveau (lees: schaalniveau ter grootte van een provincie). Ze verbinden ruimtelijke knooppunten die op het regionaal niveau functioneren en versterken onder bepaalde omstandigheden het hoofdwegennet.
De Interlokale wegen vormen samen met de wegen van hogere orde een fijnmaziger raster (de interlokale mazen) dat om sluipverkeer te vermijden binnen het concept van het robuust wegennet als

[1] https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/toekomstgerichte-vervoersnetwerken/wegennetwerk

niet doordringbaar wordt opgevat. Het weren van sluipverkeer in de interlokale mazen houdt een omvangrijke opdracht in voor lokale besturen.

2.2. Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen

- De N14-R16-N10-N19- E313 fungeren als hoofdontsluitingsstructuur voor de Zuiderkempen. Via deze ontsluitingsstructuur wordt het doorgaand autoverkeer en vooral vrachtverkeer gestuurd.
- Het huidige diffuse wegennet binnen deze maas blijft behouden. De wegen tussen de kernen onderling fungeren als lokale wegen type I en II.
- Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden voorzien, als onderdeel van circulatieplannen voor de kernen + tonnagebeperking (uitgezonderd Vlaams vrachtroutenetwerk).
- N14-R16-N10 −N19 fungeren als regionale weg (RW). Op deze wegen wordt ingezet op een goede doorstroming.
- In Nijlen wordt een lokale omleidingsweg voorzien tussen de Breugelhoevestraat en de N13.
- De N13 en de N116 (Broechemsesteenweg) fungeren als interlokale weg tussen Lier en Herentals.
- De N152 fungeert als interlokale weg
- De N127 fungeert als regionale weg tussen Diest en de E313.
- De N19 fungeert eveneens als Regionale weg. De weg behoudt zijn profiel van 2X1 rijweg met een snelheidsregime van 70km/uur buiten de bebouwde kom en 50km/uur binnen de bebouwde kom.

Wat betreft de selectie van de interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals werden er drie tracés onderzocht. Dit was ook gekoppeld aan een oplossing voor het vrachtverkeer.

- Route langs Noorderwijk − Morkhoven - Wiekevorst via Ring − Wiekevorstseweg - Pompoenstraat − Herentalsesteenweg
- Route langs Itegem - Herenthout via Hulshoutsesteenweg − ’s Herenweg − Itegemsesteenweg − Herentalsesteenweg
- Route langs Wiekevorst − Morkhoven -Herenthout via Herentalsesteenweg − Wiekevortseweg − Doornestraat − Herentalsesteenweg

Op basis van de afwegingscriteria zoals directheid van het traject, doorstroming, leefbaarheid kernen en het zoveel mogelijk benutten van bestaande infrastructuur werd een voorkeurtracé vastgelegd.

Er wordt hierbij geopteerd voor het tracé langs Itegem en Herenthout. Er is echter geen consensus om deze route ook op te nemen in het vrachtroutenetwerk.

2.3. Lokale wegen

Binnen de maas E313- N14- N10- N19 bevindt zich buiten de interlokale wegen het onderliggend lokaal netwerk bestaande uit boomstructuren of andere ontsluitingsconcepten (zoals verkeerslussen) die sluipverkeer weren. Op lokaal niveau wordt een functioneel onderscheid gemaakt tussen de Ontsluitingswegen (OW) en Erftoegangswegen (EW), in tegenstelling tot de hogere niveaus waar de nadruk uitdrukkelijk ligt op de verbindende netwerkfunctie.
In principe worden de bestaande lokale wegen type I en II zoals we die vandaag kennen omgevormd tot ontsluitingswegen. Deze oefening zal gemaakt worden bij de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Door de uitbouw van het overwegvrij spoornet ontstaan er ook wijzigingen in het netwerk en worden bepaalde straten zelfs omgevormd tot erftoegangswegen.

2.4. Autoluwe mobiliteitskamers

Binnen het dragend netwerk van de Zuiderkempen worden autoluwe gebieden afgebakend. Deze mobiliteitskamers zijn enkel toegankelijk voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is niet gewenst.
Om het doorgaand verkeer in de kamers te weren zijn verschillende oplossingsrichtingen mogelijk :

- De kamers worden afgebakend met borden uitgezonderd plaatselijk verkeer
- Binnen de kamers kan er gewerkt worden met circulatiemaatregelen cf. Fix the Mix principe [2]
- De lokale wegen binnen de kamers worden onderdeel van een autoluw verkeersveilig fietsnetwerk
- Verharding wordt tot een minimum beperkt en waar mogelijk worden wegen onthard binnen de kamers.
- De toegangen tot de kamers en de uitwisseling tussen de kamers onderling worden beveiligd.
- Binnen de kamers geldt een snelheidsbeperking van 50km/uur of minder afhankelijk van het type weg.

[2] https://fietsberaad.be/documenten/rapport-fix-the-mix-aanpak-voor-veilig-fietsen-in-gezonde-buurten/

Binnen de kamers zijn er ook landschapskamers af te bakenen. Het betreft hier bosgebieden, beekvalleien, akkers & weilanden, … Binnen de landschapskamers wordt ook ingezet op het ontsnipperen van deze ruimtes. Indien het lokale omwegeffect beperkt is kan worden overwogen om de doorgaande weg uit de landschapskamer te weren.
Deze principes vragen echter maatwerk en zijn in overleg met de betrokken gemeenten verder uit te werken. Het ontsnipperen van de landschapskamers biedt ook kansen om de belevingswaarde van de open ruimte te versterken en om veiligere recreatieve netwerken uit te bouwen.



2.5. Doordacht snelheidsbeleid gekoppeld aan het robuust wegennet

Om de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren wordt ingezet op een verlaging van de snelheid. Een lagere snelheid zorgt voor veiligere verkeersituaties, zeker in het geval van gemengd fietsverkeer in een doortocht. Wanneer er geen fietspaden aanwezig zijn dient de snelheid naar 30 km/uur te worden gebracht. Bij fietspaden is een zone 30 nog steeds te overwegen omwille van het verbeteren van de oversteekbaarheid. Een zone 30 heeft ook effect naar geluid en trillingen. De invoering van een gedifferentieerd snelheidsbeleid is een lokale aangelegenheid en vraagt maatwerk. Vanuit de studie van de Zuiderkempen wordt wel sterk aangedrongen op een algemene verlaging van de snelheid in de kernen. Voor de Gewestwegen kan het afwegingskader van het Vlaams Gewest worden gehanteerd.
Een gemeenschappelijk bovengemeentelijk snelheidsbeleid is duidelijk voor de weggebruiker en het draagt bij tot de verkeersveiligheid. Volgende uitgangsprincipes worden voorgesteld om gezamenlijk te hanteren:

	Binnen bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Regionale en Interlokale wegen	30 km/u kern, 50 km/u overgang	70 km/u
Lokale ontsluitingswegen	30 km/u kern, 50 km/u overgang	70 km/u
Lokale erftoegangswegen	woonerf of 30 km/u	50 km/u

3. Verbeteren doorstroming robuust wegennet

De volgende maatregelen zijn reeds voorzien om het dragend netwerk te verbeteren in het BAU2030 van het regionaal verkeersmodel Kempen:

- Nieuwe aansluiting station via Tramweglei op de R16 te Lier,
- Nieuwe aansluiting N108 op de R16
- Herinrichting kruispunt N14 – R16 met fietstunnel Safi-pad
- Optimalisatie kruispunten N14 met N116 (zowel richting Nijlen als richting Broechem), herinrichting N14 vanaf N116 (aftakking Nijlen) tot aan E313
- Herinrichting R15 als 2x1 tussen de Hemeldonk en Herenthoutseweg
- Op de N10 wordt de doorstroming verbeterd door de aanleg van een turbo ovonde op het kruispunt N10 x N15 met nieuwe aantakking Wouwerstraat en fietstunnels
- Op het kruispunt N10 x Schoorstraat wordt een rotonde aangelegd met fietstunnel (enkel onder N10, fietsers op N10 gelijkgronds)
- Oostelijke Rondweg Heist-op-den-Berg

Bij de opmaak van het synthesescenario zijn er nog bijkomende ingrepen op het netwerk gedaan. Deze staan omschreven per gemeente in hoofdstuk 8.

4. Een overwegvrij spoornet

Infrabel hanteert een visie waarbij men een spooroverwegvrij net wil realiseren. Dit is ingegeven vanuit:

- Verkeersveiligheidsproblematiek; er gebeuren vandaag heel wat ongevallen aan overwegen.
- Stiptheid. De overwegen omvatten heel wat elektronica die voor storingen, en bijgevolg vertragingen, kunnen zorgen op het netwerk. Ook de ongevallen t.h.v. de spooroverwegen zorgen voor vertragingen op het spoornet.
- Capaciteitsverhoging: Als er geen overwegen meer zijn kan men de treinen korter na elkaar laten rijden, wat nu niet kan o.w.v. veiligheid. Deze capaciteitsverhoging van het treinverkeer is noodzakelijk om de modal shift te realiseren om de klimaatdoelstellingen te behalen en de congestie bij het wegverkeer te verminderen. Daarenboven zorgen ongelijkvloerse kruisingen voor het wegverkeer ook daar voor een betere doorstroming.
- Het sluiten van overwegen zorgt ook voor een win-win situatie en biedt kansen om het sluipverkeer te weren en hierdoor ook de verkeersveiligheid in de autoluwe (landschaps)kamers te verhogen.

Om een globale visie te bekomen wordt door Infrabel streefbeelden opgemaakt. Hierbij wordt rekening gehouden met volgende criteria op basis van de bestaande wegencategorisering:

- Primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen type I worden bij kruising van de spoorweg vervangen door een kunstwerk.
- Voor een lokale weg type II wordt een afweging gemaakt tussen sluiten en een ongelijkvloerse kruising.
- Lokale wegen type III worden afgesloten. Indien ze onderdeel uit maken van een belangrijke fietsroute worden ze voorzien van een fietstunnel.
- Verder wordt er nagegaan hoe de busverbindingen en het landbouwverkeer verlopen.

Bij de implementering van de nieuwe wegencategorisering zal dit wijzigen in:

- Vlaamse Hoofdwegen, Regionale Wegen en Interlokale Wegen worden bij kruising van de spoorweg vervangen door een kunstwerk
- Bij ontsluitingswegen wordt een afweging gemaakt tussen sluiten of een ongelijkvloerse kruising.
- Erftoegangswegen worden afgesloten. Indien ze onderdeel uitmaken van een belangrijke fietsroute worden ze voorzien van een fietstunnel.

Deze visie gaat hand in hand met de principes van de wegencategorisering. Het wegennet robuuster maken door:

- Een vlottere doorstroming te realiseren doordat het verkeer niet meer stil staat voor een gesloten overweg.
- Het verkeer om te leiden naar wegen van eenzelfde, één hogere of één lagere wegcategorie bij wegenwerken en calamiteiten, waarbij de lokale erftoegangswegen ontzien worden.
- Het weren van sluipverkeer op lokale erftoegangswegen

Kaart 3: Conceptvisie overwegen

5. Kader fietsnetwerken

Er zijn twee fietsnetwerken, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en het recreatief fietsroutenetwerk.

Het BFF is een gelaagd netwerk:

1. **Hoofdroutes of fietsostrades.** De fietsostrades vormen de ruggengraat van het BFF. Het zijn langeafstandsfietspaden langs rechtlijnige infrastructuren zoals spoorlijnen en kanalen. Comfort (breed en verhard) en veiligheid (non-stop, in de voorrang en afgescheiden van het autoverkeer) zijn de belangrijkste inrichtingsvoorkeuren. De fietsostrade is meestal een autovrije route, maar kan afhankelijk van de ruimtelijke context ook autoluw zijn.
   Daar waar er geen rechtlijnige lijninfrastructuur is om steden met elkaar de verbinden worden **autoluwe fietsroutes** gerealiseerd om steden met elkaar te verbinden. Deze routes liggen hoofdzakelijk op erfontsluitingswegen waar doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd wordt.
2. **Functionele fietsroutes.** Deze fietsroutes verbinden de woonkernen met bovenlokale attractiepolen zoals dorpskernen, winkelcentra, sportcentra, culturele centra, secundaire scholen en bedrijventerreinen. Ze zijn de kortste verbinding en lopen daardoor meestal als fietspad langs drukke wegen (historische steenwegen die bijvoorbeeld van centrum naar centrum lopen).
3. **Alternatieve fietsroutes.** Deze routes lopen parallel aan de functionele fietsroutes, langs rustigere, wegen. Het zijn eveneens autoluwe fietsroutes. De fietser kiest dan tussen de kortste (functionele) of de veiligste en aangenaamste (alternatieve) route. In de praktijk zijn de alternatieve routes vaak ook de plaatselijke schoolroutes.

Het recreatief fietsroute netwerk omvat:

1. **Lange afstandsfietsroutes**: LF-routes zijn langeafstandsfietsroutes of landelijke fietsroutes, in eerste instantie bedoeld voor recreatieve meerdaagse fietstochten, zoals fietsvakanties.
2. **Fietsknooppuntennetwerk**. Dit netwerk omvat genummerde knooppunten die via routes met elkaar verbonden zijn. De fietser stelt zelf zijn recreatieve route samen door een route uit te stippelen langs de verschillende knooppunten en bepaald zelf de afstand van de fietstocht.
3. **Thematisch bewegwijzerde fietsroutes**. De fietser volgt hier een vastgelegde bewegwijzerde route.

Functionele en recreatieve netwerken versterken elkaar. Zo zullen fietsostrades en autoluwe fietsroutes zowel functionele als recreatieve fietsers aantrekken. Maar kan een fietspad van het BFF ook een schakel zijn op een recreatieve route.

De fietsnetwerken kunnen ook worden benadert vanuit de wegencategorisering. Een uniforme aanpak over de gemeentegrenzen heen zal ook weer bijdragen aan een herkenbaar wegbeeld voor de gebruiker en de verkeersveiligheid verbeteren.

	Binnen bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Fietsostrade	Fietsweg, fietsstraat, fietspad	fietsweg
Bovenlokale functionele route	Fietspad, fietsstraat	Fietspad, autoluwe fietsroute
Alternatieve functionele route	fietsstraat	Autoluwe fietsroute

5.1. Fietsostrades

Het netwerk van de fietsostrades in de Zuiderkempen wordt verder ingevuld. De F105 tussen Herentals en Balen is men aan het realiseren. Voor de F102 Herentals – Turnhout, F103 Herentals – Lier en de F104 Lier - Aarschot is men een concrete inrichtingsvoorstellen aan het uitwerken. Bij de uitwerking van de streefbeelden voor de spoorwegen worden de mogelijkheden geschetst om bepaalde overwegen te sluiten en verknopingen te voorzien met het lokale fietsnetwerk. De F106 is gerealiseerd, maar daar zijn ook studies lopende om de route te optimaliseren.
Voor de fietssnelweg F5 langs het Albertkanaal dient de aandacht te gaan naar het verbeteren van de fietsveiligheid in de bedrijvenzones. In Grobbendonk wordt het fietspad verlegd naar de Industrieweg. Hier dienen de fietspaden langsheen de Industrieweg te worden verbeterd.
F26 studie is opgestart, afstemming met Provincie -Vlaams Brabant dient nog te gebeuren.

5.2. BFF

In de oriëntatienota is een analyse opgenomen van de huidige inrichting van het BFF met vermelding of de infrastructuur conform is. In het beleidsplan zullen we straks een lijst opstellen met te nemen acties om de BFF verder te realiseren met heraanleg van veilige fietspaden. Dit vraagt echter een grote

financiële investering. De vraag stelt zich of op elk wegvak van het BFF fietspaden nodig zijn. Door de verder uitbouw van een overwegvrij spoornet gaan sommige wegen geen verkeersfunctie meer opnemen (geen doorgaand verkeer meer, enkel nog plaatselijk verkeer) en kan de vraag worden gesteld of deze straten niet met gemengd fietsverkeer kunnen functioneren. Dit sluit ook aan bij de visie van de autoluwe mobiliteitskamers. De prioriteit kan dan gaan naar de heraanleg van fietspaden op het robuust wegennet.
Onder het hoofdstuk overwegvrij spoornet zijn de overwegen opgelijst met ongelijkvloerse kruising voor de fiets op het BFF.

5.3. BFF 2.0

Om het BFF te versterken wordt tussen Heist-op-den-Berg en Herentals en tussen Heist-op-den-Berg en Geel twee extra routes toegevoegd. Deze routes worden zoveel mogelijk autoluw gemaakt en waar nodig voorzien van fietspaden om tot een veilige route te komen.

Er zijn diverse route varianten te bedenken. Daarom worden de routes nu nog niet op straatniveau aangeduid. Het trechteren van routevarianten tot een voorkeurstracé kan als actie opgenomen worden in het eindrapport.

5.4. Concept van de autoluwe fietsroutes.

Aanvullend op het netwerk van fietsostrades en het BFF wordt een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsroutes uitgewerkt. Dit past in de visie van de autoluwe mobiliteitskamers. Hierbij streven we ernaar om het doorgaand verkeer binnen deze kamers zoveel mogelijk te ontmoedigen (cfr. principes wegencategorisering). De wegen binnen deze mobiliteitskamers kunnen dan worden benut als fietsroutes.
Ook hier biedt de uitwerking van een overwegvrij spoornet kansen om te komen tot een netwerk van autoluwe fietsroutes. Ook de bruggen over de E313 en het kanaal kunnen in sommige gevallen benut worden als exclusieve fietsbrug. Het principe van het ontvlechten van fietsroutes met het autonetwerk biedt hier mogelijkheden om te komen tot veilige autoluwe fietsroutes.
Deze aanpak is ook financieel interessant. Met relatief beperkte ingrepen kan er op korte termijn werk worden gemaakt van een fijnmazig en veilig fietsnetwerk.

6. Kader openbaar vervoer

Het systeem van Basismobiliteit vertrekt van een focus op het aanbod. De huidige Vlaamse minister van Mobiliteit wil dit aanbodbeleid omschakelen naar een vraaggestuurd beleid, dit onder de noemer van Basisbereikbaarheid. Hierin krijgen de 15 vervoersregio's een specifieke rol in het systeem met 4 netten die een betere dienstverlening mogelijk maken. In het kader van deze studie wordt het treinnet en kernnet verder uitgewerkt en besproken.

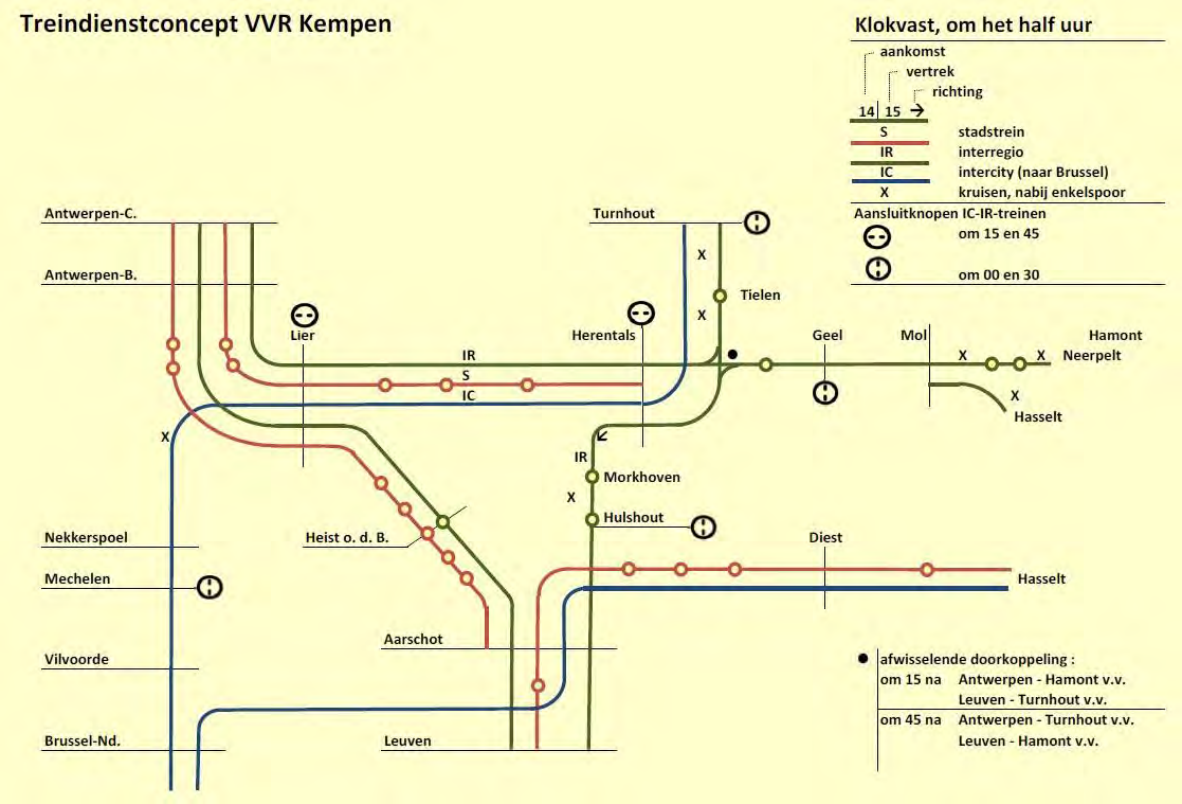
1. **Het treinnet**. Als ruggengraat van het openbaar vervoer, in de eerste plaats voor de interregionale verbindingen. Het treinnet wordt georganiseerd door de federale overheid met inspraak van Vlaanderen.
2. **Het kernnet**. Bussen en trams verbinden de kernen en bedienen de belangrijkste attractiepolen. Het kernnet focust op de voorstedelijke en interstedelijke verbindingen. De Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn staat in voor de organisatie en bediening van het kernnet.
3. **Het aanvullend net**. Kleinere gemeenten worden met het treinnet en het kernnet verbonden door het aanvullende net. De Vlaamse Overheid en de vervoersregio's slaan de handen in elkaar om de mobiliteit in dit aanvullende net vorm te geven.
4. **Het vervoer op maat (VOM)**. Binnen de vervoerregio Kempen is hiervoor een voorstel uitgewerkt.

6.1. Het treinnet: Herentals als Kempische poort

A. Opwaardering spoorlijn Turnhout -Herentals

Het voorstel bestaat erin om Turnhout in relatie met de stations van de regionale steden in de buurt (Lier, Mechelen, Herentals, Geel, Aarschot enz.) in een netwerk met tijdwegknooppunten in te passen. Dit zijn knooppunten waar treinen met elkaar in aansluiting komen op een klantvriendelijke wijze: om het half uur, betrouwbaar en mogelijks aan één perron. Aangezien die knooppunten in de ruimtelijke structuur nu al op net geen kwartier rijden uit elkaar liggen, ontmoeten treinen die om het half uur rijden mekaar om het kwartier. Hierop steunend kunnen tijdwegknooppunten gerealiseerd worden. In dit opzicht moeten de knooppunten voldoende sporen hebben om bijvoorbeeld vier treinen tegelijk naast elkaar te kunnen ontvangen voor onderlinge overstap.
Station Herentals is hierin als centrale knoop van vervoerregio Kempen geschetst. Het netwerk kan er zo uitzien: treinen rijden strak om het half uur naar Antwerpen of naar Brussel, na onderlinge aansluiting te Herentals.

Binnen dit concept is de tweesporige situatie t.h.v. station Tielen alleen nog nodig bij ernstige vertragingen. Treinen kruisen er in principe niet meer. Voor het overige moet de lijn enkel tweesporig zijn op de uiteinden om met de nodige buffertijden betrouwbare diensten te kunnen verzekeren. In documenten van de NMBS-groep wordt ervoor gepleit om de lijn Herentals – Turnhout geheel tweesporig te maken.



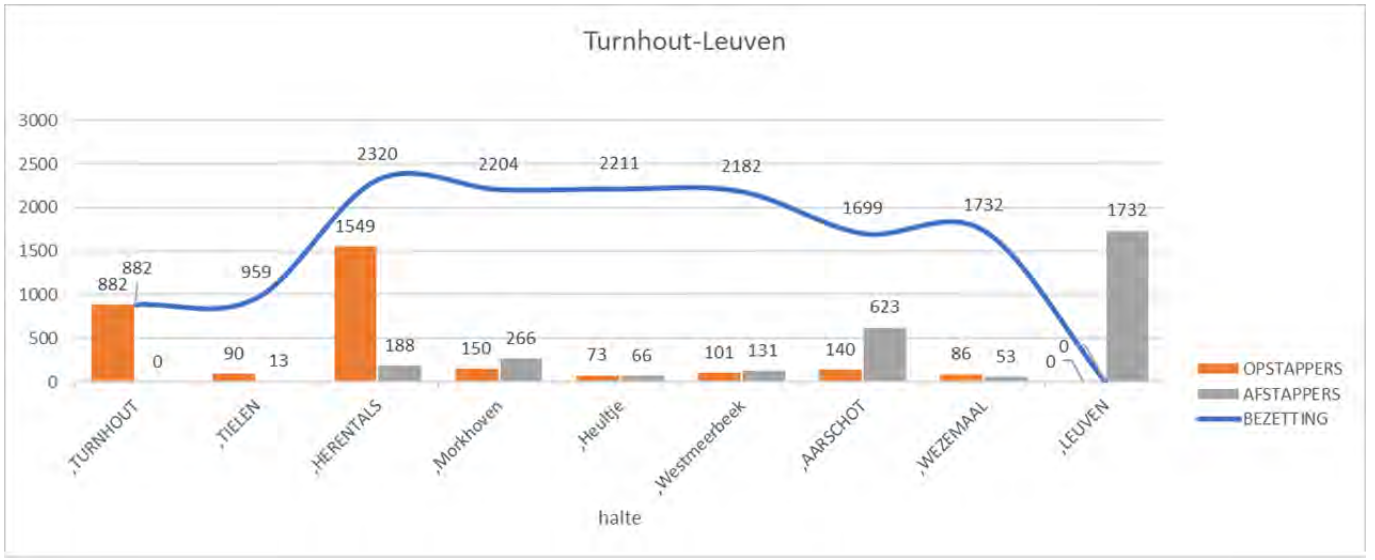
Figuur 1: schema dienstregeling spoornet vervoerregio Kempen

B. afweging heropenen spoorlijn Herentals- Aarschot

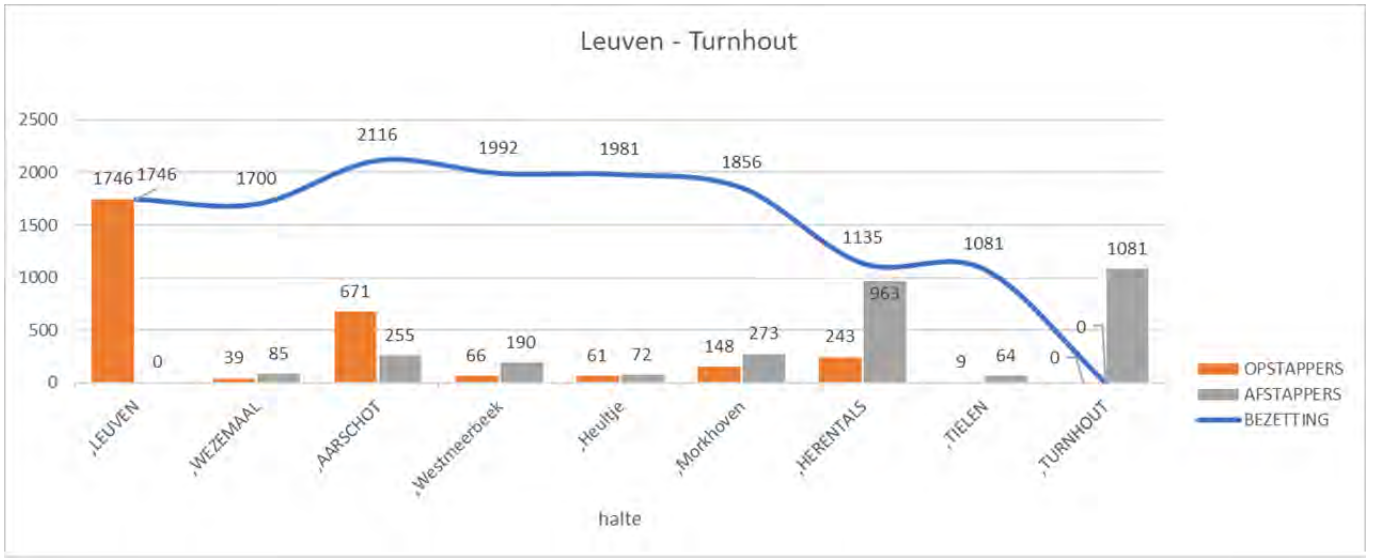
In het kader van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio werden in het treinscenario onderstaande scenario's doorgerekend.

- Opnieuw in dienst stellen spoorlijn Turnhout – Herentals - Aarschot - Leuven als IC-treinverbinding
- Opnieuw in dienst stellen als spoorlijn Turnhout - Herentals-Aarschot -Leuven als L-treinverbinding

De IC-trein haalt **richting Leuven** in totaal 3071 opstappers, vooral in de stations van Herentals en Turnhout. In de overige stations geven de modelresultaten slechts kleine aantallen opstappers.
Afstappers zien we vooral in Aarschot en Leuven.
De bezetting van de trein tot Aarschot ligt ruim boven 2000 reizigers.
Ter vergelijking: in 2017 had Herentals 3698 opstappers en Turnhout 1608. De nieuwe lijn zou dus een sterke stijging van het aantal opstappers betekenen.

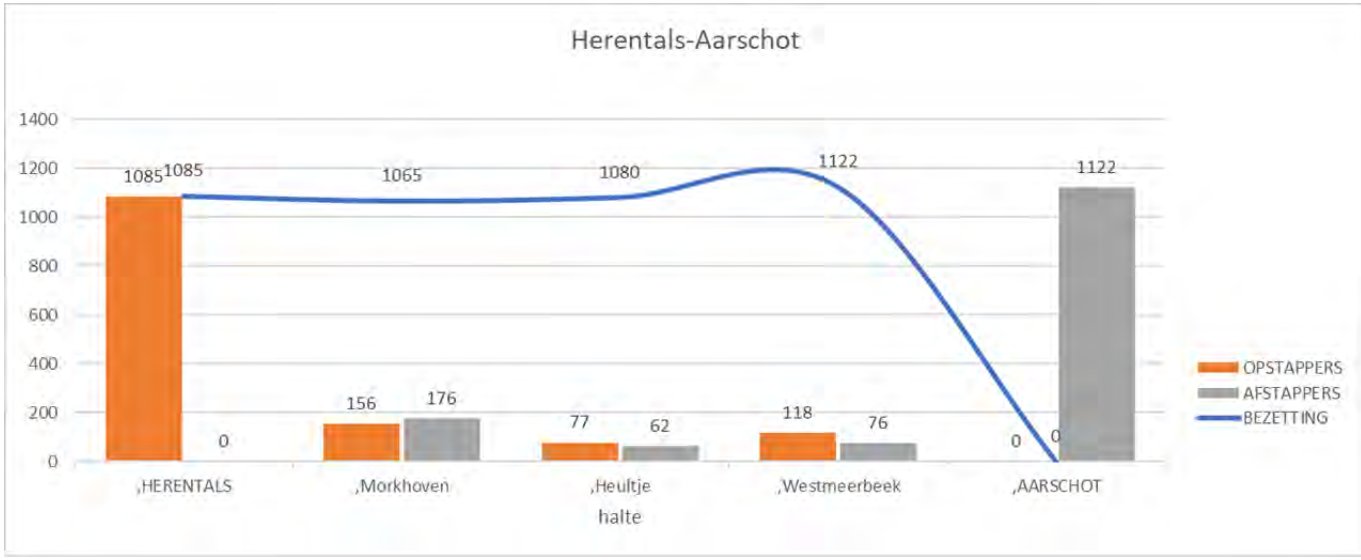


Figuur 2: IC-trein Turnhout – Leuven (rijrichting Leuven)



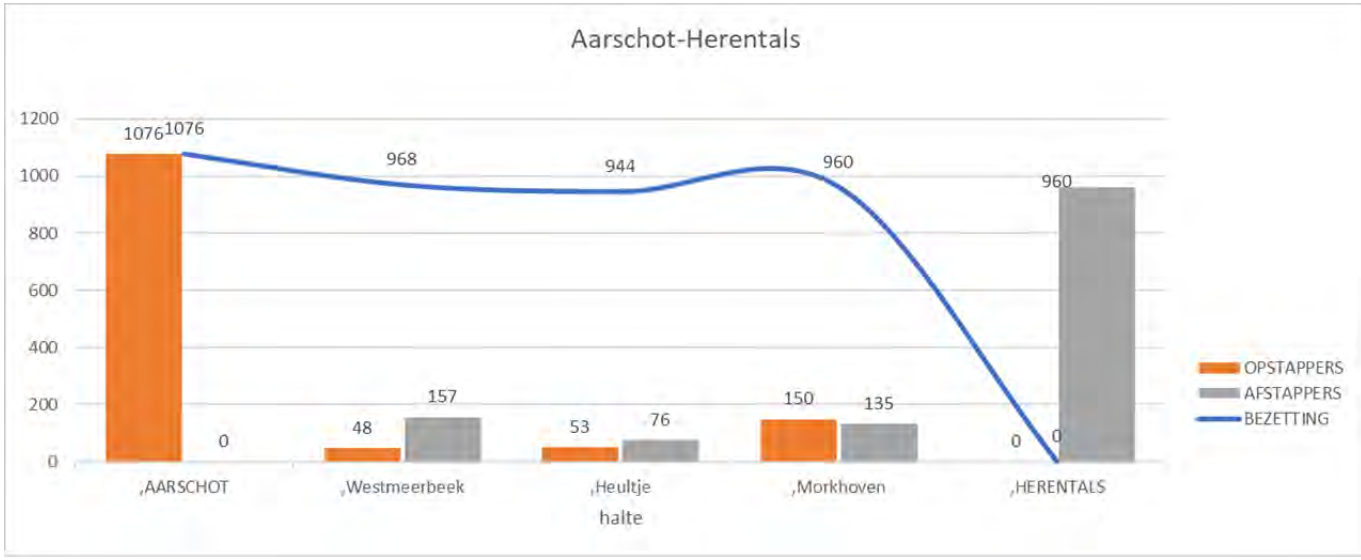
Figuur 3: IC-trein Turnhout – Leuven (rijrichting Turnhout)

In de rijrichting **naar Turnhout** worden in totaal 2983 opstappers vooropgesteld, vooral in Leuven en Aarschot. Afstappers vinden we vooral in Herentals en Turnhout. De bezetting van de trein ligt nu iets lager dan in de andere richting
Ter vergelijking: in 2017 had Aarschot 5709 opstappers op een gemiddelde werkdag.



Figuur 4: L-trein richting Aarschot

In totaal haalt de L-trein 1436 opstappers, bijna uitsluitend in Herentals. De afstappers vinden we bijna uitsluitend in Aarschot. De bezetting van de trein ligt net boven 1000 reizigers.



Figuur 5: L-trein richting Herentals

Richting Herentals haalt de L-trein in totaal 1327 opstappers, bijna uitsluitend in Aarschot. De afstappers vinden we bijna uitsluitend terug in Herentals.
De bezetting van de trein ligt nu net onder 1000 reizigers.

Vergelijking
De IC-trein haalt in de **rijrichting naar Leuven** duidelijk meer opstappers in Herentals dan de L-trein (1085 ←> 1549).
Het aantal opstappers in Morkhoven, Heultje en Westmeerbeek ligt even hoog voor de L-trein en IC-trein.

HALTE	OPSTAPPERS
,HERENTALS	1085
,Morkhoven	156
,Heultje	77
,Westmeerbeek	118
,AARSCHOT	0
	1436

HALTE	OPSTAPPERS
,TURNHOUT	882
,TIELEN	90
,HERENTALS	1549
,Morkhoven	150
,Heultje	73
,Westmeerbeek	101
,AARSCHOT	140
,WEZEMAAL	86
,LEUVEN	0
	3071

Figuur 6: vergelijking L-trein (links) met IC-trein (rechts) – rijrichting naar Leuven

In de **rijrichting naar Turnhout** haalt de L-trein meer opstappers in Aarschot dan de IC-trein (reizigers die terug keren naar opstaphalte Herentals).

HALTE	OPSTAPPERS
,AARSCHOT	1076
,Westmeerbeek	48
,Heultje	53
,Morkhoven	150
,HERENTALS	0
	1327

HALTE	OPSTAPPERS
,LEUVEN	1746
,WEZEMAAL	39
,AARSCHOT	671
,Westmeerbeek	66
,Heultje	61
,Morkhoven	148
,HERENTALS	243
,TIELEN	9
,TURNHOUT	0
	2983

Figuur 7: vergelijking L-trein (links) met IC-trein (rechts) – rijrichting naar Turnhout

Samengevat

Voor het spoorvak tussen Herentals en Aarschot slaagt de IC-trein erin om duidelijk meer opstappers te halen dan de L-trein.
De IC-trein zou voor Turnhout en Herentals een aanzienlijke stijging betekenen van het aantal opstappende reizigers (+ 50%). Aanpassingen aan infrastructuur zijn nodig (parking, fietsenstallingen, perrons).
Het aantal opstappers in Morkhoven (156) en Westmeerbeek (118) is erg beperkt.
Het aantal opstappers ligt het laagst in Heultje (77).
Ter vergelijking het aantal opstappers in 2017:

- Begijnendijk: 254
- Booischot: 247
- Melkouwen: 208

6.2. Kernnet : Uitbouw HOV lijnen

Het kernnet biedt een antwoord op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer met minimale bedienings- en comfortvoorschriften en een minimaal voorzieningenniveau ter hoogte van haltes, maximaal gericht op combimobiliteit.

- Het is een netwerk dat op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar verbindt (interregionaal) en daarin complementair is aan het treinnet;
- Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen;
- Op stadsregionale schaal voorziet het kernnet een performant voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk. Het kernnet streeft naar een aantal vooropgestelde minimumkwaliteitseisen (zie BVR 04/09/202052):
- Minimale frequentie en amplitude;
- Voldoende capaciteit;
- Omrijfactor, verplaatsingstijdfactor (VF)53, doorstroming, commerciële snelheid;
- Andere randvoorwaarden, vb. minimale halte infrastructuur aan combipunten, toegankelijkheid, algemene kwaliteit.

Het goedgekeurde kernnet voor de vervoerregio van de Kempen fungeert hier als basis. Daarnaast wordt voorzien in een versterking van het kernnet door de uitbouw van HOV lijnen in de vervoerregio Kempen en specifiek ook voor de Zuiderkempen. De uitbouw van de sneldiensten op de E313 wordt momenteel onderzocht naar zijn haalbaarheid en wordt later afhankelijk van de uitkomst meegenomen in het beleidsplan.

6.3. Aanvullend net

Het aanvullend net bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet van het stads- en streekvervoer en het treinnet. Daarnaast bestaat het ook uit ontsluitende lijnen. Het aanvullend net is volledig complementair aan het kernnet.

Ook de "functionele ritten" behoren tot het aanvullend net. Dit is een belangrijk apart deel dat inspeelt op specifieke, potentieelhoudende verplaatsingstromen op welbepaalde momenten met het oog op welbepaalde doelgroepen (in hoofdzaak scholieren en werknemers, dus voor woon-school- en woon-

werkverkeer). Iedereen kan er echter gebruik van maken. Functionele bediening wordt dus enkel voorzien "in functie van", hetgeen impliceert dat het hier zelden om gecadanceerde lijnen gaat die (al dan niet) de hele dag door rijden. Veelal betreft het een paar ritten verspreid over de dag.
Het aanvullend net zoals opgenomen in de vervoerregio Kempen blijft van toepassing in de visie voor de Zuiderkempen. Voor het aanvullend net en de functionele lijnen zijn er wel wijzigingen die te maken hebben met de uitbouw van een overwegvrij spoornet. Het betreft hier :

- Overweg Kessel
- De aansluiting van het busnet in Nijlen
- Het sluiten van de overweg in Berlaar betekent het verleggen van de aanvullende lijn
- Overweg Booischot

Met De Lijn zal dit verder worden onderzocht en uitgewerkt.

Kaart 2: Conceptvisie openbaar vervoer

6.4. *Flexvervoer*

Het flexvervoer is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op regionaal en lokaal niveau wordt er binnen de vervoerregio's zo ruimte gelaten voor vervoersoplossingen die lokale noden efficiënt kunnen invullen. Het flexvervoer is volledig vraagvolgend. In de vervoerregio zijn de gebieden gedefinieerd waar flexvervoer zal ingezet worden.Op 14 december 2020 heeft de vervoerregio Kempen unaniem de principes voor de invoering van het flexvervoer goedgekeurd. Het flexvervoer heeft als doel de 'gaten' inzake tijd, plaats en doelgroepen op te vullen, maar daarbij moeten uiteraard prioriteiten worden gesteld. Het flexvervoer vult als het ware de lacunes in van het kern- en aanvullend net. Vanuit Vlaanderen krijgt elke vervoerregio hiervoor middelen ter beschikking

7. Kader vrachtroutenetwerk en logistiek

7.1. Zuiderkempen ontsloten via vrachtroutenetwerk

Het uitwerken van een vrachtroutenetwerk voor de Zuiderkempen kadert in de gezamenlijk geformuleerde doelstellingen. Volgende mobiliteitsdoelstellingen zijn door de stuurgroep geformuleerd:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De Zuiderkempen worden ontsloten voor het vrachtverkeer via de hoofdontsluitingsstructuur E313, N14, N10, N19. Vrachtverkeer dat gegenereerd wordt binnen dit gebied wordt zo snel mogelijk afgeleid naar de randen van deze ontsluitingsstructuur. Daarbij geldt als norm dat een vrachtwagen niet via dorpskernen en bebouwde kommen mag rijden. Bij het schrijven van de synthesenota is er nog geen consensus binnen de stuurgroep over hoe het bedrijventerrein Hulshout-Heultje moet ontsluiten naar deze ontsluitingsstructuur. Doorgaand vrachtverkeer dient gebruik te maken van dit hoofdwegennet.

7.2. Huidige situatie

Dit zijn de drukste vrachtroutes volgens het regionaal verkeersmodel Kempen referentiejaar 2017 in de Zuiderkempen:

- De Ring van Lier, conform de wegcategorie
- N14, Lier − Massenhoven, conform de wegcategorie
- Herentals − Herenthout − Berlaar − Koningshooikt, conflicteert met de wegcategorie
- N13, Lier − Herentals, conflicteert met de wegcategorie
- N19 Geel − Aarschot, conform de wegcategorie
- Noorderwijk − Morkhoven − Wiekevorst − Heist-o/d-Berg, conflicteert met de wegcategorie
- N15 Booischot − Herselt, conflicteert met de wegcategorie
- N174 Laakdal, conflicteert met de wegcategorie
- N141-N165 Laakdal, conflicteert met de wegcategorie
- N152, Olen − Herselt, conform de wegcategorie
- Isschotweg, Berlaar-Heikant − Itegem, conflicteert met de wegcategorie

Voor Grobbendonk, Herentals, St-Jozef-Olen en OLV-Olen worden de bevindingen van de studie Middenkempen herbevestigd, doorgaand vrachtverkeer in de dorpskernen tussen het ENA-gebied en de E34.
De routes N14, R16, N10, N19 voldoen aan de geformuleerde doelstellingen met uitzondering van de doortochten Berlaar-Heikant en Herselt. Al de overige routes voldoen niet aan de doelstellingen

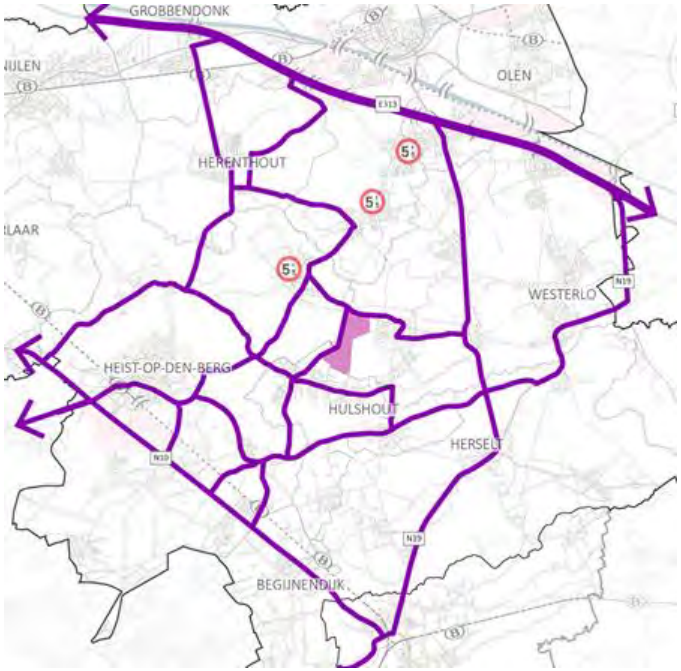
Om de ontsluiting vlot te krijgen dienen volgende ingrepen te worden gerealiseerd:

- Het ontwerp regionale vrachtroutenetwerk dat Vlaanderen heeft opgesteld geldt als basis. Daarbij wordt voorgesteld om niet via de N152 en de N19 te ontsluiten naar de E313, maar enkel via de N19 zodat er door de doortochten van Olen en Oosterwijk minder vrachtverkeer rijdt. Lokale optimalisaties in Heultje en Hulshout/Westmeerbeek zijn mogelijk (zie hoofdstuk 1.3).
- Er wordt een algemene tonnagebeperking ingevoerd uitgezonderd op de Regionale wegen, de wegen van het Vlaams vrachtroutenetwerk en in de bedrijventerreinen.
- Om het doorgaand vrachtverkeer te weren wordt voorzien in het plaatsen van ANPR camera's.
- De N14 wordt heringericht om het vrachtverkeer op een veilige manier af te wikkelen.
- In Herselt wordt op vraag van het schepencollege geen omleiding voorzien maar verder ingezet op een veilige doortocht.

7.3. Ontsluiting bedrijventerrein Hulshout-Heultje

Rond het bedrijventerrein van Hulshout-Heultje worden geen duidelijke vrachtroutes gedetecteerd met behulp van het verkeersmodel. Dit wijst op het diffuse wegenpatroon zonder sturing op het vrachtverkeer. Vrachtverkeer door de dorpskernen van Booischot, Herenthout, Heultje, Herselt, Itegem, Olen, Oosterwijk, Hulshout en Westmeerbeek. Dit voldoet niet aan de doelstellingen.

Bij de herinrichting van de dorpskern van Wiekevorst is daar een tonnagebeperking op doorgaand vrachtverkeer ingevoerd. Recent is dit ook ingevoerd in de doortochten van Noorderwijk en Morkhoven. Deze maatregelen zijn conform de wegencategorisering en conflicteren niet met de geformuleerde doelstellingen.



Figuur 1: diffuus wegenpatroon met vrachtverkeer van/naar bedrijventerrein Hulshout-Heultje

Wat betreft het bedrijventerrein van Heultje werd een ruimtelijk onderzoek gedaan naar het uitdoven en verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten naar beter ontsloten locaties voor het vrachtverkeer. Omwille van de lokale verankering en recente uitbreidingen is een verhuis momenteel niet meer aan de orde. Het is wel aanbevolen om geen verdere ontwikkelingen meer te voorzien en steeds uit te gaan van een toekomstige afbouw van activiteiten. Ondertussen wordt wel ingezet op het verbeteren van de ontsluiting waarbij we ook opportuniteiten zien om de leefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren. Specifiek voor het bedrijventerrein Heultje werden verschillende ontsluitingsscenario's uitgewerkt met beschrijving van de maatregelen.

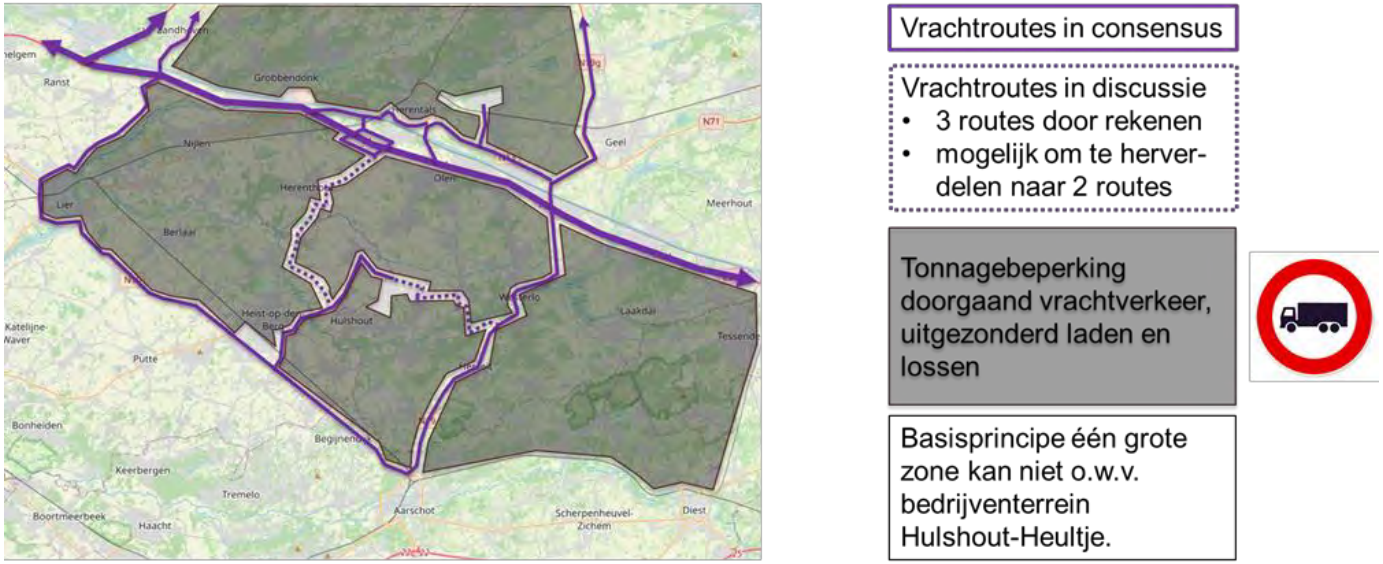
De concepten zijn verkeerskundig geanalyseerd en besproken in een ambtelijke werkgroep.
Vervolgens is concept 3 doorgerekend als synthesedoorrekening en het vrachtverkeer van de route via Herenthout toebedeeld in de andere concepten. Deze cijfermatige onderbouwing is besproken in een stuurgroep. Er is bij het schrijven van de synthesenota nog geen voorkeursconcept uitgesproken door de stuurgroep.

De meerwaarde van werken met een **verkeersmodel** is dat je los van de bestaande toestand verschillende virtuele proefopstellingen kan vergelijken.
Het verkeersmodel rekent in het jaar 2030 op basis van prognoses van het planbureau en realisaties van besliste infrastructuur projecten.

- Prognoses van het planbureau omvatten onder andere bevolkingssamenstelling, tewerkstelling, economische groei, … Zo gaat men uit van een lichte daling van het aandeel autoverkeer en een verdere groei van het aandeel vrachtverkeer.
- In het verkeersmodel is het wegennet in 2030 aangepast met volgende gerealiseerde projecten die invloed hebben op de Zuiderkempen: o.a. Oosterweel, A102, 4e rijstrook E313 tussen Wommelgem en Ranst, herinrichting N14 tussen Massenhoven en aansluiting N116 Nijlen, realisatie streefbeeld N10.

In het doorgerekende synthesescenario is er een tonnagebeperking ingevoerd in het gehele studiegebied, met uitzondering op de vrachtroutes op onderstaande figuur aangeduid in het paars. Om een duidelijk zicht te hebben op de effecten voor Grobbendonk, Herentals en Olen zijn ook de tonnagebeperkingen uit de mobiliteitsstudie Middenkempen opgenomen in deze doorrekening.
Vervolgens is vanuit deze doorrekening het verkeer dat op de route via Herenthout rijdt in de andere concepten toebedeeld.

De voorliggende concepten uittesten in een **proefopstelling** op terrein is niet mogelijk omwille van de schaal. Het verder uitwerken van elk concept met bebording en bewegwijzering op terrein is een detailstudie op zich voor elk concept. Elke proefopstelling wordt bij voorkeur minstens één jaar gemonitord om de effecten te beoordelen. Daarnaast moet er intensieve politiecontrole zijn of ANPR camera's gehuurd worden om de proefopstelling afdwingbaar te maken



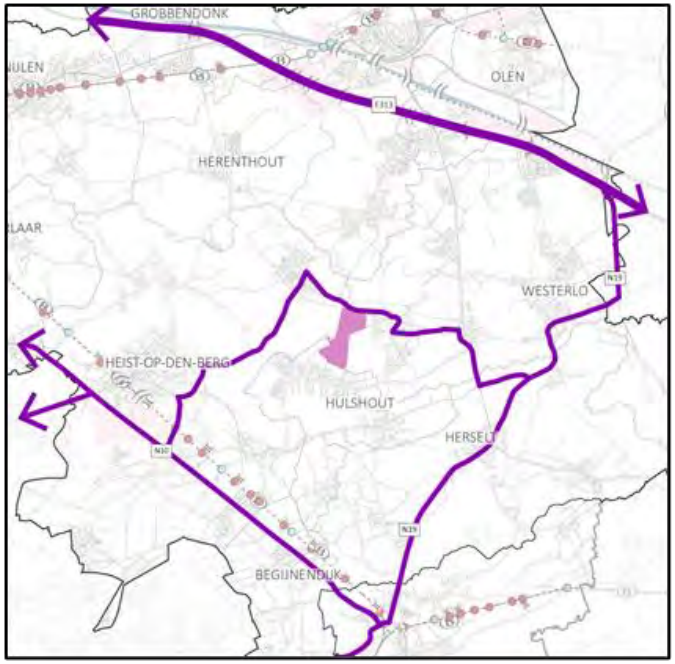
Figuur 2 Opbouw vrachtroutes in de synthesedoorrekening met het verkeersmodel

Om het vrachtverkeer af te wikkelen werden een vijftal concepten uitgewerkt.

7.3.1. ONTSLUITING CONCEPT 1 – BESTAANDE ROUTES MINIMAAL

Route1:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg - Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – N15 - Lostraat – N10 (Heist-op-den-Berg).

Route 2:
Heultjedorp – Gevaertlaan – N152 – N15 - N19 (naar E313 Geel-West en naar Aarschot)

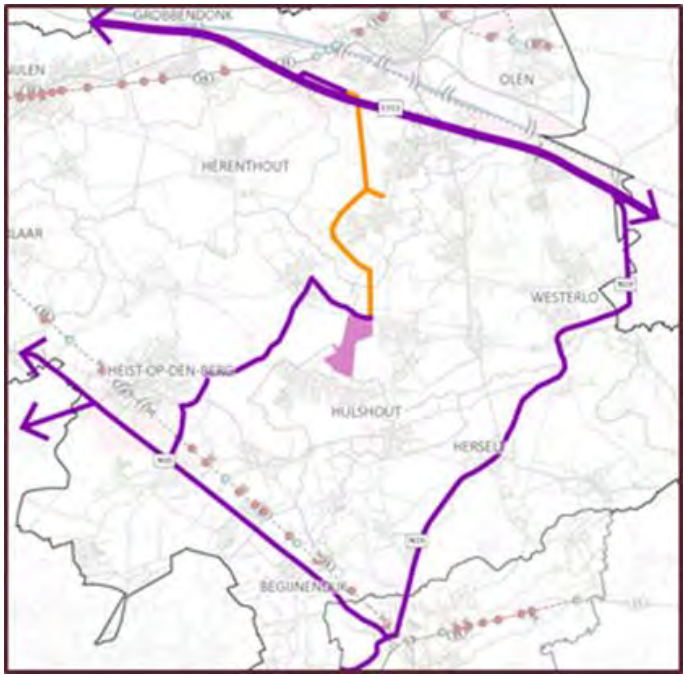


Figuur 8: vrachtroutes volgens concept 1

7.3.2. ONTSLUITING CONCEPT 2 – NIEUWE ROUTE MAXIMAAL

Route1:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg - Herentalseseteenweg – Oostelijke Rondweg – N15 - Lostraat – N10 (Heist-op-den-Berg).

Route 2:
Nieuwe wegverbinding vanaf Herentals Industrie (E313), parallelweg langs de voormalige spoorwegbedding Herentals – Aarschot tot aan het bedrijventerrein Hulshout-Heultje.

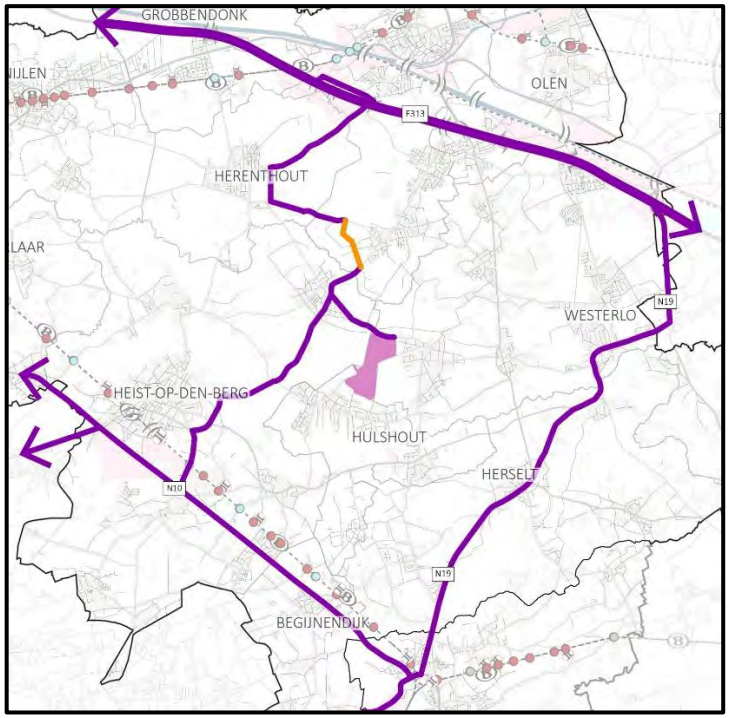


Figuur 9: vrachtroutes volgens concept 2

7.3.3. ONTSLUITING CONCEPT 2 VARIANT – NIEUWE ROUTE MINIMAAL A

Route1:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg - Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – N15 - Lostraat – N10 (Heist-op-den-Berg).

Route 2:
Witte Gracht – Morkhovenseweg – Wiekevorstseweg – nieuwe tangent – Doornestraat – Boudewijnlaan – Herentalsesteenweg (afrit Herentals-Industrie E313).



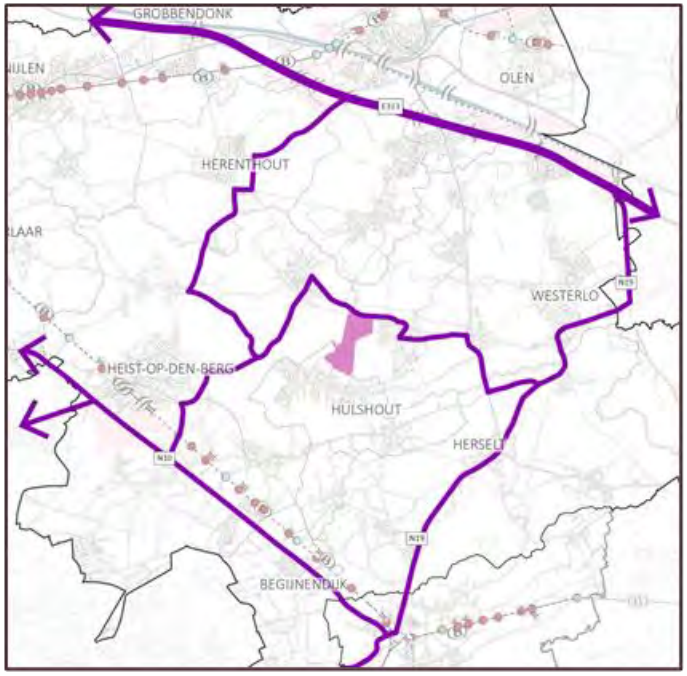
Figuur 10: vrachtroutes volgens concept 2 variant – nieuwe route minimaal A

7.3.4. ONTSLUITING CONCEPT 3 – BESTAANDE ROUTES MAXIMAAL A

Route1:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg - Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – N15 Lostraat – N10 (Heist-op-den-Berg).

Route 2:
Heultjedorp – Gevaertlaan – N152 – N15 - N19 (naar E313 Geel-West en naar Aarschot).

Route 3:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg – Hulshoutsesteenweg – Krombeekweg – 's Herenweg – Itegemsesteenweg – Uilenberg – Boudewijnlaan – Herentalsesteenweg (afrit Herentals-Industrie E313).



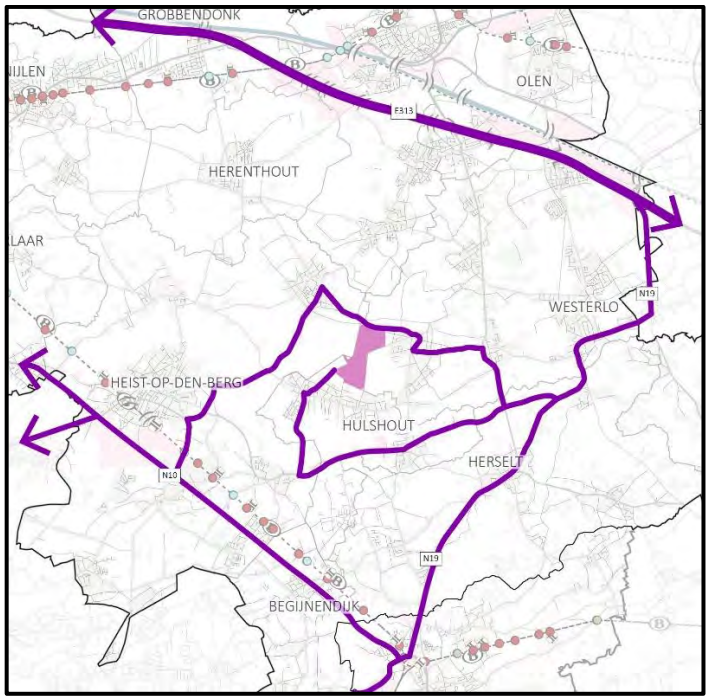
Figuur 11: vrachtroutes volgens concept 3 bestaande routes maximaal A

7.3.5. ONTSLUITING CONCEPT 4 – BESTAANDE ROUTES MAXIMAAL B

Route1:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg - Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – N15 Lostraat – N10 (Heist-op-den-Berg).

Route 2:
Heultjedorp – Gevaertlaan – N152 – N15 N19 (naar E313 Geel-West en naar Aarschot)

Route 3:
Kerkstraat – Grote Baan - Booischotseweg – Ijzeren weg – N15 (van Ijzerenweg tot N19) – N19 naar Aarschot en E313 (Geel-West).

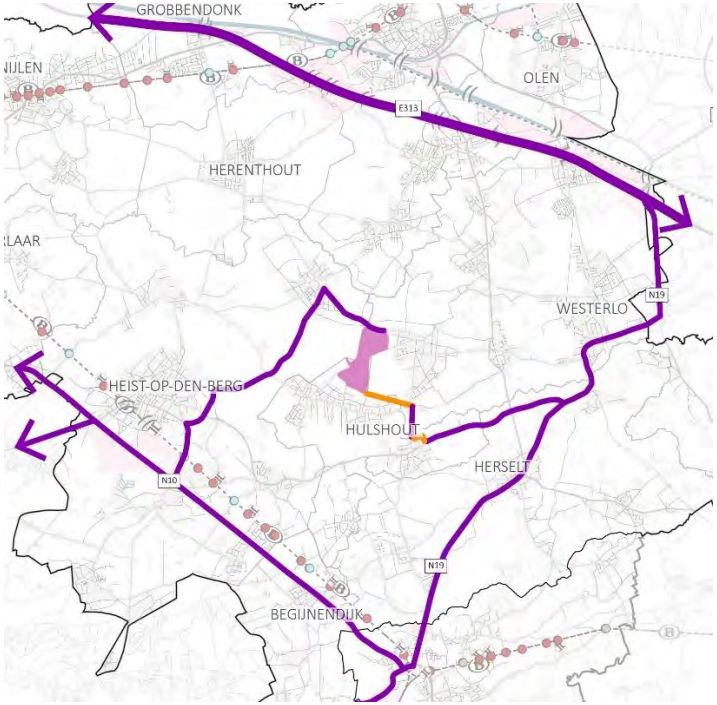


Figuur 12: vrachtroutes volgens concept 4 bestaande routes maximaal B

7.3.6. CONCEPT 4, NIEUWE ROUTES MINIMAAL B

Route1:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg - Herentalseseteenweg – Oostelijke Rondweg – N15 - Lostraat – N10.

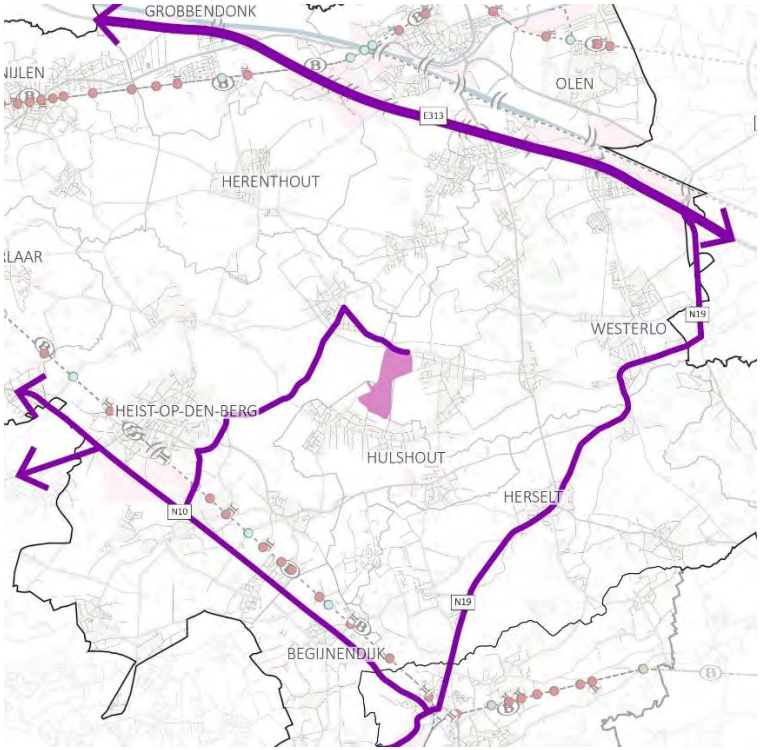
Route 2:
Nieuwe verbinding tussen Zuidgoordijkstraat en Gravin de Merodestraat – Gravin de Merodestraat – Hoog Heultje – tangent tussen Netestraat en N15 – N15 tot aan N19 – N19 richting Aarschot en E313 (Geel-West).



Figuur 13: toedeling vrachtroutes volgens concept 4 nieuwe routes minimaal B

7.3.7. CONCEPT 5

Route1:
Wittegracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg - Herentalseseteenweg – Oostelijke Rondweg – N15 - Lostraat – N10. Vanuit de N10 via de N19 en de N14 ontsluiten naar de E313 (afrit Geel-West en massenhoven)



Figuur 15: toedeling vrachtroutes volgens concept 5

7.4. Resultaten onderzoek

7.4.1. ALGEMENE BEVINDINGEN DOORREKENING CONCEPT 3

Doordat het vrachtverkeer nu nauwelijks restricties heeft liggen de cijfers in het business as usual 2030 (BAU2030) lager t.o.v. de geselecteerde vrachtroutes waar het vrachtverkeer gebundeld wordt.
Door het vrachtverkeer te weren op het onderliggend wegennet ontstaat er een verschuiving naar de regionale wegen N14, N10 en N19. Maar doordat bepaalde routes niet meer interessant zijn voor het doorgaand vrachtverkeer zal er ook vrachtverkeer uit de Zuiderkempen verdwijnen omdat het andere routes neemt.

Tabel 1: aantal vrachtwagens in concept 3

	BAU 2030	Doorrekening
N14 nabij E313	198	240
N14 nabij ring Lier	101	190
N10 nabij ring Lier	103	120
N10 Begijnendijk	62	90
N19 nabij Aarschot	103	150
N19 Westerlo	105	190
Gestelstraat Olen	41	100

Specifiek voor concept 3 merken we dat het doel om tot een spreiding te komen resulteert in een aanzuigeffect:

- 20 vrachtwagens verschuiven van Heultje naar Herenthout, dit is bestemmingsverkeer voor de Zuiderkempen,
- 20 vrachtwagens rijden via Herenthout naar Heist-op-den-Berg, dit is bestemmingsverkeer voor de Zuiderkempen,
- 20 vrachtwagens rijden via Herenthout door de Zuiderkempen naar Vlaams-Brabant, dit is doorgaand verkeer en een ongewenst neveneffect van het spreidingsplan.

Het zelfde effect van doorgaand vrachtverkeer mag men verwachten bij een parallelroute, namelijk het Vlaams vrachtroutenetwerk (VLVRNW), concept 2 en concept 2 variant.

7.4.2. EFFECTEN OP DE DORPSKERNEN

Hieronder volgt een beschrijving van de effecten per gemeente. Voor sommige kernen realiseren we een daling tot 0 vrachtwagens. Deze 0 moet geïnterpreteerd worden als bijna geen vrachtwagens per uur. Er zal nog wel lokaal vrachtverkeer rijden (belevering supermarkt, verhuiswagen, huisvuilophaling, …). Ter illustratie is steeds een ochtendspitsuur vergeleken. De daluur en avondspits liggen in dezelfde grootordes wat vrachtverkeer betreft.
Het BAU2030 geeft weer hoeveel vrachtverkeer er zou rijden zonder maatregelen te nemen, de concepten geven de effecten weer in 2030 als we ingrijpen op het netwerk.

Aarschot

De stad ligt op de rand van het studiegebied. De tonnagebeperking is in het model ingevoerd met de N10 (richting Lier) en de spoorlijn Aarschot − Diest als zuidelijke grens. Vanuit het studiegebied Zuiderkempen komt het vrachtverkeer via de N10 en N19 terecht op de R25.
Doordat er ten zuiden van de N10 (richting Lier) en de spoorlijn en de spoorlijn Aarschot − Diest geen sturing is op het vrachtverkeer, is er een stijging in de omliggende dorpskernen. Flankerende maatregelen zijn wenselijk om het vrachtverkeer van de N19 en N10 via de R25 naar de E314 te sturen. Toch merken we een halvering van het aantal vrachtwagens in het centrum van Aarschot hoewel er geen tonnagebeperking is ingevoerd in het model. De daling is hier het effect van het sluiten van de spooroverwegen voor gemotoriseerd verkeer, waardoor doorgaand verkeer via de R25 wordt geleid.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Aarschot	42	20	20	20	20	20	20	20	20
N19	103	170	150	140	140	150	150	160	180
N10	68	100	100	110	110	100	100	110	130

Begijnendijk

De dorpskern van Begijnendijk grenst aan het studiegebied. In de dorpskern is in het model geen tonnagebeperking ingevoerd. De effecten zorgen dan ook voor een lichte stijging. Flankerende maatregelen zijn aangewezen om het doorgaand vrachtverkeer uit de Dorpsstraat en Kerkstraat te weren en via de N10 te laten rijden.
De stationsomgeving ligt wel in het gebied waar een tonnagebeperking is ingevoerd in de synthesedoorrekening, maar hier rijdt in het BAU2030 nauwelijks vrachtverkeer.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Begijnendijk	40	46	40	40	40	40	40	40	40
N10	62	90	90	100	100	90	90	100	120

Berlaar

In Berlaar kan het doorgaand verkeer geweerd worden op de route Herentals – Mechelen. Hierdoor zal het vrachtverkeer quasi uit de kern verdwijnen.
In Berlaar Heikant zijn er quasi geen verschillen. Dit komt omdat de rondweg in het BAU2030 als beslist beleid zit.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Berlaar	70	0	0	0	0	0	0	0	0
Heikant	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Grobbendonk

In Grobbendonk kan het doorgaand vrachtverkeer geweerd worden waardoor het vrachtverkeer quasi uit de kern verdwijnt.
De dorpskern van Bouwel heeft geen doorgaand (vracht)verkeer. Maar als we de verbindingswegen langs de kern mee in rekening brengen (N13, Stationlei) dan zal er ook daar quasi geen vrachtverkeer meer rijden.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Grobbendonk	34	0	0	0	0	0	0	0	0
Bouwel	90	0	0	0	0	0	0	0	0

Heist-op-den-Berg

In de kern Heist-op-den-Berg & Hallaar zien we een sterke daling, ¾ van het vrachtverkeer verdwijnt. Dit is exclusief de vrachtroute Lostraat – Oostelijke rondweg en de N10. Inclusief de vrachtroutes zien we een status quo. Flankerende maatregelen zijn nodig om te voorkomen dat het vrachtverkeer van de Lostraat via Heist-Goor en Grasheide richting Mechelen rijdt. Dit verkeer moet via de N10 – N15 rijden.
In Itegem halveert het aantal vrachtwagens; het verdeelcentrum van Casa blijft uiteraard vrachtverkeer genereren. Dit is exclusief de vrachtroute 's Herenweg.
In Wiekevorst verdwijnt 1/3 van het vrachtverkeer, een sterke daling komende vanuit Herentals en een stijging komende van Heist-op-den-Berg.
In de doortocht van Booischot zal quasi geen vrachtverkeer meer rijden.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Booischot	41	0	0	0	0	0	0	0	0
Itegem	37	20	20	20	20	20	20	20	20
Hallaar/Heist	79	20	20	20	20	20	20	20	20
Wittegracht	12	50	20	60	40	30	20	10	50
Lostraat	29	50	20	70	70	60	20	20	50
Rondweg	32	50	20	70	70	60	20	20	50
's Herenweg	25	0	0	0	0	60	0	0	0

Herentals

In Herentals zien we dat het doorgaand vrachtverkeer volledig uit het stadscentrum geweerd kan worden. Al zal daar wel nog vrachtverkeer rijden om het winkelcentrum te bevoorraden.
In Morkhoven en Noorderwijk is er een fikse daling en zal er quasi geen vrachtverkeer meer rijden. Ter info, de recent ingevoerde tonnagebeperking zit nog niet in het BAU2030, vandaar de daling in de concepten.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Herentals	73	0	0	0	0	0	0	0	0
Morkhoven	63	0	0	0	0	0	0	0	0
Noorderwijk	30	0	0	0	0	0	0	0	0

Herenthout

In Herenthout wordt het vrachtverkeer meer dan gehalveerd (inclusief indien de Boudewijnlaan een vrachtroute zou zijn). In concept 3 verdwijnt de doorgaande route Herentals – Herenthout – Berlaar – Mechelen. Ook de route vanaf op- en afrit Herentals-West via Bouwel verdwijnt. Hierdoor rijdt er quasi geen vrachtverkeer meer in de kern van Herenthout.
In concept 3 is er is er wel een doorgaande vrachtroute via de Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan – Uilenberg – Itegemsesteenweg. De daling van de route Herentals – Mechelen wordt hierdoor gecompenseerd met de route Herentals – Heultje/Heist-op-den-Berg waardoor op deze verbindingsweg ongeveer evenveel vrachtverkeer blijft rijden. In de Boudewijnlaan en op de s' Herenweg is er een stijging van het vrachtverkeer (x3 à 4)

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Herenthout	130	0	0	0	90	60	0	0	0
Boudewijnlaan	15	0	0	0	90	60	0	0	0

Herselt

In Herselt kan men het doorgaand vrachtverkeer weren in de kernen van Bergom, Blauberg en Ramsel waardoor er quasi geen vrachtverkeer meer zal rijden.
De N19 zal omwille van zijn wegfunctie meer vrachtverkeer opvangen, dat niet meer door de dorpskernen in de ruime omgeving kan rijden. Het vrachtverkeer in de doortocht van Herselt stijgt.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Bergom	24	0	0	0	0	0	0	0	0
Blauberg	13	0	0	0	0	0	0	0	0
Herselt	96	160	140	130	140	130	140	150	170
Ramsel	18	0	0	0	0	0	0	0	0

Hulshout

In de kernen van Hulshout en Westmeerbeek kan het doorgaand vrachtverkeer geweerd worden waardoor er quasi geen vrachtverkeer meer zal rijden. In Houtvenne geeft het verkeersmodel geen knelpunt van doorgaand vrachtverkeer aan.
Concept 4 laat nog een ontsluiting naar het bedrijventerrein toe via Westmeerbeek en Hulshout. In Hulshout blijft dan ongeveer evenveel vrachtverkeer rijden, in Westmeerbeek nog 1/3 t.o.v. BAU2030.
In concept 4 variant kan de kern van Westmeerbeek gevrijwaard worden van vrachtverkeer door een tangent te realiseren tussen de Netestraat en de N15. De Netestraat zou dan afbuigen komende van Heultje op de grens van het dorp met de Netevallei en aansluiten op de N15 in de omgeving van Hof ter Borgt. Door van deze route een voorrangsroute te maken en de invalswegen naar het centrum ondergeschikt te maken aan de voorrangsroute, wordt ook doorgaand autoverkeer door het centrum van Westmeerbeek ontmoedigd. Voor de Netestraat zou men zelfs een autoluwe oplossing kunnen overwegen met verkeersfilter, waardoor het kruipunt Netestraat – Hoogzand minder druk en veiliger wordt. De realiseerbaarheid van deze tangent is nog wel verder te toetsen o.w.v. waterberging Netevallei, natuurwaarde en erfgoed.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Houtvenne	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hulshout	14	0	0	0	0	0	20	0	0
Westmeerbeek	60	0	0	0	0	0	20	0	0

Laakdal

In Eindhout geeft het verkeersmodel geen knelpunt van doorgaand vrachtverkeer aan.
In Veerle kan het doorgaand vrachtverkeer geweerd worden waardoor er quasi geen vrachtverkeer meer zal rijden. In Vorst-Meerlaar kan 1/3 van het vrachtverkeer verdwijnen, en in Vorst ¾.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Eindhout	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veerle	62	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorst	42	11	11	11	11	11	11	11	11
Meerlaar	61	40	40	40	40	40	40	40	40

Lier

In Lier kan het doorgaand vrachtverkeer uit het stadscentrum geweerd worden. In tegenstelling tot bv. Herentals geeft het model hier nog wel vrachtbewegingen in het centrum aan. Dit kan te wijten zijn aan KMO-bedrijven die aan de binnenzijde van de ring gesitueerd zijn. Uiteraard zijn er ook nog de vrachtbewegingen om de winkels te bevoorraden.

In Koningshooikt, dat buiten het studiegebied ligt, is geen tonnagebeperking ingevoerd in de synthesedoorrekening. Toch zien we hier bijna een halvering van het vrachtverkeer t.g.v. de maatregelen die in Berlaar en Herenthout genomen worden.

Op de N10 en de N14 wordt de theoretische intensiteit/capaciteitsverhouding niet overschreden. De weg komt niet aan zijn verzadigingsgraad, wat niet wil betekenen dat er geen vertraagd verkeer is tijdens de spits. Ondanks de stijging van het aandeel vrachtverkeer valt dit als volgt te verklaren:

- Prognose dat de groei van het autoverkeer tempert, zelfs lichtjes daalt.
- De overweg Lispersteenweg is in het synthesescenario gesloten voor gemotoriseerd verkeer (fietstunnel) waardoor er geen doorgaand verkeer meer op de Lispersteenweg rijdt.
- De capaciteit van de aansluiting van de N14 op de R16 is verhoogd door van de N14 – R16 de hoofbeweging te maken, de Lispersteenweg is ondergeschikt gemaakt met een recht-in rechts-uit principe, waardoor er geen links afslaande bewegingen meer zijn op het kruispunt.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Lier	63	13	13	13	13	13	13	13	13
Konings-hooikt	75	40	40	40	40	40	40	40	40
N14 (Ranst)	101	190	200	190	190	190	200	200	220
N10 (Heist)	103	120	130	120	120	120	130	130	150

Nijlen

In Bevel kan het beperkt aandeel doorgaand vrachtverkeer geweerd worden waardoor er quasi geen vrachtverkeer meer rijdt. In Kessel en Nijlen kan het aandeel vrachtverkeer gehalveerd worden.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Bevel	13	0	0	0	0	0	0	0	0
Kessel & Kessel-Station	102	50	50	50	50	50	50	50	50
Nijlen	95	20	20	20	20	20	20	20	20

Olen

In de doortocht van Olen kan op de N152 het doorgaand vrachtverkeer geweerd worden waardoor er quasi geen vrachtverkeer meer rijdt. Indien de N152 ingeschakeld wordt als vrachtroute neemt het vrachtverkeer in de doortocht van Olen toe (VLVNW).
Ook de doortocht van OLV- en St-Jozef-Olen kan gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer. Het bedrijventerrein in St-Jozef-Olen wordt dan via de Gestelstraat op de N13 ontsloten. We zien een globale daling van het aantal vrachtwagens (-25%), er verdwijnen er 65 in de doortocht van St-Jozef-Olen en OLV-Olen en er komen er 49 bij in de Gestelstraat. Ook komt er geen vrachtverkeer meer vanuit de wijk Diependaal in Herentals.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Olen	44	60	0	0	0	0	0	0	0
OLV- & St-Jozef-Olen	65	0	0	0	0	0	0	0	0
Gestelstraat	41	100	100	100	100	100	100	100	100

Westerlo

In Oevel, Oosterwijk, Tongerlo en Zoerle-Parwijs kan het doorgaand vrachtverkeer geweerd worden waardoor daar quasi geen vrachtverkeer meer rijdt.
In de dorpskern van Westerlo ten zuiden van de N19 detecteert het verkeersmodel geen knelpunt van doorgaand vrachtverkeer. Op de N19 zelf stijgt het aantal vrachtwagens.
In Heultje blijft het aandeel vrachtverkeer in de doorrekening, concept 3, status quo. In andere concepten is er wel een stijging vast te stellen of kan het vrachtverkeer uit de dorpskern geweerd worden.

	# vrachtwagens tijdens ochtendspitsuur								
	BAU 2030	VL VRNW	concept 1	concept 2	concept 2 variant	concept 3	concept 4	concept 4 variant	concept 5
Heultje	21	60	50	0	0	20	30	0	0
Oevel	34	0	0	0	0	0	0	0	0
Oosterwijk.	22	0	0	0	0	0	0	0	0
Westerlo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zoerle-Parwijs	18	0	0	0	0	0	0	0	
N19 Westerlo	105	190	220	160	160	190	220	220	220

7.4.3. ANALYSE VAN DE GEWENSTE INGREPEN OP DE ROUTES

In een ambtelijke werkgroep werden de ingrepen die nodig zijn om elk concept optimaal en veilig te laten functioneren geïnventariseerd: het aantal kilometer nieuw aan te leggen fietspad, aantal km nieuwe weg, aantal herin te richten kruispunten en het aantal km te vervangen wegdek (betonplaten te vervangen door asfalt).

	Concept 1	Concept 2	Concept 2 variant	Concept 3	Concept 4	Concept 4 variant
# km nieuw fietspad	6,1 km	6,1 km	10,8 km	17, 4 km	16 km	10,7 km
# km nieuwe weg	0 km	9,2 km	2,4 km	0 km	0 km	2 km
# kruis-punten herinrich-ten	2	7	8	5	0	6
Ruwe raming €	€ 1.471.000	€ 17.271.000	€ 7.988.000	€ 3.914.000	€ 4.361.800	€ 6.637.000
# km te vervan-gen weg-dek	5,5 km	5,5 km	11,8 km	5,7 km	7,8 km	6,75 km
Ruwe ra-ming €	€ 2.580.550	€ 2.580.550	€ 6.029.800	€ 2.912.700	€ 3.755.850	€ 3.449.250
Totaal €	€ 4.051.550	€ 19.851.550	€ 14.017.800	€ 6.826.700	€ 8.117.650	€ 10.086.250

8. Samenvatting doorrekening synthesescenario verkeersmodel

8.1. *Algemene principes opbouw synthesescenario*

Volgende beschrijving omvat hoe de tonnagebeperking is doorgerekend in het verkeersmodel. Er is bij het schrijven van de synthesenota nog geen consensus binnen de stuurgroep over het vrachtroutenetwerk. Er wordt een tonnagebeperking ingevoerd voor doorgaand vrachtverkeer uitgezonderd:

- E313
- N14 – R16 –N10 – R25 - N19 – R15 – N13 (Grobbendonk-Geel)
- Gerheide – Watertorenstraat
- Herenthoutseweg – Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan – Itegemsesteenweg – 's Herenweg – Krombeekweg –Hulshoutsesteenweg – Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – Paul Van Roosbroecklaan – Lostraat
- Provinciebaan – Bergveld – Zoerlering Gevaertlaan – Heultje Dorp – August Canaertsstraat – Witte Gracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg
- Straten in de bedrijventerreinen

De visie van een overwegvrij spoornet van Infrabel wordt gevolgd: het sluiten van overwegen t.h.v. lokale erftoegangswegen voor gemotoriseerd verkeer.

Een helder snelheidsbeleid: 70-50-30:

- 70 km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BUBEKO
- 50 km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BIBEKO
- 50 km/u lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BUBEKO
- 30/km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 dorpskern
- 30 km/u lokale lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BIBEKO

8.2. Bespreking per gemeente

Aarschot

Er worden enkele specifieke ingrepen toegepast in het verkeersmodel naast de tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten overweg Oude-Mechelbaan voor gemotoriseerd verkeer
- Sluiten overweg Herentalsesteenweg voor gemotoriseerd verkeer (correctie t.o.v. scenario onderzoek)
- Sluiten overweg Gijmelstraat voor gemotoriseerd verkeer
- Sluiten overweg Grote Meur voor gemotoriseerd verkeer
- Sluiten overweg Goorstraat voor gemotoriseerd verkeer
- Sluiten overweg Oudenstokstraat voor gemotoriseerd verkeer

Effecten in de ochtendspits (OSP):

- Verschuiving van Gijmelsesteenweg naar Oude-Mechelsebaan (oostzijde N19)
- Sterke daling op Oude Mechelbaan (tussen N10 en N19) met zelfs een daling op de N10 richting R25 wat er kan op wijzen dat Oude Mechelbaan nu in de OSP hier als bypass gebruikt wordt. Door de knip aan de spooroverweg is men verplicht de gewestwegen te volgen i.p.v. door de woonwijk door te steken.
- Sterke daling in de binnenstad op de as Herseltsesteenweg − Pastoor Dergentlaan − Begijnhof − Statiestraat − Statieplein − Boudewijnlaan − Steenweg op St-Joris-Winge (zelfs tot aan op- en afrit E314) en op de as Leuvensesteenweg − Leuvensestraat − Martelarenstraat − Jozef Tielemansstraat − Theo De Beckerstraat − Bogaardenstraat − Gasthuisstraat − Schaluin en in de Elisabethlaan. Dit wijst op doorgaand verkeer dat uit de binnenstad geweerd kan worden met behulp van één ingreep. Het verkeer verplaatst zich naar de routes waar men een toename kan vaststellen, wat een gewenst effect is. Aandachtspunt vormt de Schoonhovendreef − Tieltsebaan − Rillaarsebaan langs waar men vanaf de ring een weg zoekt naar de E314. Flankerende maatregelen kunnen dit ongewenst effect voorkomen.
- In Leuvensesteenweg − Albertlaan zien we een toename, dit is te interpreteren als lokaal verkeer dat zich anders oriënteert om de stad uit te rijden tijdens de ochtendspits.

- De effecten hebben vooral betrekking op het autoverkeer. Het aandeel doorgaand vrachtverkeer in het centrum is beperkt. Op de gewestwegen is een lichte stijging van het vrachtverkeer waarneembaar door het te weren in de dorpskernen, wat een gunstig effect is.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon als in de ochtenspits maar met iets lagere intensiteiten, maar hier geen op Leuvensesteenweg – Albertlaan en geen daling op de N10.

Effecten in de avondspits (ASP):

- Vergelijkbaar patroon met OSP, maar dan zonder effecten op de N10.

Begijnendijk

Specifieke ingrepen die worden toegepast in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten overweg Haltestraat voor gemotoriseerd verkeer
- Sluiten overweg Kasteelstraat voor gemotoriseerd verkeer
- Plankenbrug – Sleutelbaan in de voorrang, Haltestraat ondergeschikt
- Sleutelbaan – Mechelbaan in de voorrang, Aarschotsebaan ondergeschikt

Effecten OSP:

- Globale daling van doorgaand verkeer door de kern van Begijnendijk op de as Haltestraat – Kleine Steenweg – Dorpstraat.
- Lokale verschuiving van Haltestraat naar Sleutelbaan – Mechelbaan – Liersesteenweg.
- Daling op Begijnendijksesteenweg wijst erop dat doorgaand verkeer geweerd wordt op langere afstand.
- Lichte stijging van vrachtverkeer op de N10 t.g.v. weren vrachtverkeer in de dorpskernen, wat een gunstig effect is.

Effecten daluur: gelijkaardig patroon.

Effecten ASP: gelijkaardig patroon.

Berlaar

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten overweg Stationsstraat voor gemotoriseerd verkeer
- Sluiten overweg Melkouwen voor gemotoriseerd verkeer
- Sluiten overweg Isschotweg voor gemotoriseerd verkeer
- Nieuwe Isschotweg met aansluiting op N10 t.h.v. nieuwe rondweg
- Optimalisatie Melkouwenstraat tussen Melkouwensteenweg en Isschotweg
- Oude Isschotweg wordt ondergeschikt gemaakt aan nieuwe Isschotweg
- Rondweg Berlaar Heikant waarbij er geen zijstraten aansluiten (knip Kegelstraat, Heimolenweg, Leemputten, Steenbeek), Houwstraat wordt T-kruispunt vanuit Putte, knip aan zijde Berlaar-Heikant. Aansluitingen Isschotweg en Gangelberg/Smidstraat gewijzigd t.o.v. referentiescenario.
- Doortocht Berlaar-Heikant (huidige N10- ondergeschikt aan rondweg (nieuwe N10)
- Voorrangsregeling Smidstraat – Gangelberg met aansluiting op N10, Smidstraat tussen N10 en Gangelberg ondergeschikt.
- Voorrangsregeling, doorgaand verkeer Bosstraat – Itegembaan (richting Berlaar), Itegembaan richting Itegem ondergeschikt. (In Itegem is Heibergstraat richting Berlaar ondergeschikt gemaakt en Bevelsesteenweg – Heibergstraat richting Itegem.)

Effecten OSP:

- Sterke afname van doorgaand verkeer door de kern van Berlaar op de as Herentals - Mechelen met ook een daling in Herenthout en Koningshooikt.
- Verschuiving van lokale verkeer van Misstraat – Stationsstraat naar Bastijnstraat – Liersesteenweg.
- Sterke daling Itegembaan, Bosstraat en Hertstraat.
- Beperkte daling in de Legrellestraat.
- Een stijging in de Smidstraat. Maar deze stijging is kleiner dan de daling op de Misstraat. Er verdwijnt bijna 2 keer zoveel verkeer dan er verschuift wat dus een sterke winst betekent.
- Lichte stijging op de rondweg en daling in de doortocht van Berlaar Heikant t.g.v. wijzigingen aansluitingen Isschotweg en Gangelberg/Smidstraat.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon, met één belangrijk verschil. Logischerwijs zijn de stijgingen en dalingen kleiner in een daluur dan een spitsuur. Dat is ook zo in Berlaar behalve op de verbinding Herenthout − Berlaar − Koningshooikt. Dit is te wijten aan het hoge aandeel doorgaand vrachtverkeer dat geweerd wordt. Het aandeel vrachtverkeer is in verhouding tot het totale verkeer groter in een daluur dan in een spitsuur. Op de meeste wegen voorspelt het model een daling van een 10-tal vrachtwagens terwijl dit op de as Herenthout − Berlaar −Koningshooikt over bijna 100 vrachtwagens (+3,5t) per uur gaat.

Effecten ASP: gelijkaardig patroon als in de OSP.

Grobbendonk:

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Realisatie nieuwe aansluiting Industrieweg op N13 en verkeerslichten aan op- en afrit op N13 (beide aansluitingen).
- Sluiten overweg Binnenheide voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Berg en Dal voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Nieuwendijk voor gemotoriseerd verkeer.
- Knip Klein Gentstraat.
- Voorrangsregeling aanpassen vanuit Boudewijnlaan afbuigen op Astridplein van/naar Vorselaar, met een knip op het Astridplein op as Boudewijnlaan − Bergstraat.
- Voorrangsregeling: noordzijde, oost-west verbinding Astridplein tweerichtingsverkeer, ondergeschikt T-aansluiting op Schransstraat, hoofbeweging richting Bergstraat (P ondergeschikte aftakking met knip richting Boudewijnlaan).
- Voorrangsregeling Pulsesteenweg − Vierselsebaan hoofdbeweging, Leopoldstraat ondergeschikte T-aansluiting.
- Maatregelen studie Middenkempen mee doorgerekend die effect hebben op doortocht Grobbendonk: knip Reebergenlaan + Heirbaan + Berkelheide te Vorselaar, en knip Warme Handstraat + Heirbaan te Grobbendonk.

Effecten OSP:

- Daling in de Klein Gentstraat
- Daling in Echelpoel
- Stijging in de Stationlei, lokale verschuivingen t.g.v. het sluiten van de overwegen. Maar deze weg kan dat aan, zeker bij een ongelijkvloerse kruising.
- Daling op de as Leopoldstraat – Bergstraat rijrichting Lindekens.
- Daling in de Warme Handstraat.
- Daling in de Kerkeveldstraat – Nijverheidsstraat.
- Sterke daling in Heirbaan.
- Verschuiving van de Heirbaan naar de Schransstraat, in centrum waaiert dit uit, geen effect richting Lindekens.
- Op de N13 een afname tussen Nijlen en Lindekens t.g.v. de maatregelen aan de spooroverwegen in Nijlen.
- Ongeveer 35 vrachtwagens per uur minder door het centrum van Grobbendonk.
- De Vaartkom – Eikenlei – Kapelletjesstraat en de Waterwinningsstraat worden aangeduid als potentiële sluiproute. Hier is monitoring gewenst om na te gaan of ook hier op circulatie moet worden ingezet.

Effecten daluur:

- In de daluren is een gelijkaardig patroon merkbaar op de erftoegangswegen waar het sluipverkeer geweerd wordt, maar in lagere aantallen dan tijdens de spits.
- Op de verbindingswegen naar de buurgemeenten is er een stijging, maar de intensiteiten blijven wel veel lager dan tijdens de spits.

Effecten avondspits: gelijkaardig patroon als in de ochtendspits

Heist-op-den-Berg

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Visie overwegvrij spoornet met:
  - Verleggen Isschotweg met ongelijkvloerse kruising + aansluiting op rondweg Berlaar Heikant
  - Sluiten overweg Oude Liersebaan voor gemotoriseerd verkeer
  - Sluiten overweg Peremansheidestraat voor gemotoriseerd verkeer
  - Sluiten overweg Broekmansstraat voor gemotoriseerd verkeer
  - Sluiten overweg Kloosterveldstraat voor gemotoriseerd verkeer
  - Sluiten overweg Kleine steenweg voor gemotoriseerd verkeer
- Voorrangsregeling hoofdbeweging Heibergstraat (tak Itegem) – Bevelsesteenweg, Heibergstraat (tak Berlaar) ondergeschikt.
- Voorrangsregeling hoofdbeweging 's Herenweg – Krombeekweg (tak Wiekevorst), met Nieuwendijk als ondergeschikte tak. Krombeekweg (tak Itegem) sluit aan op Nieuwendijk i.p.v. op 's Herenweg.
- Voorrangsregeling hoofdbeweging Krombeekweg (tak Itegem) – Hulshoutsesteenweg, en Krombeekweg (tak Wiekevorst) ondergeschikt.
- Voorrangsregeling, hoofdbeweging Herentalsesteenweg – Wiekevorstsesteenweg, en Hulshoutsesteenweg ondergeschikt.
- Voorrangsregeling hoofdbeweging Herentalsesteenweg (tak Wiekevorst) rondweg, Broekstraat en Herentalsesteenweg (tak Heist) ondergeschikt.
- Voorrangsregeling, gelijkwaardige aansluiting rondweg op Westerlosesteenweg, hoofdbeweging Westerlosesteenweg (tak Booischot) – Paul Van Roosbroeklaan, Westerlosesteenweg (tak Heist) ondergeschikt.
- Bypas Lostraat – Paul Van Roosbroeklaan (richting Oostelijke rondweg).
- Knip Schoorstraat tussen Indutrieterrein en Kasteelstraat
- Realisatie streefbeeld N10:
  - Kleine Steenweg rechts in rechts uit
  - Knip Linieberg
  - Knip Baeske Broeckstraat
  - Rotonde Pijpelstraat –Schrieksesteenweg
  - Knip Raamstraat
  - Knip Moerstraat

- Knip Willem Raapstraat
- Knip Jaarmarktstraat
- Knip Vijverstraat (beide zijden)
- Knip aftakking Liersesteenweg
- Knip Maria Coolstraat
- Knip Kwadenplasstraat
- Knip Mechelbaan/Lange Molenstraat (met interne doorkoppeling)
- Mechelbaan (tak Booischot) rechts in rechts uit
- Knip Misweg
- Knip Langveldstraat
- Knip Heistse Hoekstraat
- Knip Lerrekensstraat (beide zijden)
- Wouwerstraat rechts in rechts uit
- Ovonde Fabiola met nieuwe aantakking industrieterrein

Effecten OSP:

- Toename op de Isschotweg t.g.v. sluiten overweg Melkouwen en sturing op de voorrangsregeling op de verbindingen tussen Berlaar en Itegem.
- Sterke daling op de Oude Liersebaan.
- Sterke daling op de as Schoorstraat – Hoge Brugstraat – Frans Coeckelbergstraat, met effecten tot in de Leopoldlei – L Carréstraat – Hallaarstraat.
- De daling t.g.v. de knip in Schoorstraat en Oude-Liersebaan is groter dan de verschuiving naar de N15 en de Lostraat.
- Daling in de Kasteelstraat
- Lichte stijging op de Herentalsesteenweg (tussen rondweg en centrum), mogelijks een gevolg van andere routekeuze ter hoogte van Itegem.
- Lichte daling op de N15 tussen rondweg en Booischot
- Op de Westerlosesteenweg minder ingaand verkeer naar het centrum, lichte stijging van uitgaand verkeer wat kan wijzen op een verschuiving van de Hoge Brugstraat t.g.v. knip Schoorstraat.
- Lokale verschuivingen t.g.v. sluiten overwegen voor gemotoriseerd verkeer.
- Stijging op de N10 tussen de N15 en de Schoorstraat (lokale verschuiving t.g.v. knip Schoorstraat).

- Geen ongunstige effecten door realisatie streefbeeld N10, wat wel de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N10 zal doen verbeteren.
- Sterke stijging op de as Lostraat − Oostelijke rondweg − Herentalsesteenweg - Hulshoutsesteenweg.
- Daling van vrachtverkeer op Isschotweg, verbinding Itegem − Hallaar, N15 Booischot en in Heist o/d Berg tussen ovonde N10 en rotonde Lostraat. De maatregelen in de Zuiderkempen zorgen ook voor een daling op de N15 van/naar Putte.
- Stijging van vrachtverkeer op de vrachtroutes: N10, Lostraat − Oostelijke Rondweg − Herentalsesteenweg − Hulshoutsesteenweg.
- Daling in Wiekevorst centrum + verbinding naar Herenthout, verbinding naar Morkhoven en verbinding naar Itegem. Er is duidelijke vermindering van doorgaand verkeer op de as Heultje − Wiekevorst − Herenthout, maar in Witte Gracht valt dit niet op door een stijging van het vrachtverkeer daar.
- Lichte stijging in de Pompoenstraat (Wiekevorst, verbinding met Heist-op-den-Berg).
- In Itegem is er een daling van doorgaand vrachtverkeer en lokale verschuivingen van autoverkeer vast te stellen. In Itegem oriënteert men zich meer via de Isschotweg op de N10 i.p.v. via Hallaar − Heist-op-den-Berg te rijden.

Effecten daluur:

- Gelijkaardige effecten als in de OSP. Maar geen stijging in de Pompoenstraat en een sterkere daling in de doortocht van Itegem.

Effecten ASP:

- Gelijkaardige effectenals in de OSP. Maar ook hier geen stijging in de Pompoenstraat, lokale verschuivingen in het centrum van Itegem en een lichte daling op de Hooiweg.

Herentals

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten overweg Wijngaard voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Bosbergen voor gemotoriseerd verkeer.
- Knip Sint-Jobsstraat onder spoorlijn.
- Knip Herenthoutseweg buitenzijde ring.
- Nieuwe wegverbinding langs Albertkanaal tussen Lierseweg en de Aarschotseweg.
- Knip Veldhoven onder de voormalige spoorlijn.
- Knip Klein Gentstraat.
- Knip Hoge weg bij de fietssnelweg F106.
- Knip Duipt bij de F106.
- Knip Roetershoek bij de F106.
- Knip Waterpoel bij de F106.

Effecten OSP:

- Sterke daling op de Herenthoutseweg tussen ring en industrieterrein. De daling is sterker dan de verschuiving. De verschuiving is deels via het industrieterrein / E313 en deels via de nieuwe wegverbinding.
- Globale daling op de verbinding Herentals, Herenthout, Berlaar, Koningshooikt, Mechelen. Dit valt niet op tussen Herenthout en Herentals wat een gevolg is van het weren van sluipverkeer op Hoge Weg − Heikant. Dit verplaatst zich naar de Herentalsesteenweg, wat een wenselijk effect is.
- De knip van de Herenthoutseweg, buitenzijde ring, zorgt ook voor een daling van verkeer in de binnenstad. Dit effect wordt nog versterkt door de invoering van een zone 30 en het sluiten van de spoorwegovergangen.
- Sterke daling in de Sint-Jobsstraat buitenzijde ring, beperkte daling binnenzijde ring. Dit verkeer verplaatst zich naar de N13 (verbinding met Geel).
- Daling in Veldhoven en Klein Gentstraat.
- Het weren van doorgaand vrachtverkeer in de Zuiderkempen heeft ook effecten op de Middenkempen aangezien het vrachtverkeer er daalt op de R15, N153 en N123 zonder dat daar maatregelen getroffen zijn in het verkeersmodel. Dit zorgt voor een daling in PAE ondanks de stijging van het aantal personenwagens.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon als in de OSP, maar met ook een daling op de Lichtaartseweg. De daling op de Lichtaartseweg is een sterke daling van het vrachtverkeer, het autoverkeer neemt er toe.

Effecten ASP: gelijkaardig patroon OSP.

Herenthout

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Knip Heikant
- Voorrangsregeling aanpassen met als hoofdbeweging Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan, en de Molenstraat ondergeschikt
- Voorrangsregeling, hoofdbeweging Boudewijnlaan – Uilenberg, en Heikant, Doornstraat en Wiekevorstsesteenweg zijn ondergeschikt
- Voorrangsregeling, Uilenberg + Langstraat + Itegemse Steenweg (richting Itegem) gelijkwaardig, Itegemsesteenweg richting centrum ondergeschikt
- Voorrangsregeling, Langstraat –Bevelsesteenweg hoofdbeweging, Punt ondergeschikt
- Voorrangsregeling Bevelsesteenweg – Heikant hoofdbeweging, Bevelsesteenweg richting Kruiskensberg ondergeschikt + knip thv Kruiskensberg

Effecten OSP

- Globaal gezien een daling van verkeer in de hele dorpskern (effect zone 30).
- Het sterkst is de daling op de verbinding Herentals – Herenthout – Berlaar – Koningshooikt – Mechelen. Dit is een effect van de knip in Herentals, maar dit zorgt vooral voor lokale wijzigingen; en nog meer het effect van het knippen van de overweg in Berlaar. Het gaat hier zowel om een daling van autoverkeer als een daling van vrachtverkeer.
- Tussen Herentals en Herenthout (vanaf de Boudewijnlaan), valt deze daling niet op omdat door het weren van het sluipverkeer op Heikant, dat verkeer verschoven is naar de Herentalsesteenweg. Dit is een wenselijk effect.
- Ook is er een lichte stijging op de verbinding Bouwelsesteenweg. Dit is een verschuiving als gevolg van de knip Klein Gentstraat, via Herenthout naar Herentals Industrie. Het gaat om een stijging van autoverkeer, het aandeel vrachtverkeer daalt er. Op zich een gewenst effect conform de wegencategorisering, al zou een verschuiving naar de N13 – Wolfstee nog meer wenselijk zijn.

Maar de daling op Markt – Molenstraat is wel groter dan de beperkte verschuiving van het verkeer van de Klein Gentstraat.

- We zien zelf een lichte daling in Uilenberg, echter een stijging in de Boudewijnlaan, zowel van vrachtverkeer als autoverkeer.
- Ook op de Itegemsesteenweg is een stijging waar te nemen van vrachtverkeer.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon als in de OSP.
- In het daluur komen de effecten op het vrachtverkeer sterker in beeld, omdat er dan minder autoverkeer is. Globaal gaat het om volgende effecten:
  - Op de verbinding naar Bouwel -14.
  - Op de verbinding met Berlaar -94.
  - Op de verbinding met Itegem +21 (daling -17 in centrum)
  - Uilenberg ongeveer status quo.
  - Op de sluiproute Heikant -15.
  - In de Boudewijnlaan +32. Dit is deels een verschuiving van Heikant en deels een toename naar Itegem.
  - Een daling op de verbinding naar Herentals -50. Deze is minder sterk dan richting Berlaar t.g.v. een verschuiving van Heiken en een toename naar Itegem, ongeveer 50/50.
- Globaal zien we een sterke daling van het doorgaand vrachtverkeer. Vooral op de verbinding met Berlaar is er een zeer sterke daling, sterke daling op de verbinding met Herentals, en lichte daling op de verbinding met Bouwel. Een stijging op de verbinding met Itegem.

Effecten ASP: gelijkaardig patroon OSP.

Herselt

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten van de overweg Hammerstraat voor gemotoriseerd verkeer
- Voorrangsregeling, Herentalsesteenweg – Provinciebaan (richting N19) hoofdbeweging, Herentalsebaan (richting centrum) en Provinciebaan (richting Westmeerbeek) ondergeschikt
- Voorrangsregeling, N19 hoofdbeweging, N152 ondergeschikt (T-aansluiting)

Effecten OSP:

- Op de N15 komt minder verkeer vanuit Westmeerbeek. De daling is te wijten aan het weren van doorgaand vrachtverkeer want het autoverkeer neemt licht toe. De toename van het autoverkeer is te wijten aan de snelheidsbeperking van 50 km/u op de lokale erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, wat een gunstig effect is conform de wegencategorisering.
- Stijging van vrachtverkeer op de N19.
- De effecten op het vrachtverkeer zijn conform de wegencategorisering.

Effecten daluur: gelijkaardig patroon.

Effecten avondspits: gelijkaardig patroon.

Hulshout

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- geen

Effecten OSP:

- Daling op de N15
- Lichte verschuiving autoverkeer van de Strokapelstraat naar de Langestraat t.g.v. het overwegvrij spoornet in Begijnendijk.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon als OSP.

Effecten ASP:

- Gelijkaardig patroon als OSP.

Laakdal

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Aanpassing afrit Geel-Oost opgenomen in model.

Effecten OSP:

- Sterke daling op de N127 tussen Veerle en Zammel.

Effecten daluur: Gelijkaardig patroon als in de OSP.

Effecten ASP: Gelijkaardig patroon als OSP, maar beperkter effect.

Lier

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten overweg Vinkenstraat (Boechout) voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Galgenveld (beide spoorlijnen) voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Boshoek (Boechout) voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Lispersteenweg voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Kriekenstraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Bist voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Marnixdreef voor gemotoriseerd verkeer.
- Knip Beatrijslaan onder spoorlijn.
- Knip Antwerpsesteenweg onder spoorlijn.
- Voorrangsregeling aanpassen met R16 − N14 als hoofdbeweging, en Lispersteenweg rechts in rechts uit.
- Realisatie aansluiting stationsomgeving op de R16.
- Realisatie nieuwe aansluiting N108 (Waversesteenweg) op de R16

Effecten OSP:

- Lokale verschuiving van Boshoek (Boechout) naar Vinkenstraat. Boshoek kent een sterkere daling dan het verkeer dat verschuift naar Vinkenstraat. Boshoek wordt hier als sluiproute gedetecteerd. De daling op Boshoek is zo sterk dat er zelfs een lichte daling is vast te stellen op de Lintsesteenweg.

- Lokale verschuiving van Galgenveld naar de aansluitingen op de Antwerpsesteenweg.
- Op de Antwerpsesteenweg stijgt het aandeel verkeer hoe dichter men de ring benadert, zowel binnenzijde als buitenzijde ring. Er is een daling nabij de spoorlijn.
- De nieuwe ontsluiting van de stationsomgeving op de R16 kan mee fungeren als stedelijke ontsluitingsweg. Indien dit niet gewenst is kunnen er flankerende maatregelen genomen worden. Het model geeft echter geen doorgaand verkeer aan vanaf deze as, de daling in de binnenstad is sterker dan de stijging vanuit deze ontsluitingsweg.
- Een zeer sterke daling op de Lispersteenweg zonder een noemenswaardige toename op de Hagenbroeksesteenweg (binnenzijde ring). Men ziet duidelijk dat de verschuivingen van herkomst- en bestemmingsverkeer naar de ring via Hagenbroeksesteenweg en Antwerpsesteenweg lager zijn dan de daling op de Lispersteenweg. Dit duidt op het weren van doorgaand verkeer uit het centrum dat nu conform de wegencategorisering langs de ring rijdt.
- Globaal zien we een afname in de gehele binnenstad. Lokaal is er een toename, wat het gevolg is van herkomst- en bestemmingsverkeer dat een andere route neemt om van/naar de ring te rijden. Het sluiten van de overwegen en de ongelijkvloerse kruising met het spoor (Antwerpsesteenweg) zorgen ervoor dat het sluipverkeer uit de wijken en de stadskern wordt geweerd. Een deel van dit verkeer verschuift conform de wegencategorisering naar de N14 - R16 – N10. Het model geeft geen capaciteitsproblemen aan. Bij de opmaak van het actieplan wordt best wel opgenomen om de robuustheid van de R16 – N14 te garanderen, om de verschuivingen van de verkeersstromen op te vangen.
- Het weren van doorgaand vrachtverkeer in de Zuiderkempen en het sluiten van de overweg aan het station in Berlaar zorgt voor een daling van doorgaand verkeer in de kern van Koningshooikt op de as Bernard Van Hoolstraat – Koningsplein – Mechelbaan.

Effecten daluur: Gelijkaardig patroon t.o.v. OSP.

Effecten ASP: Gelijkaardig patroon t.o.v. OSP.

Nijlen

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten overweg Looystraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Boshoek voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Hellevoortstraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Rector De Ramstraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Bevelsesteenweg voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Statiestraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Molenstraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Loze Bareel voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Emblemsesteenweg voor gemotoriseerd verkeer.
- Nieuwe wegverbinding tussen de Breugelhoefstraat en N13 met voorrangsregelingen:
    - Hoofdbeweging rondweg – Grote Baan, en Kesselsesteenweg als ondergeschikte tak
    - Hoofdbeweging rondweg – Koningsbaan (tak Kesselse Heide), Koningsbaan (tak centrum) ondergeschikt + knip doorsteek Breugelhoevestraat - Koningsbaan)
    - Hoofdbeweging Koningsbaan – Breugelhoevestraat (tak Nijlen), Breugelhoevestraat (tak Kesselse Heide) ondergeschikt
- Voorrangsregeling, verkeerslichten kruispunt Broechemsesteenweg – Breugelhoevestraat met linksafslagstrook van Broechemsesteenweg naar Breugelhoevestraat. Broechemsesteenweg hoofdverbinding, Breugelhoevestraat, Zwanenstraat en Heibloemstraat ondergeschikt.
- Voorrangsregeling, kruispunt centrum zonder verkeerslichten. Hoofdbeweging Gemeentestraat – Albertkanaalstraat, Statiestraat en Nonnenstraat ondergeschikt. Knip Kerkstraat, onderdeel van autoluw/parkeervrij Kerkplein.
- Knip Lindekensbaan (potentieel ontsnipperings- en onthardingsproject).
- Knip Kruiskensbaan (potentieel ontsnipperings- en onthardingsproject).
- Voorrangsregeling, hoofdbeweging Itegemsesteenweg – Kruiskensbaan (tak Berlaar), Kruiskensbaan (tak Kruiskensberg) ondergeschikt.
- Voorrangsregeling hoofdbeweging Itegemsesteenweg – Heikant (tak Herenthout), Heikant (tak Bevel) ondergeschikt.
- Voorrangsregeling (Herenthout) Heikant – Bevelsesteenweg (tak Herenthout) hoofdbeweging, Bevelsesteenweg (tak Kruiskensberg) ondergeschikt.

Effecten OSP:

- We zien een sterke daling op alle toegangswegen rond de kern van Nijlen. Dit wil zeggen dat er heel wat doorgaand verkeer uit de kern van Nijlen geweerd kan worden indien men stuurt op de overwegen. Met gunstige effecten tot in Bevel en Lindekens (Grobbendonk). Dit wijst ook op vooral lokaal gebruik van de rondweg. Ongeveer 2/3 (lokaal) verkeer verschuift zich naar de rondweg en 1/3 verdwijnt (doorgaand).
- Aandachtspunten vormen sluipverkeer in Achterbist en een toename van verkeer in de smalle Kapellebaan. Via flankerende maatregelen te overwegen hier bij te sturen.
- Ten gevolge van het sluiten van de overwegen voor gemotoriseerd verkeer zien we een lokale verschuiving van verkeer naar de N13. Een lichte toename tussen Lier en Kessel en een lichte toename tussen Kessel en Nijlen, maar een sterke afname in Kessel Dorp en zeer sterke afname in het centrum van Nijlen. De effecten zijn dus conform de wegencategorisering.
- Ook is er een sterke daling zichtbaar op de as Stationssteenweg – Emblemsesteenweg.
- Ook is er een sterke afname in de Torenvenstraat en de Lindekensbaan met uitzondering van het segment tussen de Emblemsesteenweg en de Heidestraat.
- De maatregel aan Kruiskensberg zorg voor een lokale verschuiving.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon als in de OSP. Maar in het daluur weegt het vrachtverkeer wel zwaarder door in de daling van de verkeersintensiteiten.

Effecten ASP: Gelijkaardig patroon als in de OSP.

Olen

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Sluiten overweg Doffen voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Stationsstraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Sluiten overweg Meirenstraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Knip Sint Jobsstraat (Herentals) onder de spoorweg

Effecten OSP:

- Sterke daling op de as Lichtaartseweg – Stationsstraat – Oevelseweg.
- Lichte daling op de Larumseweg en Bellen. Lichte stijging in Velveken wat voorkomen kan worden met flankerende maatregelen.
- Sterke daling in Zavelbosstraat – Watertorenstraat.
- Sterke stijging in de Gestelstraat.
- De globale daling in St-Jozef- en OLV-Olen is veel groter dan de stijging, wat wijst op het weren van doorgaand verkeer, ongeveer 20-25%.
- Stijging op de N13, wat conform de wegencategorisering is.
- Daling in de Bulestraat en de Boerenkrijglaan. Dit is bijna volledig het gevolg van het weren van doorgaand vrachtverkeer.
- Daling in de Sluizenweg t.g.v. snelheidsbeperkingen en de maatregelen in St-Jozef-Olen.
- Lichte stijging op de N152, wat conform de wegencategorisering is. Het betreft een daling van vrachtverkeer en een stijging van autoverkeer.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon als in de OSP, maar zonder stijging op de N152 en met een lichte daling in St-Maartenstraat – Noorderwijkseweg.

Effecten ASP: Gelijkaardig patroon OSP.

Westerlo

Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:

- Geen

Effecten OSP:

- Een lichte toename op de N152 tussen Zoerle-Parwijs en Herentals. Dit valt te verklaren door een verschuiving van de lokale erftoegangswegen t.g.v. de snelheidsbeperkingen, wat een gunstig effect is conform de wegencategorisering. Het gaat hier om autoverkeer, het vrachtverkeer daalt er.
- Tussen Zoerle-Parwijs en de N15 stijgt zowel het auto- als het vrachtverkeer op de N152, wat conform de wegencategorisering is.
- De maatregelen in St-Jozef-Olen zorgen voor minder doorgaand verkeer in Oevel en Tongerlo.

- Stijging op de N152, wat conform de wegencategorisering is. Het betreft een daling van vrachtverkeer en een stijging van autoverkeer.
- Een sterke stijging op de N19, wat conform de wegencategorisering is. Het betreft hier vooral vrachtverkeer.

Effecten daluur:

- Gelijkaardig patroon als OSP, maar geen stijging van verkeer op de N152 in Oosterwijk.

Effecten avondspits: Gelijkaardig patroon OSP.

9. Vervolgtraject

De synthesenota is een beschrijving van de onderzoeksresultaten bij het synthesescenario. De volgende stap is de opmaak van een eindrapport met actieplan. Hierbij wordt het concept vertaald naar een visie en acties uitgesplitst naar de verschillende partners. Daarbij zullen ook de kaarten worden herwerkt.

10. Bijlagen

10.1 Fiche bereikte doelstellingen per gemeente.

10.2. Kaartenbundel synthesescenario

10.3. Studierapport doorrekeningen

10.4. Kaartenbundel studierapport doorrekeningen

Bijlage 1 Fiche bereikte doelstellingen per gemeente.

Deze fiche omvat een cijfermatige samenvatting van de belangrijkste elementen uit de oriëntatienota en het conceptueel onderzoek met behulp van het regionaal verkeersmodel Kempen. De fiche geeft aan:

- waar de gemeente nu staat en wat de verwachte prognoses zijn in 2030,
- of de vooropgestelde doelstelling gehaald wordt,
- een overzicht van de aandachtspunten bij het uitschrijven van de visie en de opmaak van het actieplan.

De afweging is steeds t.o.v. het synthesescenario. Daar waar kansen liggen uit een ander scenario om dichter bij de doelstelling te geraken wordt er specifiek naar verwezen.

Er is tevens een fiche opgemaakt voor het ganse studiegebied van de Zuiderkempen.

De cijfers van de modal shift zijn verschillend t.o.v. die in de oriëntatienota.

In de oriëntatienota werd is nog naar de oude manier van de berekening van de modal shift weergegeven waarbij elke autoverplaatsing als niet duurzaam werd beschouwd. Bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is er onder alle vervoerregio's afgesproken dat alle volwassen passagiers als duurzaam aanzien worden, als een vorm van carpoolen. Deze andere manier van berekenen geeft vervolgens een vertekend beeld aan de doelstellingen in het Vlaams klimaatbeleidsplan waar men tegen 2030 10% minder autoverplaatsingen moet realiseren t.o.v. 2015, aangezien in het Vlaams klimaatplan geen onderscheid is gemaakt tussen autobestuurders en autopassagiers. Daarom is de modal shift van 2017 (basisjaar waarop de data van het verkeersmodel zijn gebaseerd) herberekend naar een modal shift waarbij de autopassagiers ook als duurzaam worden aanzien. Vervolgens moet men vanuit deze nieuw berekende modal shift 10% minder autoverplaatsingen realiseren tegen 2030 om de klimaatdoelstellingen te behalen.

Fiche Zuiderkempen

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

ZUIDERKEMPEN								
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	10,9	7,0	3,3	3,2	12,2	**36,6**	4,9	58,5	**63,4**
Referentie 2030	12,3	7,3	4,0	3,8	11,4	**38,9**	4,4	56,7	**61,1**
Auto scenario 1	13,2	7,7	4,3	4,0	11,0	**40,1**	4,1	55,8	**59,9**
Auto scenario 1B	13,1	7,6	4,3	4,0	11,1	**40,0**	4,1	55,9	**60,0**
Auto scenario 2	13,6	7,8	4,4	4,1	10,9	**40,7**	4,0	55,3	**59,3**
Auto scenario 3	14,0	7,9	4,5	4,2	10,7	**41,3**	3,8	54,9	**58,7**
Auto scenario 4	13,0	7,6	3,9	3,7	11,5	**39,8**	4,2	56,1	**60,2**
Synthese	13,7	7,9	4,1	3,9	11,1	**40,8**	3,9	55,4	**59,2**

Aantal voertuig-kilometers:

ZUIDERKEMPEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personenwagen	ASP Personenwagen	Etmaal Personenwagen	OSP Vrachtwagen	ASP Vrachtwagen	Etmaal Vrachtwagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-3%	0%	-4%	-12%	-12%	-13%	-4%	-1%	-5%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	0%	-5%	-5%	-4%	0%	0%	0%
Auto scenario 1B	0%	0%	0%	-5%	-5%	-4%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	0%	0%	0%	-4%	-3%	-3%	0%	0%	0%
Auto scenario 3	1%	1%	1%	-5%	-3%	-4%	0%	0%	0%
Auto scenario 4	1%	0%	1%	-5%	-4%	-4%	0%	0%	0%
Synthese	-1%	-1%	-1%	-5%	-3%	-3%	-1%	-1%	-1%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen:

- De Zuiderkempen behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen, een bijkomende inspanning van 5,8% is noodzakelijk.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 3% t.o.v .2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. Voor het vrachtverkeer realiseert men een daling van 10% in de Zuiderkempen. Dit is relatief omdat er buiten het studiegebied een stijging is t.g.v. vrachtverkeer dat niet gerelateerd is aan de Zuiderkempen nu rond i.p.v. door de Zuiderkempen rijdt. Dit is niet problematisch omdat de het Vlaams klimaatplan een stijging van 14% heeft ingecalculeerd.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

In de Zuiderkempen zijn er 5 punten die op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staan van Wegen en Verkeer.

- In Heist-op-den-Berg: N10 Liersesteenweg x Mechelbaan
- In Herentals: R15 Ringlaan x Herenthoutseweg
- In Lier:
    - Hagenbroeksesteenweg, R16 Binnenring, R16 Buitenring
    - Aarschotsesteenweg nr. 93 - 190
    - Antwerpsesteenweg, R16 Binnenring, R16 Buitenring

In de regio Zuiderkempen gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 4567 ongevallen met gewonden en 66 ongevallen met een dodelijk slachtoffer (incl. ongevallen op E314). Begijnendijk is de enige gemeente die in die periode geen enkel ongeval kende met dodelijk slachtoffer.

Er is geen duidelijke tendens merkbaar in het aantal ongevallen per jaar. Verdere inspanningen zijn nodig i.k.v. de Vision Zero.

Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

Er is vooropgesteld in de kernen de norm van 650 pae/rijrichting niet te overschrijden. Dit is namelijk het verkeer wat een standaard kruispunt kan verwerken. Als er meer verkeer is moet men over gaan tot ingrepen als afslagstroken, verkeerslichten, rotondes, … Deze oplossing zorgen ervoor dat er nog meer verkeer door het centrum kan rijden en nemen ruimte in die ten koste gaat van voetgangers, fietsers, groen, … We kijken hier naar de dorpskern, onder de kerktoren, waar de ruimte vaak beperkt is. De overgangszones tussen kern en rand bebouwde kom zijn vak voorzien van bredere wegprofielen en kunnen meer verkeer aan, er is daar ook ruimte voor fietspaden.

De prognoses voor 2030 (BAU2030) geven aan dat er bovengrens van 650 pae overschreden wordt in de doortochten van Berlaar-Heikant, Herselt, Lier, Olen en Nijlen. Grobbendonk flirt met de bovengrens.

- In Berlaar-Heikant wordt de doelstelling gehaald indien er een rondweg wordt gerealiseerd.
- In Herselt verkiest men een doortocht boven een rondweg en wordt de doelstelling niet gehaald. De doortocht is heringericht met veilige fietspaden.
- In Lier wordt de doelstelling gehaald t.g.v. in te grijpen op de circulatie in de binnenstad (knip Antwerpse- en Lispersteenweg t.h.v. de spoorlijn).
- In Olen wordt de doelstelling niet gehaald. Een rondweg is er niet realiseerbaar. Er is reeds een veilige doortocht herinrichting gerealiseerd met fietspaden. Doorgaand vrachtverkeer kan er geweerd worden.
- In Nijlen wordt de doelstelling niet gehaald, we zien wel een forse verbetering door in et grijpen op de circulatie via de spoorwegovergangen.
- In Grobbendonk gaat de situatie er op vooruit. Al blijft het stuk tussen Boudewijnstraat tussen Astridplein en Troon iets te druk.

Betere doorstroming op de verkeersnetwerken



De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario, behalve op de E313. Aandachtspunt is wel de theoretische maximumcapaciteit versus de lagere capaciteit t.g.v. onze ruimtelijke ordening. Inzetten op doorstroming is wenselijk bij de opmaak van het actieplan op de N14, R16, N10, R25, N19, N13 (tussen afritten Herentals-West en Geel-West), R15.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

Het ENA wordt ontsloten via de N13 op de E313. Grootschalige bedrijventerreinen van Lier en Heist op-den-Berg wordt via N10 & N14 ontsloten richting E313, via de N10 is er aansluiting op de N19 –E313 en E314. Bedrijventerrein Hulshout-Heultje is slecht ontsloten op het robuust wegennet. Er is nog geen consensus over de ontsluiting in de stuurgroep bij het schrijven van deze fiche.

Inzetten op een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en veiliger fietsen in de bedrijventerreinen.

Fiche stad Aarschot

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Stad AARSCHOT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	10,4	5,5	3,6	3,6	13,4	**36,5**	6,4	57,1	**63,5**
Referentie 2030	11,8	5,8	4,2	3,7	12,8	**38,3**	6,0	55,7	**61,7**
Auto scenario 1	12,5	5,9	4,4	3,9	12,5	**39,2**	5,7	55,1	**60,8**
Auto scenario 1B	12,5	5,9	4,4	3,9	12,5	**39,2**	5,7	55,1	**60,8**
Auto scenario 2	12,9	6,0	4,5	3,9	12,4	**39,6**	5,6	54,8	**60,4**
Auto scenario 3	12,7	5,9	4,5	3,9	12,4	**39,4**	5,6	54,9	**60,6**
Auto scenario 4	12,3	5,9	4,1	3,6	12,9	**38,8**	5,8	55,4	**61,2**
Synthese	12,8	6,0	4,2	3,7	12,7	**39,4**	5,5	55,1	**60,6**

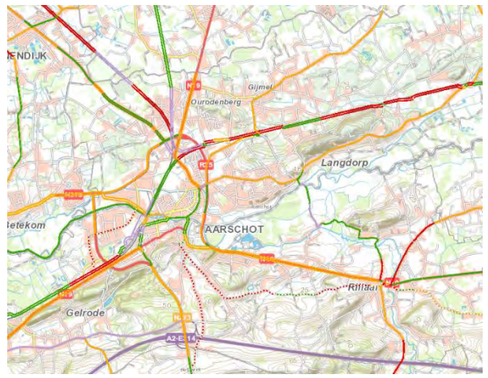
Aantal voertuig-kilometers:

Stad AARSCHOT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-3%	-3%	-5%	-19%	-21%	-16%	-4%	-4%	-6%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	1%	1%	1%	8%	8%	7%	1%	1%	1%
Auto scenario 1B	1%	1%	1%	7%	8%	7%	1%	1%	1%
Auto scenario 2	1%	1%	1%	9%	10%	9%	2%	1%	2%
Auto scenario 3	1%	2%	1%	7%	7%	6%	2%	2%	2%
Auto scenario 4	1%	1%	1%	7%	6%	7%	1%	1%	1%
Synthese	3%	4%	5%	32%	35%	29%	5%	5%	8%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Aarschot behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen, een bijkomende inspanning van 7,1% is noodzakelijk. Wel opmerken dat Aarschot slechts gedeeltelijk in het studiegebied ligt en er weinig ingrepen zijn in de scenario's.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 10%. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. Doordat de N19-N10-R25 onderdeel uitmaken van het vrachtroutenetwerk is een hogere stijging hier te verantwoorden. Op schaal van de Zuiderkempen blijft men 4% onder de maximaal toegestane groei.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



Langs Langdorpsesteenweg, Gijmelsesteenweg, Herseltsesteenweg, Steenweg op Sint-Joris-Winge zijn fietspaden aanwezig, maar niet conform.

In het centrumgebied kan worden ingezet op autoluwe fietsroutes.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Aarschot heeft geen enkel punt dat op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staat van Wegen en Verkeer. Op grondgebied Aarschot gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 583 ongevallen met gewonden en 13 ongevallen met een dodelijk slachtoffer (incl. ongevallen op E314). Zonder de ongevallen op de E314 gaat het om 494 ongevallen met gewonden. De locaties vertonen een erg verspreid patroon, over de ganse gemeente. Ook de ongevallen met dodelijk slachtoffer (geen enkel op de E314) gebeurden op locaties verspreid over de gemeente. Er is een dalende tendens van het aantal ongevallen per jaar.

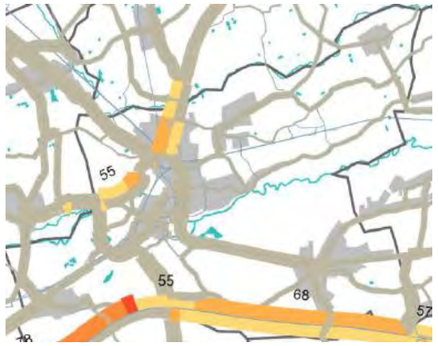
Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

De doelstelling wordt gehaald. In de doortochten door de kernen worden geen te hoge intensiteiten gemeld in het synthesescenario.

Gekende knelpunten te kaderen in de toekomstvisie, mogelijke verbeteringen op te nemen in het actieplan.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. Voor Aarschot blijft deze overal onder de 80%. Drukste I/C verhoudingen zijn de N19 en R25 segment ter Heidelaan.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Begijnendijk

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	11,0	5,0	1,6	2,7	12,0	**32,2**	6,4	61,3	**67,8**
Referentie 2030	12,4	5,2	1,9	2,8	11,6	**33,9**	5,7	60,4	**66,1**
Auto scenario 1	13,2	5,3	2,0	2,9	11,4	**34,9**	5,4	59,7	**65,1**
Auto scenario 1B	13,2	5,3	2,0	2,9	11,4	**34,9**	5,4	59,7	**65,1**
Auto scenario 2	13,8	5,4	2,0	3,0	11,2	**35,5**	5,2	59,3	**64,5**
Auto scenario 3	13,6	5,4	2,0	3,0	11,3	**35,3**	5,3	59,4	**64,7**
Auto scenario 4	13,0	5,3	1,8	2,8	11,7	**34,6**	5,5	59,9	**65,4**
Synthese	13,4	5,4	1,8	2,8	11,6	**35,0**	5,3	59,7	**65,0**

Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	0%	6%	1%	-10%	-16%	-16%	0%	5%	0%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-1%	0%	0%	3%	3%	4%	0%	0%	0%
Auto scenario 1B	-1%	0%	0%	4%	3%	5%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	-2%	-2%	-2%	8%	11%	10%	-1%	-1%	0%
Auto scenario 3	1%	2%	1%	6%	7%	7%	1%	2%	2%
Auto scenario 4	0%	0%	0%	3%	3%	4%	1%	0%	0%
Synthese	3%	-3%	4%	23%	43%	37%	4%	-1%	6%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen:

- Begijnendijk behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen, een bijkomende inspanning van 7,2% is noodzakelijk. Wel opmerken dat Begijnendijk slechts gedeeltelijk in het studiegebied ligt en er weinig ingrepen zijn in de scenario's.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 3% t.o.v .2017 in het synthesescenario. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. Doordat de N10 onderdeel uitmaakt van het vrachtroutenetwerk is een hogere stijging hier te verantwoorden. Op schaal van de Zuiderkempen blijft men 4% onder de maximaal toegestane groei.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



N10 Liersesteenweg is ondertussen deels heraangelegd met vrijliggende fietspaden.De noord zuid as van Begijnendijk naar Betekom tot de N19 is deels uitgerust met conforme fietspaden, deels niet conform. De oost west route (N21b) heeft te smalle aanliggende fietspaden die bovendien bestaan uit kleinschalig materiaal. De noordoever van de Grote Laak is ook onderdeel van het BFF en volledig conform (autovrij).
Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Begijnendijk heeft geen enkel punt dat op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staat van Wegen en Verkeer. In Begijnendijk gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 151 ongevallen met gewonden en geen enkel ongeval met een dodelijk slachtoffer. Opvallend zijn de ongevallen langs de N10 Liersesteenweg (recent heraangelegd met vrijliggende fietspaden) en de kernen van Begijnendijk en Betekom. Verdere inspanningen zijn nodig i.k.v. de Vision Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

De doelstelling wordt gehaald. In de ochtendspits wordt er in de doortochten door de kernen de bovengrens van 650 pae niet overschreden in het synthesescenario. Zelfs op de N10 wordt de norm niet overschreden.

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario.

Legende

Eenheid: %

- 60-70
- 70-80
- 80-90
- 90-100

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De N10, een regionale weg, maakt onderdeel uit van het vrachtroutenetwerk. Doorgaand vrachtverkeer kan uit de dorpskern geweerd worden en dient via de N10 te rijden.

Fiche gemeente Berlaar

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente BERLAAR									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	10,9	5,9	2,6	3,2	11,6	**34,2**	5,6	60,2	**65,8**
Referentie 2030	12,4	6,2	2,6	3,6	11,1	**35,9**	4,9	59,2	**64,1**
Auto scenario 1	14,0	6,7	2,9	3,9	10,7	**38,2**	4,3	57,5	**61,8**
Auto scenario 1B	13,9	6,7	2,9	3,9	10,7	**38,1**	4,4	57,6	**61,9**
Auto scenario 2	14,2	6,8	2,9	4,0	10,5	**38,5**	4,2	57,3	**61,5**
Auto scenario 3	14,5	6,8	3,0	4,1	10,4	**38,8**	4,1	57,1	**61,2**
Auto scenario 4	13,7	6,7	2,6	3,6	11,1	**37,7**	4,4	57,8	**62,3**
Synthese	14,8	6,9	2,9	3,9	10,5	**39,1**	4,0	56,9	**60,9**

Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente BERLAAR									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	4%	5%	4%	0%	-8%	-5%	4%	5%	3%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	3%	3%	3%	-40%	-56%	-51%	1%	0%	0%
Auto scenario 1B	3%	3%	3%	-56%	-56%	-61%	1%	0%	0%
Auto scenario 2	4%	5%	5%	-40%	-40%	-49%	2%	2%	2%
Auto scenario 3	12%	12%	13%	-40%	-40%	-41%	10%	10%	10%
Auto scenario 4	4%	3%	4%	-56%	-56%	-53%	2%	1%	1%
Synthese	-15%	-16%	-15%	-43%	-31%	-38%	-16%	-17%	-17%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Berlaar behaalt de modal shift doelstelling 10% minder niet-duurzame verplaatsingen niet, een bijkomende inspanning van minimum 5,1% is noodzakelijk.
- Het aantal gereden voertuigkilometers (auto) daalt met 11% t.o.v. 2014 in het synthesescenario. Een bijkomende inspanning van 4% is nodig. Voor het vrachtverkeer wordt een daling gerealiseerd waardoor de doelstelling ruim wordt gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk





In Berlaar halen de meeste fietsroutes een eerder lage score in de provinciale fietsbarometer: richting Lier, Herenthout en Itegem.

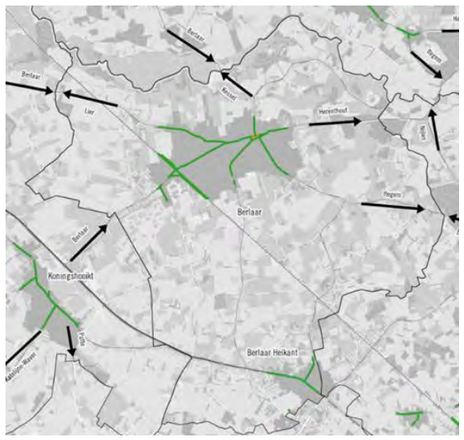
De routes naar Koninkshooikt, Berlaar Heikant en langs Hemelshoek scoren op bepaalde wegvakken wel goed.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

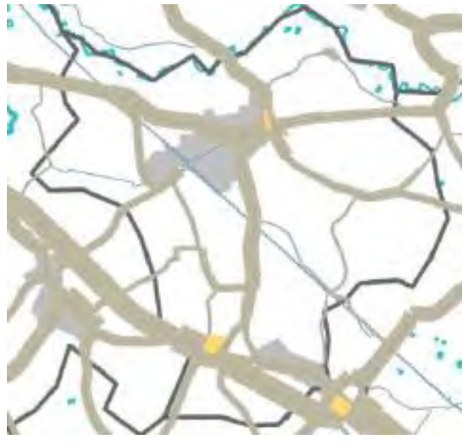
Berlaar heeft geen enkel punt dat op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staat van Wegen en Verkeer. De meeste fietsongevallen gebeuren in het centrum van Berlaar. Tussen januari 2014 en maart 2020 waren er 184 ongevallen met gewonden en 1 ongeval met een dodelijk slachtoffer. De meeste ongevallen gebeuren in de doortocht door Berlaar en langs de N10 Liersesteenweg. Er is geen duidelijke tendens zichtbaar in het aantal ongevallen (noch stijgend, noch dalend). Bijkomende inspanningen zijn nodig i.k.v. de Vison Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

De doelstelling wordt gehaald. In de ochtendspits wordt er in de doortochten door de kernen de maximale capaciteit van 650 pae niet overschreden in het synthesescenario.

Gekende knelpunten te kaderen in de toekomstvisie, mogelijke verbeteringen op te nemen in het actieplan.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit capaciteit wordt niet overschreden in het synthesescenario. De kruispunten van de verlegde Isschotweg en Gangelberg met de rondweg (N10); en het kruispunt Legrellestraat – Markt kennen de hoogste I/C verhouding, maar liggen onder de 60%.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet, vanuit de N10 met een aftakking naar de Misstraat. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Grobbendonk

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente GROBBENDONK									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	10,3	5,2	3,7	2,8	11,8	**33,9**	4,0	62,1	**66,1**
Referentie 2030	12,0	5,5	4,0	3,7	11,5	**36,7**	3,8	59,6	**63,3**
Auto scenario 1	12,9	5,7	4,2	3,9	11,1	**37,8**	3,6	58,6	**62,2**
Auto scenario 1B	12,7	5,7	4,1	3,9	11,2	**37,6**	3,6	58,8	**62,4**
Auto scenario 2	13,0	5,7	4,2	3,9	11,1	**37,9**	3,6	58,6	**62,1**
Auto scenario 3	13,6	5,7	4,4	4,1	10,8	**38,6**	3,4	58,0	**61,4**
Auto scenario 4	12,9	5,7	4,0	3,9	11,5	**37,9**	3,6	58,5	**62,1**
Synthese	13,6	5,8	4,2	3,8	11,2	**38,6**	3,3	58,1	**61,4**

Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente GROBBENDONK									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-2%	3%	-1%	-16%	-16%	-15%	-4%	0%	-4%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-1%	-2%	-2%	4%	5%	4%	0%	-1%	0%
Auto scenario 1B	-1%	-1%	-1%	3%	5%	4%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	-1%	-2%	-1%	3%	4%	4%	0%	-1%	0%
Auto scenario 3	-1%	-2%	-1%	4%	8%	4%	0%	0%	0%
Auto scenario 4	-4%	-4%	-4%	5%	6%	5%	-2%	-3%	-2%
Synthese	4%	-4%	1%	19%	21%	20%	6%	-1%	4%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Grobbendonk behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 5,3% is noodzakelijk.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 1%. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. O.w.v. het ENA is een lokale stijging van het aantal vrachtwagenkilometers te verantwoorden. Op schaal van de Zuiderkempen wordt de doelstelling wel gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



In de doortocht van Grobbendonk is er een aanliggend fietspad aan één zijde van de weg; de route krijgt dan ook een lage score. De doortocht langs Bouwel heeft vrijliggende fietspaden achter een smalle groenstrook en krijgt een betere score. Richting Vorselaar is er een fietspad aan één zijde van de weg. Op de route langs Heirbaan ontbreekt fietsinfrastructuur; dit is echter een erg landelijke weg waar zou kunnen worden gekozen voor gemengd verkeer. De route langs Troon is een gerealiseerde autoluwe fietsroute. Langs de N13 zijn de fietspaden recent vernieuwd, daar moet men abstractie maken van de lage score.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Grobbendonk heeft geen enkel punt dat op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staat van Wegen en Verkeer. De fietsongevallen gebeurden op verspreide locaties.

De ongevallen gebeurden vooral langs de Herentalsesteenweg en op de doortocht door Bouwel (we maken abstractie van de ongevallen op de E313). Er gebeurde één ongeval met dodelijk slachtoffer (op de Liersesteenweg). Ondertussen zijn daar de fietspaden vernieuwd.

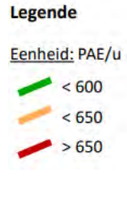
Er is geen duidelijke tendens zichtbaar in het aantal ongevallen, noch stijgend noch dalend.

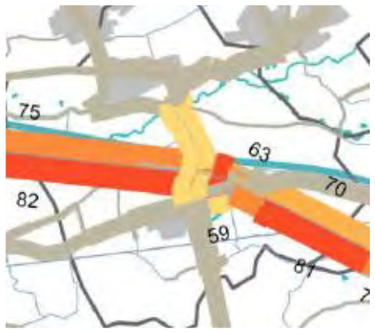
Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In de kern van Grobbendonk wordt de doelstelling bijna gehaald en de 650 pae niet overschreden in het synthesescenario. Aandachtspunt vormt het segment Boudewijnlaan tussen Troon en Schransstraat, rijrichting Vorselaar dat rond de 650 pae zit in de ochtend- en avondspits. Verbeteracties op te nemen in het actieplan.





Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario (E313 niet meegerekend). Voor Grobbendonk blijft deze overal onder de 60%. De Boudewijnstraat - Netestraat-Bevrijdingsstraat – Bouwelsesteenweg heeft de hoogste I/C verhouding, vooral in de ochtenspits.



Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Heist-op-den-Berg

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	11,2	6,7	2,9	2,6	11,6	**35,0**	5,1	59,8	**65,0**
Referentie 2030	12,7	7,2	3,2	3,2	10,8	**37,1**	4,7	58,2	**62,9**
Auto scenario 1	13,6	7,4	3,5	3,4	10,4	**38,3**	4,4	57,4	**61,7**
Auto scenario 1B	13,6	7,4	3,5	3,4	10,4	**38,2**	4,4	57,4	**61,8**
Auto scenario 2	14,2	7,6	3,6	3,5	10,2	**39,0**	4,2	56,8	**61,0**
Auto scenario 3	14,5	7,6	3,7	3,6	10,0	**39,4**	4,1	56,5	**60,6**
Auto scenario 4	13,4	7,4	3,2	3,2	10,8	**37,9**	4,5	57,6	**62,1**
Synthese	14,1	7,6	3,4	3,3	10,3	**38,8**	4,1	57,1	**61,2**

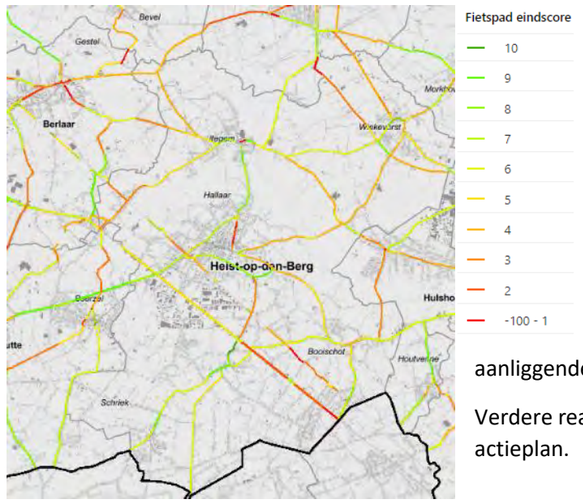
Aantal voertuig-kilometers

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-5%	-1%	-5%	-11%	-9%	-15%	-5%	-1%	-5%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	3%	3%	3%	-33%	-32%	-38%	1%	1%	1%
Auto scenario 1B	3%	2%	3%	-33%	-35%	-39%	1%	1%	1%
Auto scenario 2	5%	5%	6%	-16%	-14%	-20%	4%	4%	4%
Auto scenario 3	3%	3%	4%	-33%	-35%	-41%	2%	2%	2%
Auto scenario 4	3%	3%	3%	-33%	-35%	-39%	2%	1%	1%
Synthese	7%	2%	6%	4%	4%	6%	6%	2%	6%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Heist-op-den-Berg behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 6,2% is noodzakelijk. Wel opmerken dat Heist-op-den-Berg slechts gedeeltelijk in het studiegebied ligt en er weinig ingrepen zijn in de scenario's.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 11%. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht (maximaal 14% toename) wordt gehaald, er is een stijging van 9%.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk



Het grote knelpunt in Heist-op-den-Berg is voorlopig nog de N10; maar het project voor de volledige vernieuwing is opgestart door AWV. De N15 in Heist centrum is uitgerust met goede fietsinfrastructuur. De routes tussen Itegem en Hallaar en tussen Schriek - Grootlo - Heist krijgen nog redelijke scores. De route naar Booischot krijgt een lagere score (aanliggend fietspad aan één zijde van de weg, bestaand uit kleinschalig materiaal). De Heerweg is eerder landelijk en recent autoluw gemaakt. De Herenthoutseweg is drukker en heeft smalle aanliggende fietspaden.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Heist-op-den-Berg heeft één punt dat op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staat van Wegen en Verkeer, namelijk het kruispunt Liersesteenweg met Mechelbaan. In het streefbeeld is hier een rechts-in rechts-ui voorzien aan de noordzijde en een knip aan de zuidzijde. De meeste fietsongevallen gebeurden in het centrumgebied van Heist – Hallaar met daarnaast ook nog een cluster in het bedrijventerrein. De ongevallen vertonen een erg verspreid patroon over de ganse gemeente. In totaal gebeurden er 588 ongevallen met gewonden en 10 ongevallen met een dodelijk slachtoffer. Ook deze laatste ongevallen gebeurden verspreid over de ganse gemeente. Het aantal ongevallen blijft ongeveer stabiel doorheen de jaren.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



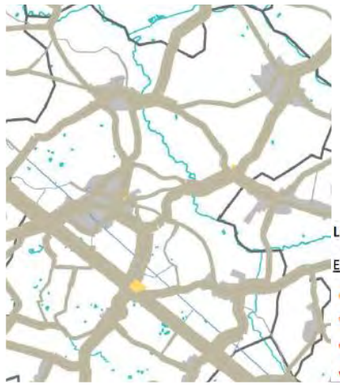
Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

De doelstelling wordt gehaald. In de doortochten door de kernen worden geen te hoge intensiteiten gemeld in het synthesescenario.

Aandachtspunt is wel de N15 die langs het centrum ligt en een aantal wijken van het centrum scheidt.

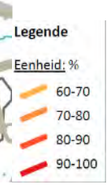
Gekende knelpunten te kaderen in de toekomstvisie, mogelijke verbeteringen op te nemen in het actieplan.





Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. Voor Heist-op-den-Berg blijft deze overal onder de 60%. Het kruispunt N10-Lostraat kent de sterkste I/C verhouding.



Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet (N10). Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen. Verkeer van Hulshout-Heultje kan uit Booischot geweerd worden en via de Witte Gracht - Pompoenstraat - Wiekevorstsesteenweg – Oostelijke Rondweg omgeleid worden.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche stad Herentals

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Stad HERENTALS									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	11,3	8,1	4,2	3,2	11,5	**38,3**	4,1	57,5	**61,7**
Referentie 2030	12,7	8,3	5,2	4,0	10,6	**40,8**	3,6	55,6	**59,2**
Auto scenario 1	13,3	8,5	5,4	4,2	10,2	**41,7**	3,4	54,9	**58,3**
Auto scenario 1B	13,3	8,5	5,4	4,2	10,2	**41,6**	3,4	55,0	**58,4**
Auto scenario 2	13,6	8,5	5,5	4,3	10,1	**42,0**	3,3	54,7	**58,0**
Auto scenario 3	15,1	9,0	5,9	4,5	9,5	**44,1**	2,9	53,0	**55,9**
Auto scenario 4	13,3	8,4	5,1	4,0	10,6	**41,5**	3,4	55,1	**58,5**
Synthese	14,5	9,0	5,4	4,2	10,2	**43,2**	3,0	53,7	**56,8**

Aantal voertuig-kilometers:

Stad HERENTALS									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-5%	0%	-4%	-10%	-11%	-11%	-5%	-1%	-5%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	1%	1%	1%	-5%	-6%	-7%	1%	1%	0%
Auto scenario 1B	1%	1%	1%	-5%	-6%	-7%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	8%	7%	7%	-8%	-9%	-9%	6%	6%	5%
Auto scenario 3	-3%	-2%	-2%	-9%	-6%	-9%	-3%	-2%	-3%
Auto scenario 4	4%	4%	4%	-5%	-4%	-5%	3%	3%	2%
Synthese	7%	1%	5%	-12%	-8%	-7%	5%	0%	3%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Herentals behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 5,1% is noodzakelijk.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 9% t.o.v.2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht (maximaal 14% toename) wordt gehaald. Per etmaal wordt stijging voorzien van 4%.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



Enkele fietsroutes krijgen goede scores zoals de route op de oude spoorwegzate richting Aarschot, de fietspaden langs de ring en de fietsroute naar Lichtaart langs de N123. De fietsroute langs N153 is recent verbeterd met een dubbelrichting fietspad.De functionele fietsroute die vanaf het station over Vogelzang en Lenteheide richting westen gaat is ondertussen een autoluwe fietsroute. De route over Sint-Jobstraat heeft op het eerste deel goede fietspaden, maar de rest van het traject langs Zavelbos- en Watertorenstraat krijgt een slechte score. De route over de N13 – Geelseweg is wel volledig conform (vrijliggende fietspaden achter groenstrook). De routes richting Noorderwijk en Morkhoven en naar Herenthout hebben een gemengd beeld, met kleinere delen die in orde zijn en grotere wegvakken waar de fietsinfrastructuur een slechtere score krijgt. Ook de routes richting bedrijventerrein Wolfstee – Klein Gent en in het bedrijventerrein zelf krijgen een slechte score.

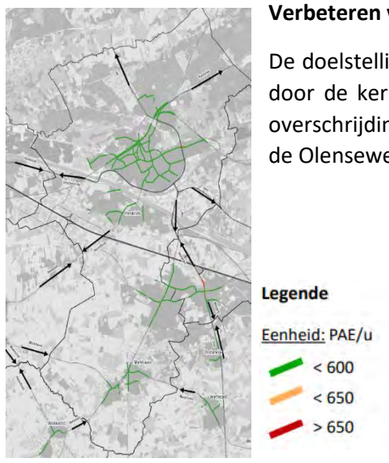
Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

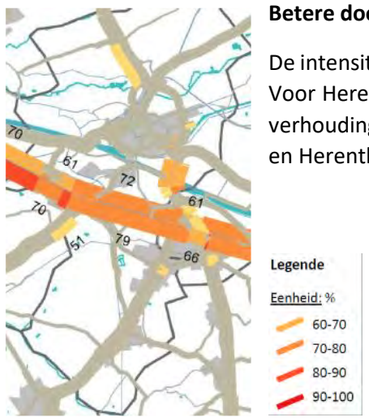
Herentals heeft één punt dat op de Dynamische lijst gevaarlijke punten van Wegen en Verkeer staat, namelijk het kruispunt van Herenthoutseweg met R15 Ringlaan. De fietsongevallen gebeurden vooral in het centrum en op de toe leidende wegen. Het algemeen overzicht van de ongevallen geeft een totaal van 568 ongevallen met gewonden en 10 ongevallen met dodelijk slachtoffer op 6 jaar tijd (inclusief E313). Er is geen tendens merkbaar in het aantal ongevallen in de tijd. Opvallend is dat 3 van de ongevallen met dodelijke slachtoffers gebeurden op Geelseweg.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

De doelstelling wordt bijna gehaald. In de ochtendspits worden er in de doortochten door de kernen geen te hoge intensiteiten gemeld. Enkel in Noorderwijk is er een overschrijding in de avondspits op het segment Ring tussen de Servaas Daemsstraat en de Olenseweg.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. Voor Herentals blijft deze overal onder de 90% (E313 niet meegerekend). Drukste I/C verhoudingen zijn te vinden op de N152 (80-90%). De aansluiting ring – Augustijnenlaan en Herenthoutseweg – Atealaan zitten rond de 50%.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Herenthout

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente HERENTHOUT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	9,9	6,0	2,5	1,7	12,7	**32,8**	4,7	62,5	**67,2**
Referentie 2030	11,8	6,5	3,6	2,2	12,0	**36,1**	4,1	59,8	**63,9**
Auto scenario 1	12,9	6,8	3,9	2,4	11,4	**37,4**	3,7	58,9	**62,6**
Auto scenario 1B	12,7	6,7	3,8	2,3	11,5	**37,1**	3,8	59,1	**62,9**
Auto scenario 2	13,4	6,8	4,1	2,4	11,3	**38,0**	3,6	58,4	**62,0**
Auto scenario 3	14,6	7,0	4,2	2,5	10,9	**39,2**	3,3	57,6	**60,8**
Auto scenario 4	12,7	6,7	3,6	2,1	11,9	**37,1**	3,8	59,0	**62,9**
Synthese	14,2	6,9	4,0	2,3	11,3	**38,7**	3,4	57,9	**61,3**

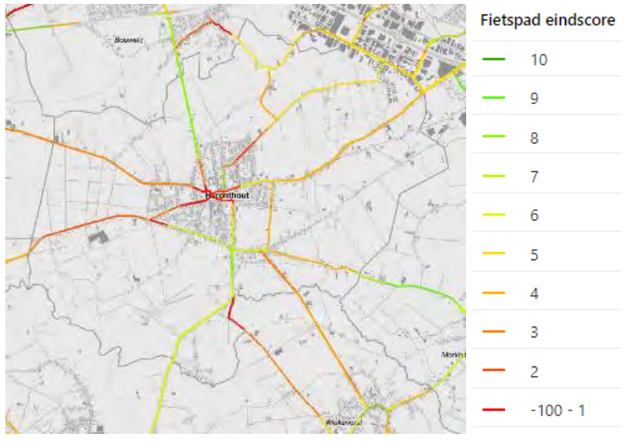
Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente HERENTHOUT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-2%	0%	-2%	-14%	-13%	-12%	-3%	0%	-3%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	8%	9%	9%	-100%	-89%	-107%	5%	6%	4%
Auto scenario 1B	5%	4%	4%	-129%	-113%	-131%	1%	0%	-1%
Auto scenario 2	0%	2%	2%	-167%	-143%	-161%	-4%	-2%	-4%
Auto scenario 3	10%	12%	11%	-78%	-42%	-72%	7%	10%	7%
Auto scenario 4	12%	12%	12%	-100%	-89%	-114%	9%	8%	7%
Synthese	-1%	-5%	-1%	-29%	-27%	-30%	-2%	-6%	-3%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Herenthout behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen t.o.v. 2017. Een bijkomende inspanning van 4,1% is noodzakelijk.
- Op etmaalbasis daalt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 1%. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht wordt gehaald. Per etmaal wordt een daling voorzien van 18% t.o.v. 2017.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutnetwerk



De meeste fietsroutes in Herenthout halen een lage tot zeer lage score. Enkel Bouwelse Steenweg en Langstraat – Itegemsesteenweg krijgen een goede score. De overige routes (richting Wiekevorst, Morkhoven, Herentals, Nijlen en Bevel) scoren allemaal duidelijk lager.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Herenthout heeft geen punten die op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staan van Wegen en Verkeer. In Herenthout gebeurden slechts enkele fietsongevallen in 2021, allemaal in het centrum.

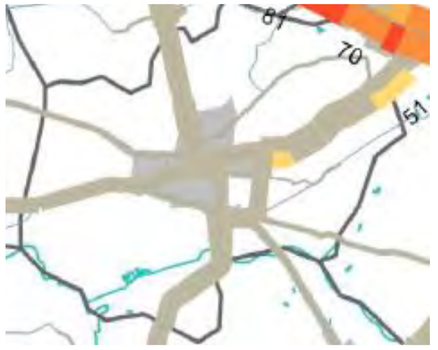
Het algemene overzicht van ongevallen toont dat er tussen januari 2014 en maart 2020 136 ongevallen met gewonden gebeurden en 1 ongeval met een dodelijk slachtoffer (op Herentalsesteenweg). Er is geen duidelijke evolutie merkbaar in het aantal ongevallen per jaar.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In de gemeente Herenthout wordt de doelstelling gehaald. In de kern wordt nergens de grens van 650 pae overschreden in het synthesescenario.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. I/C verhouding is het hoogst op het kruispunt Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan en Herentalsesteenweg – Atealaan. In de avondspits komt daar het kruispunt Jodenstraat – Markt bij. De I/C blijft er telkens onder de 60%.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen van het ENA worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kern.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Herselt

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente HERSELT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	9,9	4,7	2,0	1,2	13,4	**31,2**	5,1	63,6	**68,8**
Referentie 2030	11,6	4,9	2,8	1,6	12,7	**33,7**	5,0	61,4	**66,3**
Auto scenario 1	12,8	5,3	3,1	1,7	12,2	**35,2**	4,6	60,3	**64,8**
Auto scenario 1B	12,8	5,3	3,1	1,7	12,2	**35,2**	4,6	60,3	**64,8**
Auto scenario 2	15,0	6,0	3,3	1,8	11,8	**37,9**	4,1	58,0	**62,1**
Auto scenario 3	14,6	5,8	3,4	1,8	11,7	**37,3**	4,1	58,6	**62,7**
Auto scenario 4	12,6	5,3	2,8	1,5	12,6	**34,8**	4,7	60,5	**65,2**
Synthese	13,0	5,2	2,9	1,6	12,3	**35,0**	4,4	60,5	**65,0**

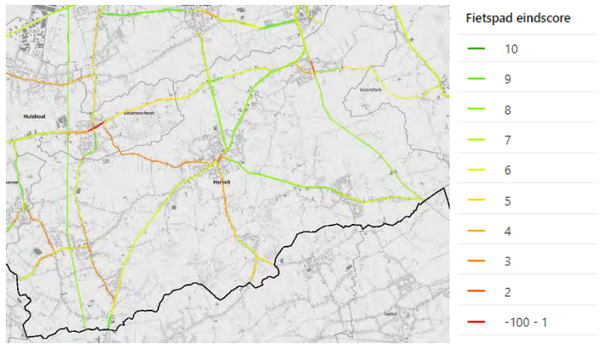
Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente HERSELT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	1%	-1%	-2%	3%	4%	2%	1%	-1%	-1%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-2%	-2%	-1%	-4%	-5%	-3%	-2%	-2%	-1%
Auto scenario 1B	-2%	-2%	-1%	-4%	-5%	-3%	-2%	-2%	-1%
Auto scenario 2	-13%	-14%	-12%	3%	4%	2%	-12%	-13%	-11%
Auto scenario 3	0%	-1%	0%	0%	0%	3%	0%	-1%	0%
Auto scenario 4	-2%	-2%	-1%	-4%	-5%	-4%	-2%	-2%	-1%
Synthese	-8%	-7%	-5%	0%	9%	3%	-7%	-6%	-5%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Herselt behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 6,2% is noodzakelijk. Scenario 3 toont meer potentieel aan door in te zetten op circulatie.
- Op etmaalbasis daalt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 3%. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht wordt gehaald. Per etmaal wordt een stijging voorzien van 1% t.o.v. 2017, wat ver onder de toegelaten 14% blijft.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



De routes vanuit Herselt naar Averbode, Westerlo en Zoerle-Parwijs zijn uitgerust met fietspaden. De N19 richting Aarschot heeft enkel geschilderde fietsstroken (max. snelheid 70 km/u). De route naar Westmeerbeek is nog een ontbrekende schakel want is niet uitgerust met fietspaden. Hiervoor is een dossier in voorbereiding.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Herselt heeft geen punten die op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staan van Wegen en Verkeer. De fietsongevallen gebeurden verspreid over de gemeente, met enkele clusters in Herselt centrum en in Bergom.

Het algemeen overzicht van de ongevallen geeft een totaal van 234 ongevallen met gewonden en 3 ongevallen met dodelijk slachtoffer op 6 jaar tijd. Er is een duidelijk dalende tendens merkbaar in het aantal ongevallen in de tijd. Het volledige traject van Aarschotsesteenweg en Westerlosesteenweg is een aaneenschakeling van ongevallenlocaties. De 3 dodelijke ongevallen gebeurden op deze route.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Herselt wordt de doelstelling niet gehaald in het centrum. Zowel in ochtend- als avondspits worden in de doortocht te hoge intensiteiten gehaald in het synthesescenrio.

Te bekijken welke verbeterpunten kunnen worden opgenomen in het actieplan.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. Voor Herselt blijft deze overal onder de 60%. Drukste I/C verhoudingen zijn er op de met de aansluiting van de Wolfdonksesteenweg in de ochtendspits en met de aansluiting van de Dieperstraat in de avondspits.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet (N10). Doorgaand vrachtverkeer kan niet geweerd worden uit de kern van Herselt. De gemeente verkiest een doortocht boven een omleidingsweg. In de overige kernen kan het doorgaand vrachtverkeer wel geweerd worden.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Hulshout

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente HULSHOUT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	11,6	5,9	2,7	1,4	11,8	**33,4**	5,3	61,3	**66,6**
Referentie 2030	13,1	6,2	3,3	2,1	11,0	**35,6**	4,7	59,7	**64,4**
Auto scenario 1	15,2	7,0	3,7	2,3	10,2	**38,5**	4,1	57,4	**61,5**
Auto scenario 1B	15,2	7,0	3,7	2,3	10,2	**38,5**	4,1	57,4	**61,5**
Auto scenario 2	20,5	8,2	5,0	2,9	8,7	**45,3**	2,9	51,7	**54,7**
Auto scenario 3	20,1	8,1	5,0	3,0	8,7	**44,9**	3,0	52,0	**55,1**
Auto scenario 4	15,0	7,0	3,3	2,1	10,7	**38,1**	4,3	57,6	**61,9**
Synthese	14,6	6,5	3,4	2,2	10,4	**37,2**	4,2	58,7	**62,8**

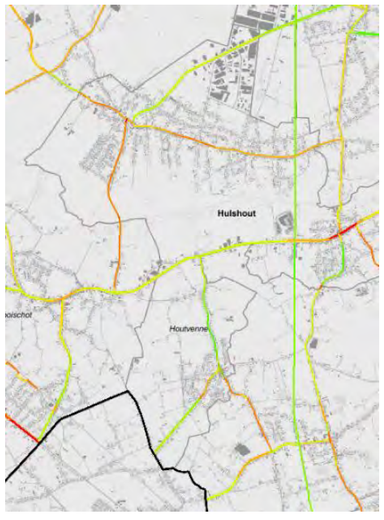
Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente HULSHOUT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personenwagen	ASP Personenwagen	Etmaal Personenwagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-10%	-11%	-14%	13%	13%	0%	-10%	-10%	-13%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-10%	-13%	-11%	-133%	-133%	-205%	-13%	-15%	-15%
Auto scenario 1B	-10%	-13%	-11%	-133%	-133%	-205%	-13%	-15%	-15%
Auto scenario 2	-8%	-8%	-6%	-250%	-133%	-205%	-12%	-10%	-10%
Auto scenario 3	-11%	-10%	-9%	-250%	-133%	-205%	-14%	-12%	-13%
Auto scenario 4	-10%	-13%	-11%	-250%	-250%	-205%	-14%	-15%	-15%
Synthese	0%	1%	1%	-600%	-600%	-540%	-4%	-2%	-4%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Hulshout behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen in. Een bijkomende inspanning van 6,2% is noodzakelijk. Scenario 2 en 3 leren ons dat meer inzetten op circulatie helpt in het behalen van deze doelstelling.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 15%. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht (maximaal 14% toename) wordt gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk





Grote Baan, de weg die Hulshout ontsluit, heeft over een korte afstand nieuwe fietspaden; het overige deel is nog niet conform (fietspad aan één zijde van de weg). Ook Booischotseweg, de noord zuid verbinding tussen Hulshout en Westmeerbeeksteenweg krijgt een lage score (aanliggend fietspad aan één zijde van de weg). N15 Westmeerbeeksteenweg heeft geschilderde fietsstroken en krijgt ook een relatief lage score. De route over de oude spoorwegzate haalt een goede score.Vennekensstraat – Langestraat, de route naar/door Houtvenne haalt ook een goede score.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Hulshout heeft geen enkele locatie die vermeld wordt in de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* van Wegen en Verkeer. De fietsongevallen gebeurden vooral in de doortocht van Hulshout en Westmeerbeek. In Hulshout gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 109 ongevallen met gewonden en 3 ongevallen met dodelijk slachtoffer. Er zijn duidelijke clusters merkbaar in het centrum van Hulshout en Westmeerbeek. Er is geen duidelijke tendens merkbaar in het aantal ongevallen per jaar.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In de gemeente Hulshout wordt de doelstelling gehaald, de 650 pae wordt nergens overschreden in het synthesescenario.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. Voor Hulshout blijft deze overal onder de 60%. Drukste I/C verhouding is het kruispunt Netestraat met de N15 tijdens de avondspits.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

Het bedrijventerreinen is moeilijk te ontsluiten omdat het niet aansluit op het robuust wegennet. Richting de N10 kan het vrachtverkeer via Heist-op-den-Berg afgewikkeld worden, richting E313 is er geen duidelijke route. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen van Hulshout.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Laakdal

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente LAAKDAL									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	8,8	3,8	2,1	1,0	14,4	**30,2**	6,1	63,7	**69,8**
Referentie 2030	10,2	4,0	3,7	1,3	13,7	**32,9**	5,4	61,7	**67,1**
Auto scenario 1	10,5	4,1	3,8	1,4	13,5	**33,3**	5,2	61,5	**66,7**
Auto scenario 1B	10,5	4,1	3,8	1,4	13,5	**33,3**	5,2	61,5	**66,7**
Auto scenario 2	10,6	4,1	3,8	1,4	13,5	**33,3**	5,2	61,4	**66,7**
Auto scenario 3	11,3	4,1	4,0	1,5	13,2	**34,1**	5,1	60,8	**65,9**
Auto scenario 4	10,5	4,1	3,3	1,2	14,0	**33,0**	5,4	61,7	**67,0**
Synthese	11,1	4,2	3,5	1,2	13,6	**33,6**	5,1	61,4	**66,4**

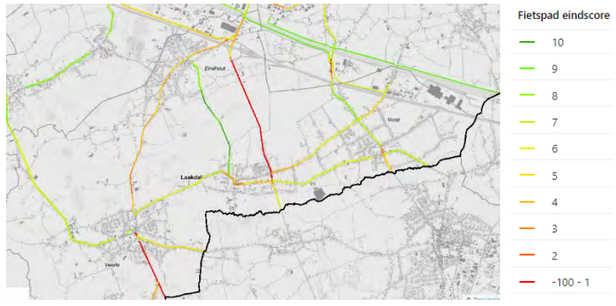
Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente LAAKDAL									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-4%	-1%	-5%	-13%	-12%	-13%	-5%	-2%	-6%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	0%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Auto scenario 1B	0%	0%	0%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	0%	0%	0%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Auto scenario 3	-6%	-5%	-5%	-6%	-3%	-5%	-6%	-5%	-5%
Auto scenario 4	1%	0%	1%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Synthese	-2%	-5%	-2%	4%	0%	3%	-2%	-4%	-1%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Laakdal behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 6,6% is noodzakelijk. Uit scenario 3 leren we dat inzetten op circulatie bijdraagt aan een sterkere modal shift.
- Op etmaalbasis daalt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 3% t.o.v. 2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht wordt net niet gehaald. Gezien de ligging in het ENA is dit te verantwoorden, op schaal van Zuiderkempen wordt de doelstelling wel gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



In Laakdal liggen op veel plaatsen reeds fietspaden langs het BFF, soms conform, dikwijls nog niet conform. Knelpunt blijft de N174 Nieuwe Baan, waar enkel geschilderde fietsstroken beschikbaar zijn op een weg met 70 km/u. De alternatieve route tussen Vorst en Eindhout is ondertussen uitgerust met een vrijliggend dubbelrichting fietspad. De route van Veerle richting Bergom/Westerlo heeft geen fietspaden maar is een erg landelijke route.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Laakdal heeft geen enkele locatie die vermeld wordt in de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* van Wegen en Verkeer. De fietsongevallen gebeurden verspreid doorheen de gemeente.

In Laakdal gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 168 ongevallen met gewonden en 6 ongevallen met dodelijk slachtoffer (waarvan 3 dodelijke ongevallen op de E313). Er is een duidelijke cluster merkbaar in het centrum van Veerle. Er is geen duidelijke tendens merkbaar in het aantal ongevallen per jaar.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Laakdal wordt de doelstelling gehaald, zowel in de ochtend- als avondspits. In geen enkele van de deelkernen worden de grenswaarden overschreden.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario (de E313 niet mee gerekend).

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen (ENA) worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche stad Lier

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Stad LIER									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	12,9	8,4	5,3	5,3	10,4	**42,3**	4,1	53,7	**57,7**
Referentie 2030	14,6	8,4	6,1	5,9	9,6	**44,7**	3,7	51,6	**55,3**
Auto scenario 1	15,7	8,8	6,5	6,2	9,1	**46,3**	3,3	50,4	**53,7**
Auto scenario 1B	15,6	8,8	6,5	6,2	9,2	**46,2**	3,3	50,4	**53,8**
Auto scenario 2	15,7	8,8	6,5	6,2	9,1	**46,4**	3,3	50,3	**53,6**
Auto scenario 3	15,9	8,8	6,6	6,3	9,0	**46,7**	3,3	50,1	**53,3**
Auto scenario 4	15,3	8,7	6,0	5,8	9,7	**45,6**	3,5	50,9	**54,4**
Synthese	16,6	9,5	6,4	6,1	9,2	**47,9**	2,9	49,3	**52,1**

Aantal voertuig-kilometers:

Stad LIER									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	0%	6%	1%	-10%	-16%	-16%	0%	5%	0%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-1%	0%	0%	3%	3%	4%	0%	0%	0%
Auto scenario 1B	-1%	0%	0%	4%	3%	5%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	-2%	-2%	-2%	8%	11%	10%	-1%	-1%	0%
Auto scenario 3	1%	2%	1%	6%	7%	7%	1%	2%	2%
Auto scenario 4	0%	0%	0%	3%	3%	4%	1%	0%	0%
Synthese	3%	-3%	4%	23%	43%	37%	4%	-1%	6%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Lier behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 4,4% is noodzakelijk in het synthesescenario. Wel opmerken dat Lier slechts gedeeltelijk in het studiegebied ligt en er weinig ingrepen zijn in de scenario's.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 3% t.o.v. 2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht wordt lokaal niet gehaald. Dit is te verantwoorden omdat de N10-R15-N10 onderdeel maken van het vrachtroutenetwerk. Op schaal van de Zuiderkempen wordt de doelstelling wel gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



De fietspaden langs de ring krijgen uiteenlopende scores en tonen dus geen uniform beeld. De invalswegen hebben meestal wel een vorm van fietsinfrastructuur, maar er is altijd wel ruimte voor verbetering. Aarschotsesteenweg binnen de ring valt op met een erg lage score. Buiten de ring scoort Berlaarsesteenweg erg slecht. De route langs N10 richting Koningshooikt scoort op het eerste deel slecht maar krijgt op het tweede deel wel een groene score. Ook de route richting Duffel langs de N108 krijgt een lagere score, net zoals de route langs N14 richting Duffel en de route naar Lint. Halen wel betere scores: de N10 richting Boechout en N14 richting Emblem.Enkel het zuidelijk deel van de fietsroute over de Vesten krijgt een goede score.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

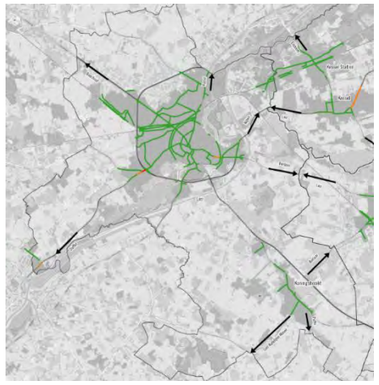
Verbeteren van de verkeersveiligheid

Lier heeft 3 locaties die worden vermeld in de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* van Wegen en Verkeer:

- Hagenbroeksesteenweg, R16 Binnenring, R16 Buitenring
- Aarschotsesteenweg nr. 93 - 190
- Antwerpsesteenweg, R16 Binnenring, R16 Buitenring

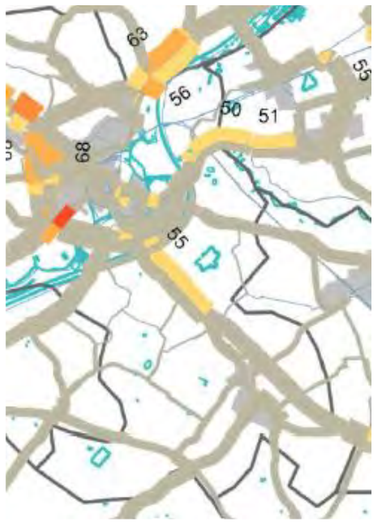
In Lier gebeurden er tussen januari 2014 en maart 2020 313 ongevallen met gewonden en 3 ongevallen met dodelijk slachtoffer (op J. E. Claeslaan, Broechemsesteenweg).

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Lier wordt de doelstelling gehaald. Ook Koningshooikt, dat net buiten het studiegebied ligt voldoet aan de norm.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesecenario. Voor Lier blijft deze overal onder de 90%. Drukste I/C verhoudingen is de aansluiting van de N14 (Mechelsesteenweg) op de R16, 80-90%, wat hoog is en resulteert in structurele files tijdens de spits. De R16 tussen de Mechelsesteenweg en de Antwerpsesteenweg kent een I/C tussen 50 en 80%, net als de N14 5liersesteenweg in Ranst tussen R16 en Ranstsesteenweg. Ook tijdens het daluur kennen deze locaties een I/C van 50%. Het segment N10 tussen de R16 en Liersebaan heeft een I/C van 50% tijdens de spits.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Nijlen

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente NIJLEN									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	11,0	6,8	3,1	3,7	11,4	**36,0**	4,7	59,3	**64,0**
Referentie 2030	12,7	7,0	3,7	4,6	10,7	**38,6**	4,1	57,3	**61,4**
Auto scenario 1	15,4	8,1	4,2	5,1	9,8	**42,6**	3,1	54,2	**57,4**
Auto scenario 1B	14,6	7,7	4,0	5,0	10,0	**41,3**	3,4	55,3	**58,7**
Auto scenario 2	15,5	8,1	4,3	5,2	9,7	**42,9**	3,1	54,1	**57,1**
Auto scenario 3	16,3	8,3	4,4	5,3	9,5	**43,9**	2,8	53,3	**56,1**
Auto scenario 4	14,9	8,0	3,9	4,7	10,5	**42,0**	3,3	54,7	**58,0**
Synthese	15,9	8,5	4,2	5,0	9,9	**43,5**	2,9	53,5	**56,5**

Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente NIJLEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-3%	2%	-1%	-14%	-17%	-23%	-4%	1%	-3%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	1%	-1%	0%	-317%	-350%	-350%	-3%	-6%	-6%
Auto scenario 1B	1%	1%	1%	-213%	-238%	-232%	-3%	-3%	-4%
Auto scenario 2	-3%	-2%	-3%	-317%	-350%	-402%	-8%	-8%	-10%
Auto scenario 3	-2%	-6%	-3%	-400%	-350%	-402%	-7%	-11%	-10%
Auto scenario 4	0%	-3%	-1%	-317%	-286%	-332%	-4%	-8%	-7%
Synthese	0%	-4%	-1%	-59%	-57%	-58%	-3%	-7%	-5%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Nijlen behaalt bijna de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 2,5% is noodzakelijk.
- Op etmaalbasis blijft het aantal gereden voertuigkilometers (auto) gelijk t.o.v. 2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht (maximaal 14% toename) wordt gehaald. Per etmaal wordt een daling voorzien van 35% t.o.v. 2017.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



Langs de Herenthoutsesteenweg werden vrijliggende fietspaden aangelegd en is conform. De N13 is de route die vanuit Herentals door Nijlen en Kessel loopt richting Lier. Het eerste deel (vanuit Herentals) en de wegvakken tussen Nijlen en Kessel en tussen Kessel en Lier krijgen goede scores. Fietspad N13 werd ondertussen ook vernieuwd tussen centrum en Koekoekstraat (asfalt). Laatste deel N13 tussen Koekoek en Paterstraat voorzien in2021. Ook de routes tussen Kessel en Putting en van Putting naar Nijlen halen eerder lage scores. Idem voor de Broechemsesteenweg en de route tussen Nijlen en Bevel. Voor de Broechemsesteenweg liggen wel plannen klaar voor de aanleg van fietspaden. De route tussen Kessel en Berlaar haalt ook een groene score.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Nijlen heeft geen enkele locatie die wordt vermeld in de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* van Wegen en Verkeer. In 2021 gebeurde er 1 fietsongeval met dodelijk slachtoffer in Nijlen, langs de Bouwelsesteenweg.

In Nijlen gebeurden er tussen januari 2014 en maart 2020 313 ongevallen met gewonden en 3 ongevallen met dodelijk slachtoffer (op Mechelsesteenweg en Antwerpsesteenweg). Er is geen duidelijke tendens zichtbaar in het aantal ongevallen per jaar.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Nijlen wordt de doelstelling niet gehaald in de avondspits, maar zien we wel een felle verbetering. In Kessel, Kessel-Station en Bevel wordt de norm niet overschreden. In Nijlen centrum wordt de norm 650 pae in de ochtendspits overschreden in de gemeentestraat tussen de Kerkstraat en de Woeringenstraat richting Herentals, in de avondspits richting Lier. Na te gaan welke bijkomende acties opgenomen kunnen worden in het actieplan.





Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. Voor Nijlen blijft deze overal onder de 60%. Drukste I/C verhoudingen zijn de rondweg en het kruispunt Kesselse-Steenweg – Guido Gezellestraat.



Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De (kleinschalige) bedrijventerreinen zijn minder goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk omdat ze niet aan het robuust wegennet liggen. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Olen

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente OLEN									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	7,7	4,1	1,6	1,8	15,0	**30,2**	3,1	66,8	**69,8**
Referentie 2030	9,0	4,4	2,1	1,9	14,3	**31,7**	2,6	65,7	**68,3**
Auto scenario 1	9,3	4,5	2,2	2,0	14,0	**32,1**	2,5	65,4	**67,9**
Auto scenario 1B	9,3	4,5	2,2	2,0	14,0	**32,1**	2,5	65,4	**67,9**
Auto scenario 2	9,4	4,6	2,3	2,0	14,0	**32,2**	2,5	65,2	**67,8**
Auto scenario 3	10,3	4,8	2,5	2,2	13,5	**33,2**	2,3	64,5	**66,8**
Auto scenario 4	9,3	4,5	2,0	1,9	14,4	**32,2**	2,6	65,3	**67,8**
Synthese	10,2	4,8	2,1	2,0	14,0	**33,2**	2,3	64,5	**66,8**

Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente OLEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-6%	-2%	-6%	-11%	-9%	-11%	-7%	-3%	-6%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	-1%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	-1%
Auto scenario 1B	0%	0%	-1%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	-1%
Auto scenario 2	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%	0%	0%
Auto scenario 3	3%	3%	3%	1%	5%	2%	3%	3%	3%
Auto scenario 4	-2%	-2%	-2%	-3%	-1%	-2%	-2%	-3%	-2%
Synthese	4%	-2%	3%	10%	12%	14%	4%	0%	5%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Olen behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 7% is noodzakelijk.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 9% t.o.v. 2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De lokale stijging van het vrachtverkeer is te verantwoorden o.w.v. de ligging in het ENA. Op schaal van Zuiderkempen wordt de doelstelling wel gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



De oost west route langs de N13 tussen Herentals en Geel is recent vernieuwd en krijgt een hoge score. Ook de noord zuid route vanaf N13 langs Gerheiden door Olen is heraangelegd met een vrijliggend dubbelrichting fietspad tot aan de spoorweg. Verder naar het noorden wordt dit een aanliggend dubbelrichting fietspad met een lagere score. De parallelle noord zuid route langs Oevelseweg – Stationsstraat krijgt een duidelijk lagere score (aanliggend fietspad aan één zijde van de weg). Ook Watertorenstraat, de ontsluitende route voor de Umicore-site heeft slechts een aanliggend fietspad aan één zijde van de weg en heeft lage scores. De route langs Hoogbuul en Nederbuul richting Olen is recent aangelegd met een vrijliggend fietspad. Twee routes die nog te wensen over laten zijn Industrielaan en de N152 (die op grondgebied Herentals en Westerlo wel al is heraangelegd). Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

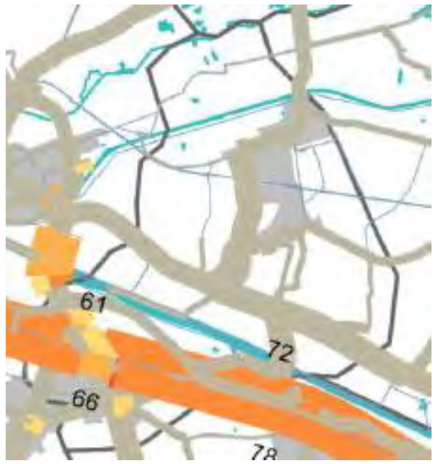
Olen heeft geen enkele locatie die wordt vermeld in de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* van Wegen en Verkeer. In Olen gebeurden er tussen januari 2014 en maart 2020 233 ongevallen met gewonden en 3 ongevallen met dodelijk slachtoffer (op Veldstraat, Koning Boudewijnlaan en E313). Er is een duidelijk dalende tendens zichtbaar in het aantal ongevallen per jaar.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Olen wordt de doelstelling niet volledig gehaald. In de ochtend- en avondspits worden te hoge intensiteiten gemeld in de doortocht van Olen centrum. In OLV-Olen en St-Jozef Olen wordt de norm wel gehaald. Zelfs op de Gestelstraat die als rondweg fungeert wordt de norm niet overschreden.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesescenario. Voor Olen blijft deze overal onder de 80% (E313 niet mee gerekend). Drukste I/C verhoudingen is er op de N152 in het centrum.

Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. De bedrijvencluster in de Watertorenstraat kan via de Gestelstraat ontsluiten op de N13. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Fiche gemeente Westerlo

Vlaamse klimaatdoelstellingen

Modal split:

Gemeente WESTERLO									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Basis 2017	10,2	5,1	3,2	1,5	12,3	**32,2**	6,0	61,8	**67,8**
Referentie 2030	11,4	5,2	4,8	2,0	11,7	**35,1**	5,0	59,9	**64,9**
Auto scenario 1	12,1	5,4	5,2	2,1	11,3	**36,1**	4,7	59,2	**63,9**
Auto scenario 1B	12,1	5,4	5,2	2,1	11,3	**36,1**	4,7	59,2	**63,9**
Auto scenario 2	13,0	5,6	5,4	2,1	11,1	**37,3**	4,5	58,2	**62,7**
Auto scenario 3	13,8	5,8	5,7	2,3	10,7	**38,3**	4,2	57,5	**61,7**
Auto scenario 4	12,1	5,3	4,7	1,9	11,7	**35,8**	4,8	59,4	**64,2**
Synthese	12,7	5,5	5,0	2,0	11,3	**36,5**	4,5	59,0	**63,5**

Aantal voertuig-kilometers:

Gemeente WESTERLO									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Basis 2017	-6%	-2%	-7%	-10%	-8%	-10%	-6%	-3%	-7%
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	-1%	-2%	-3%	-2%	-1%	0%	-1%
Auto scenario 1B	0%	0%	-1%	-2%	-3%	-2%	-1%	-1%	-1%
Auto scenario 2	-3%	-3%	-4%	-3%	-4%	-2%	-3%	-3%	-3%
Auto scenario 3	3%	2%	2%	1%	3%	2%	3%	2%	2%
Auto scenario 4	1%	1%	0%	-1%	-2%	-1%	1%	1%	0%
Synthese	6%	1%	5%	12%	14%	16%	6%	2%	7%

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Westerlo behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 5,7% is noodzakelijk. Uit scenario 3 leren we dat verkeerscirculatie helpt om een sterkere modal shift te realiseren.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 12% t.o.v. 2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht wordt niet gehaald, o.w.v. de ligging in het ENA en de N19 als vrachtroute is dit te verantwoorden. Op schaal van de Zuiderkempen wordt de doelstelling wel gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



De N152 Olenseweg is recent vernieuwd met vrijliggende fietspaden. Ook de andere noord zuid route langs Langestraat haalt een goede score, tot de doortocht door Tongerlo. Vanaf daar tot N19 krijgen de fietspaden een lagere score. De oost west route vanaf N127 door Westerlo en Zoerle-Parwijs richting Heultje heeft een gemengd beeld maar krijgt grotendeels goede scores. De N19 Grote Steenweg (deels grondgebied Westerlo, deels Geel) is recent vernieuwd en heeft vrijliggende fietspaden.

Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

Verbeteren van de verkeersveiligheid

Westerlo heeft geen punten die op de *Dynamische lijst gevaarlijke punten* staan van Wegen en Verkeer. Fietsongevallen werden vooral genoteerd in Westerlo centrum.

In Westerlo gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 492 ongevallen met gewonden en 10 ongevallen met dodelijk slachtoffer (waarvan 2 op de E313). Er is een licht stijgende tendens merkbaar in het aantal ongevallen per jaar.

Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.



Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Westerlo wordt de doelstelling gehaald in de kernen van Heultje, Zoerle-Parwijs, Tongerlo en Oevel. Het centrum van Westerlo ligt ten zuiden van de N19. In het centrum wordt de norm niet overschreden. De N19 vormt wel een aandachtspunt naar oversteekbaarheid tussen centrum en de wijken aan de andere zijden van de steenweg.



Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesecenario. Voor Westerlo blijft deze overal onder de 80% (E313 niet meegerekend). Drukste I/C verhoudingen zijn te vinden op N19 waarbij deze in de ochtendspits onder de 60% blijft en in de avondspits rond de 70 à 80% ligt.

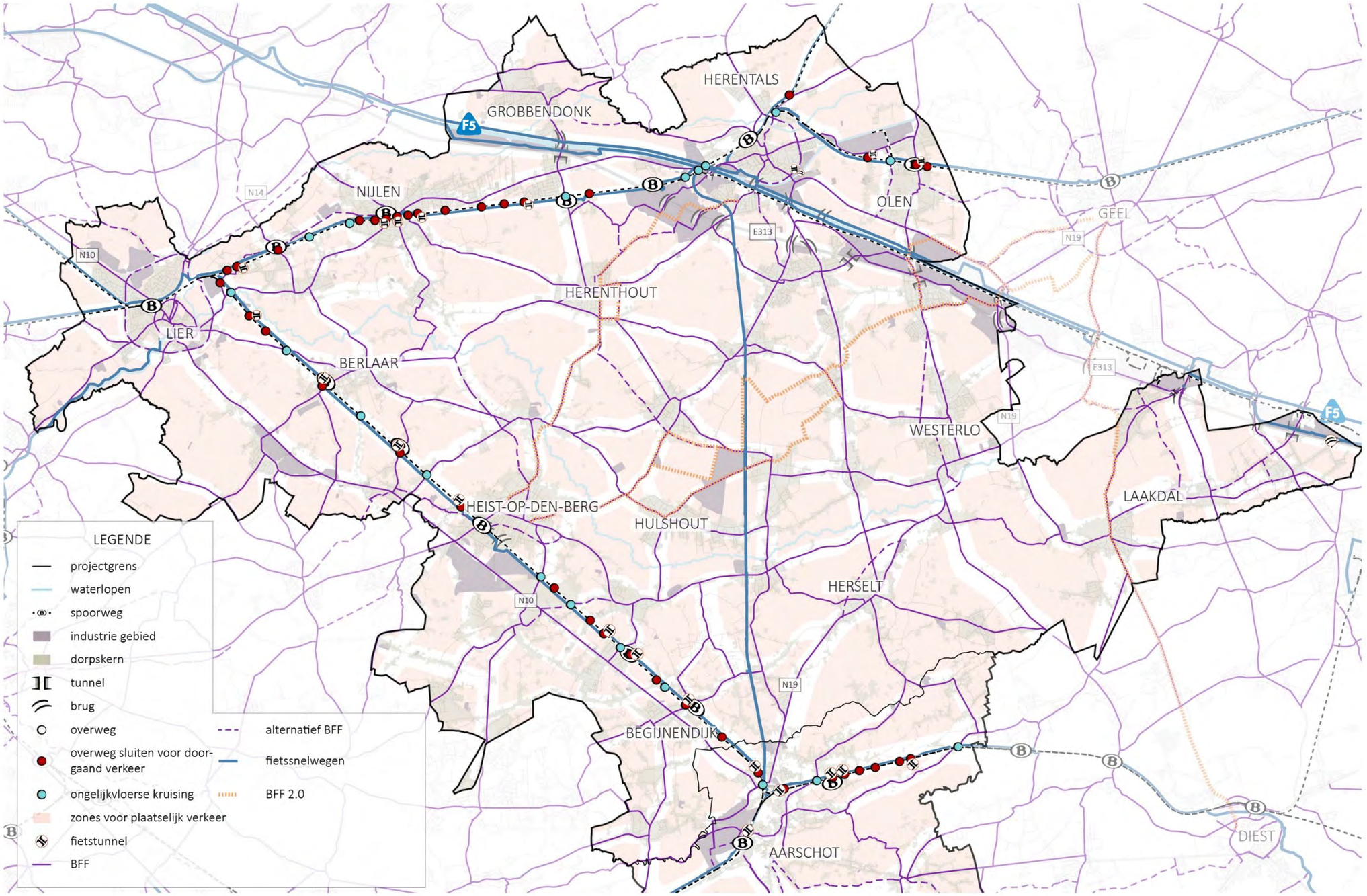


Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen in het ENA worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Het bedrijventerrein Hulshout-Heultje ligt niet langs het robuust wegennet. De ontsluiting naar de E313 is onduidelijk. Om te ontsluiten naar de n19 kan de kern van Heultje niet gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer, tenzij men nieuwe weginfrastructuur realiseert. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de overige kernen.

Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Bijlage 2: Kaarten synthesescenario

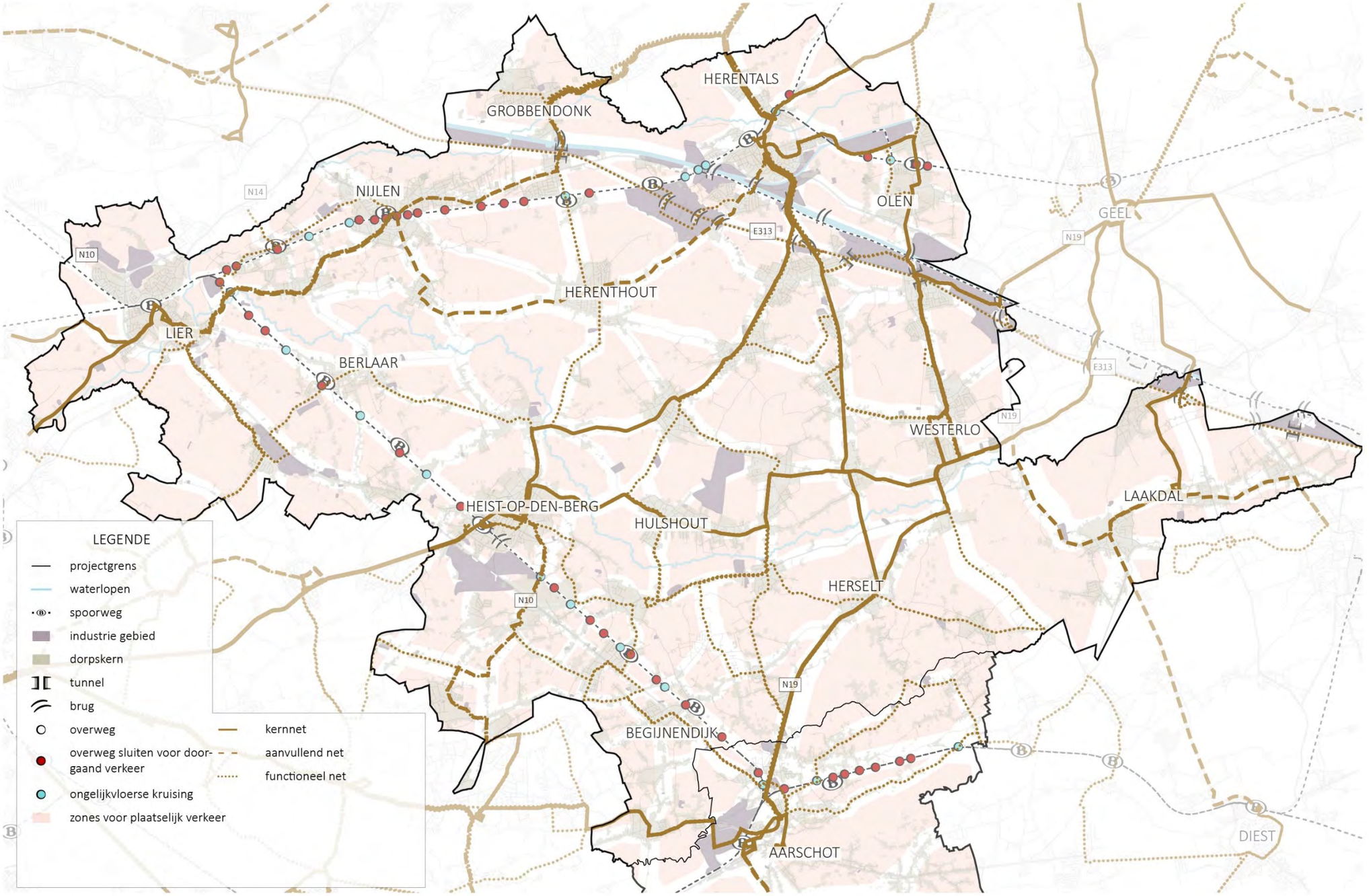


Provincie Antwerpen

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

synthesekaart - fiets

N 0 2.5 5 km



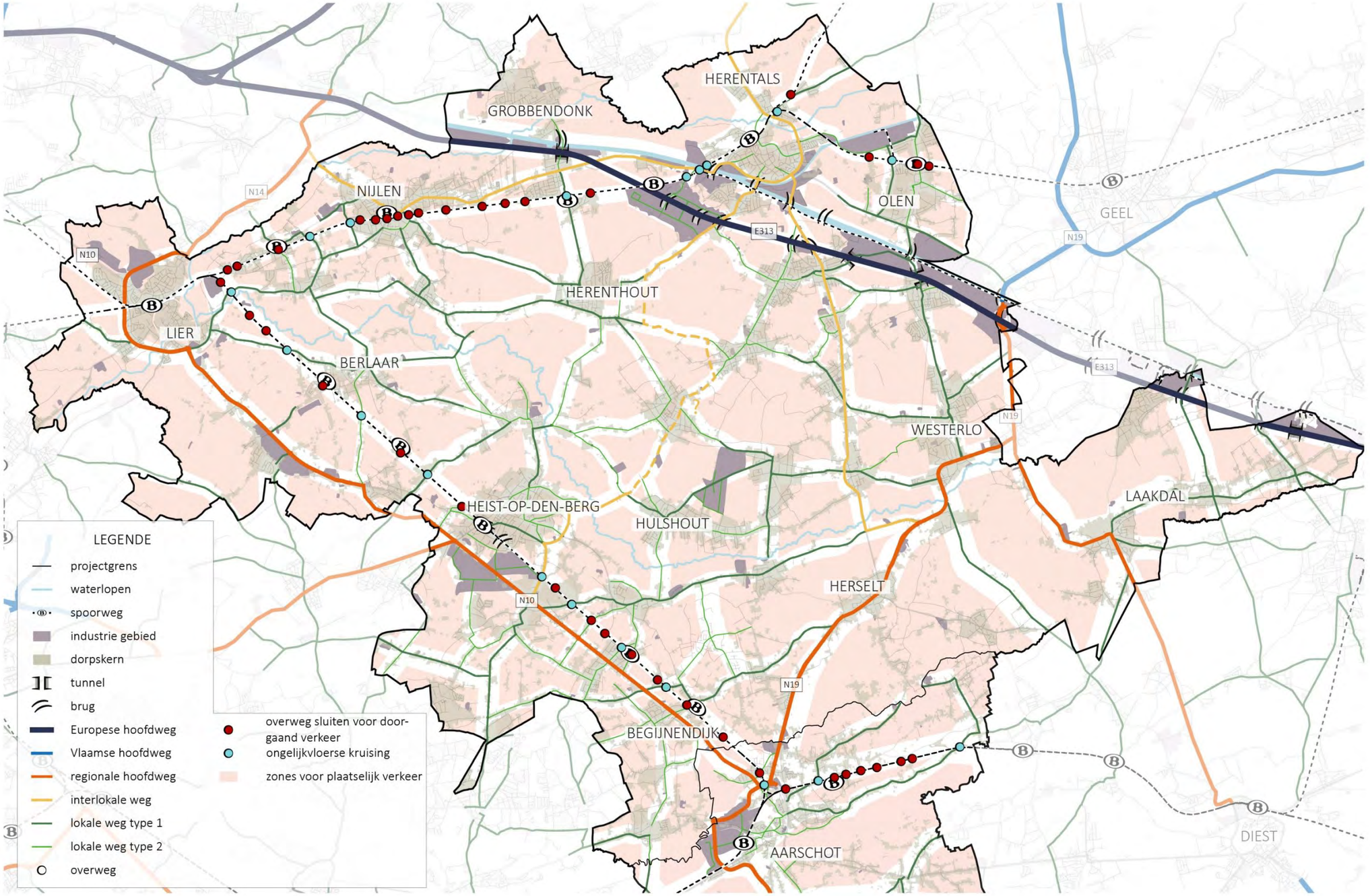
Provincie Antwerpen

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

synthesekaart - OV

N

0 2.5 5 km

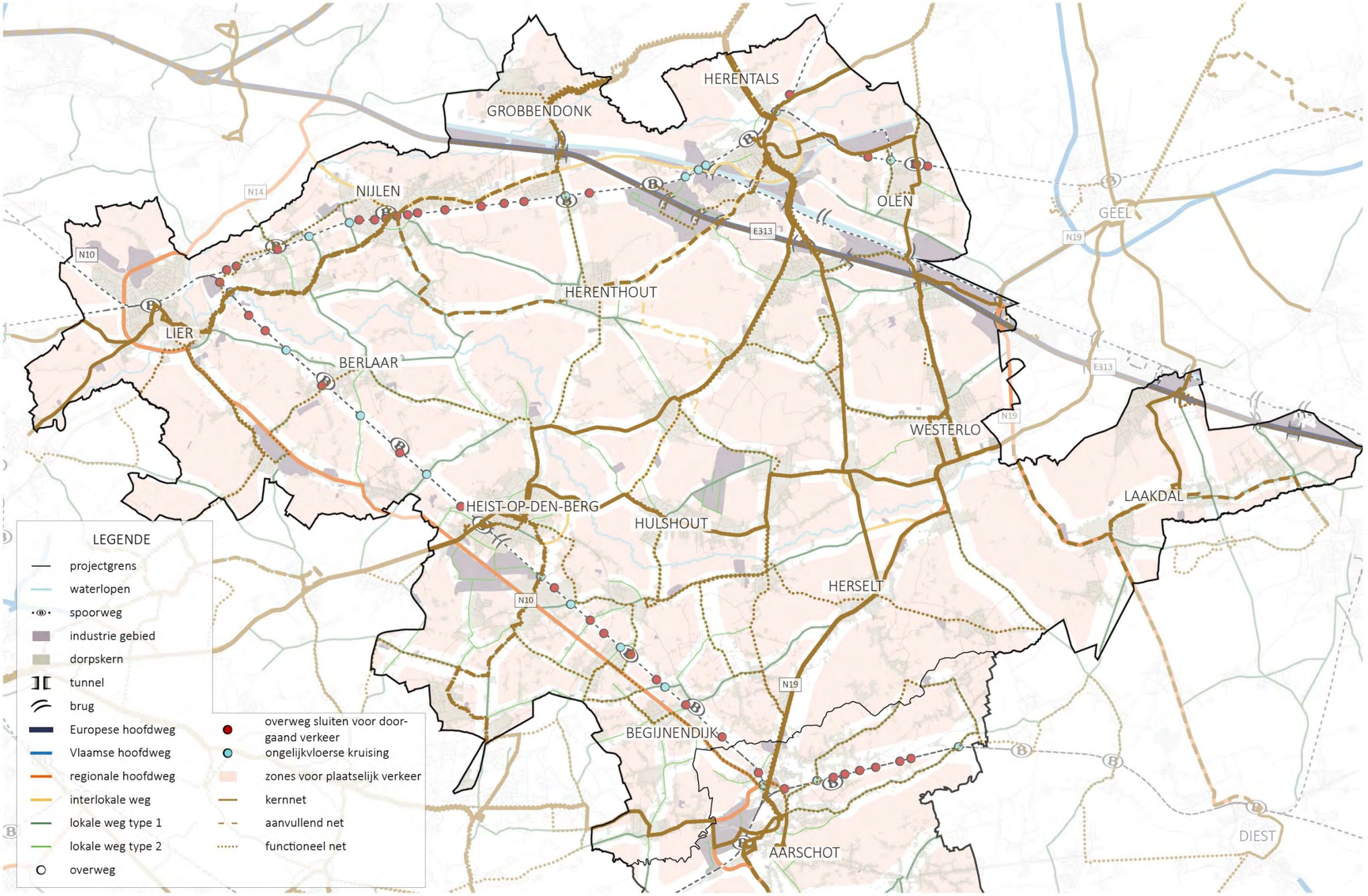


Provincie Antwerpen

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

synthesekaart - wegencategorisering

N 0 2.5 5 km



Provincie Antwerpen

MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

synthesekaart - OV

N

0 2.5 5 km

Bijlage 3: Studierapport doorrekening



STUDIERAPPORT

DOORREKENINGEN I.H.K.V.

BOVENLOKALE MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

COLOFON			
Titel	**Doorrekeningen in het kader van 'Bovenlokale Mobiliteitsstudie Zuiderkempen'**		
Dossiernummer	20038		
Opdrachtgever	Provincie Antwerpen		
Dossierbeheerder	Departement MOW – afdeling Beleid – René Grispen		
Opgesteld door	Wouter Kuhlman (Significance)		
Gereviseerd door	Bruno Villé (Mint)		
	René Grispen (afdeling Beleid)		
Versie	v1.1	Eerste versie	16/01/2023
	v1.2	Tweede versie	03/02/2023
	v1.3	Finale versie	20/02/2023

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 7

2 Beschrijving van de scenario's 8

2.1 Referentietoestand 2030 8

2.1.1 Controle en verfijning van het netwerk 8

2.2 Beschrijving OV Scenario's 9

2.2.1 OV-Scenario 1A 10

2.2.2 OV-Scenario 1B 11

2.2.3 OV-Scenario 1C 12

2.2.4 OV-Scenario 1D 13

2.3 Beschrijving auto scenario's 14

2.3.1 AutoScenario 1 14

2.3.2 AutoScenario 1 B 15

2.3.3 AutoScenario 2 16

2.3.4 AutoScenario 3 17

2.3.5 AutoScenario 4 19

2.4 Synthesescenario 19

2.4.1 Uitgangspunten 19

2.4.2 Netwerkwijzigingen 20

3 Algemene resultaten 22

3.1 Verplaatsingen 22

3.2 Modale verdeling 24

3.3 Voertuigprestaties 25

3.4 Figuren 26

3.5 Resultaten openbaar vervoer scenario's 28

3.5.1 Verschilplots 28

3.5.2 Reizigers en reizigerskilometers 32

3.5.3 Lijnbezetting 33

3.5.4 Doorgaande reizigers 35

3.6 Overige resultaten 35

3.6.1 HB matrices 36

4 Conclusies 38

4.1 OV-scenario's 38

4.2 Autoscenario's 38

5 Bijlage I: Modelinstrumentarium 40

5.1 Strategisch personenmodel Vlaanderen 40
5.1.1 Inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het basisjaar 2017 (SDG's, netwerken en verkeerstellingen) 40
5.1.2 Inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het toekomstjaar 2030 (SDG's en netwerken) 41
5.1.3 Modelinstrumentarium en parameters van de verschillende deelmodellen 41
5.2 Regionale verkeersmodellen 44
5.3 Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2 45
6 Bijlage II: Resultaten per gemeente 47
6.1 Verplaatsingen 47
6.1.1 Gemeente Berlaar 47
6.1.2 Gemeente Heist-Op-Den-Berg 48
6.1.3 Gemeente Lier 49
6.1.4 Gemeente Nijlen 50
6.1.5 Gemeente Grobbendonk 51
6.1.6 Gemeente Herentals 52
6.1.7 Gemeente Herenthout 53
6.1.8 Gemeente Herselt 54
6.1.9 Gemeente Hulshout 55
6.1.10 Gemeente Olen 56
6.1.11 Gemeente Westerlo 57
6.1.12 Gemeente Laakdal 58
6.1.13 Gemeente Aarschot 59
6.1.14 Gemeente Begijnendijk 60
6.2 Modal Split 61
6.2.1 Gemeente Berlaar 61
6.2.2 Gemeente Heist-Op-Den-Berg 62
6.2.3 Gemeente Lier 63
6.2.4 Gemeente Nijlen 64
6.2.5 Gemeente Grobbendonk 65
6.2.6 Gemeente Herentals 66
6.2.7 Gemeente Herenthout 67
6.2.8 Gemeente Herselt 68
6.2.9 Gemeente Hulshout 69
6.2.10 Gemeente Olen 70
6.2.11 Gemeente Westerlo 71
6.2.12 Gemeente Laakdal 72
6.2.13 Gemeente Aarschot 73

6.2.14 Gemeente Begijnendijk 74
6.3 Voertuigkilometers 75
6.3.1 Gemeente Berlaar 75
6.3.2 Gemeente Heist-Op-Den-Berg 76
6.3.3 Gemeente Lier 77
6.3.4 Gemeente Nijlen 78
6.3.5 Gemeente Grobbendonk 79
6.3.6 Gemeente Herentals 80
6.3.7 Gemeente Herenthout 81
6.3.8 Gemeente Herselt 82
6.3.9 Gemeente Hulshout 83
6.3.10 Gemeente Olen 84
6.3.11 Gemeente Westerlo 85
6.3.12 Gemeente Laakdal 86
6.3.13 Gemeente Aarschot 87
6.3.14 Gemeente Begijnendijk 88

1 INLEIDING

In het kader van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie Zuiderkempen heeft de provincie gevraagd om de effecten van enkele scenario's door te rekenen met het regionaal verkeersmodel Kempen. In dit rapport worden het gebruikte modelinstrumentarium, de doorgerekende scenario's en de belangrijkste resultaten van deze doorrekeningen beschreven.

Dit studierapport omvat de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de doorgerekende scenario's en op welke manier het toekomstscenario 2030 aangepast is.
- In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de doorrekeningen gerapporteerd.
- De belangrijkste conclusies worden samengevat in hoofdstuk 1.
- Bijlage I bevat een beschrijving van het modelinstrumentarium, namelijk het regionaal verkeersmodel (rvm) Kempen versie 4.2.2, met verwijzingen naar uitgebreidere documentatie.
- Bijlage II bevat tabellen met de modelresultaten uitgesplitst naar gemeenten.

2 BESCHRIJVING VAN DE SCENARIO'S

Dit hoofdstuk beschrijft in de eerste paragraaf de referentietoestand die als vergelijkingsbasis geldt en waartegen de andere scenario's afgewogen worden. Vervolgens worden in de daaropvolgende paragrafen de te evalueren scenario's zelf beschreven.

2.1 REFERENTIETOESTAND 2030

De referentietoestand 2030 gaat uit van het toekomstscenario 2030 van het regionaal verkeersmodel (rvm) Kempen versie 4.2.2. Hierop zijn enkele correcties toegepast. Deze worden hieronder beschreven.

2.1.1 CONTROLE EN VERFIJNING VAN HET NETWERK

Het netwerk van het rvm Kempen is in en rond het studiegebied gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd en geactualiseerd. Hierbij is specifiek aandacht besteed aan de wegvakken en de kruispuntconfiguraties.

Naast deze algemene controle en correcties, zijn de volgende maatregelen doorgevoerd ten opzichte van het referentienetwerk 2030 van het rvm Kempen versie 4.2.2[1]:

- Nieuwe aansluiting Tramweglei op de R16 te Lier,
- Nieuwe aansluiting N108 op de R16
- Optimalisatie kruispunten N14 met N116 (zowel richting Nijlen als richting Broechem)
- Herinrichting N14 vanaf N116(Nijlensesteenweg) tot aan E313
- Herinrichting R15 als 2x1 tussen de Hemeldonk en Herenthoutseweg
- Op de N10 wordt de doorstroming verbeterd door de aanleg van een turbo ovonde op het kruispunt N10 x N15 met nieuwe aantakking Wouwerstraat en fietstunnels
- Op het kruispunt N10 x Schoorstraat wordt een rotonde aangelegd met fietstunnel (enkel voor fietsers die N10 willen kruisen, fietsers op N10 gelijkgronds)
- De lokale wegen type III sluiten niet meer aan op de N10,
- De Mechelbaan NO-zijde wordt rechts-in rechts-uit, zuidwestzijde knip. Verkeer wordt ontsloten via de rotondes op N10.
- Oostelijke Rondweg Heist-op-den-Berg: 2x1 sluit aan met rotondes op N15 en Herentalsesteenweg
- Wouwerstraat kruispunten zijstraten rechts-in / rechts-uit
- N10 x Schrieksesteenweg rotonde
- De op - en afrit van Herentals West op de E313 wordt herschikt. De Industrieweg sluit rechtstreeks aan op het nieuwe op- afrittencomplex en de N13. De bestaande aansluiting van de Industrieweg op de N13 wordt geknipt.
- Knip doorgaand verkeer (ANPR) Wuytsbergen – Ekelstraat (Herentals)
- Op- en afritten complex Geel-Oost

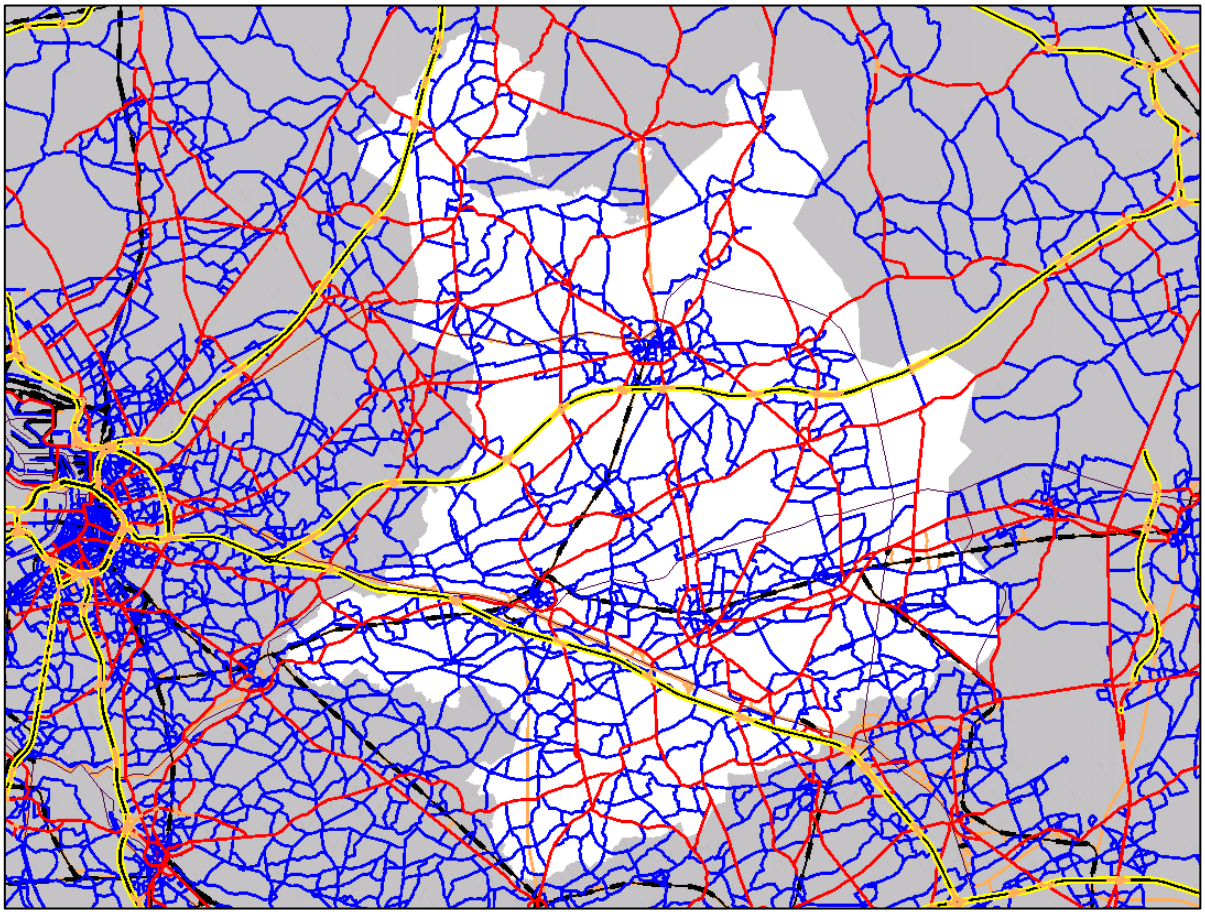
Het verkeersnetwerk van het studiegebied, de vervoerregio Kempen, is weergegeven in figuur 1 voor de referentietoestand. Hierin is te zien dat de Zuiderkempen niet geheel in het studiegebied (wit) van het rvm valt. De gemeenten die in de indeling naar vervoerregio's onder Mechelen of Leuven vallen (grijs), grenzen echter wel direct aan het studiegebied. Deze gemeenten maken onderdeel uit van het invloedsgebied, dat met eenzelfde

[1] Deze doorrekeningen zijn opgestart in de loop van 2020, dus vóór er doorrekeningen uitgevoerd zijn voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan Kempen. Dit verklaart waarom de doorrekeningen niet gebeurd zijn met de recentere versie van het rvm (versie 4.2.2-RMP). Maar zoals uit dit hoofdstuk in detail beschreven is, is voor het studiegebied van deze bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen het netwerk grondig nagekeken en is er zo goed mogelijk rekening gehouden met de lokale inzichten.

mate van nauwkeurigheid wordt gemodelleerd als het studiegebied van de vervoerregio Kempen. Het rvm Kempen is daarom het meest geschikte verkeersmodel voor de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Het studiegebied voor deze studie omvat de volgende gemeenten:

- Aarschot
- Begijnendijk
- Berlaar
- Grobbendonk
- Heist-op-den-Berg
- Herentals
- Herenthout
- Herselt
- Hulshout
- Laakdal
- Lier
- Nijlen
- Olen
- Westerlo.



Figuur 1: Netwerk referentietoestand 2030 rvm Kempen

2.2 BESCHRIJVING OV SCENARIO'S

In eerste instantie zijn vier verschillende scenario's doorgerekend met betrekking tot OV-maatregelen. De focus ligt hierbij op de ontwikkeling van een OV-as tussen Herentals en Aarschot (en door naar Leuven). Hier is in de scenario's steeds een andere invulling aan gegeven. De maatregelen per scenario worden hieronder beschreven.

2.2.1 OV-SCENARIO 1A

In OV-scenario 1A wordt de huidige buslijn 305 opgewaardeerd naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De route blijft grotendeels gelijk, maar met minder tussenstops en een hogere snelheid. De aanrijdroutes naar de stations in Aarschot en Herentals wijken wel af van de huidige lijnvoering van deze lijn. In de spitsperiodes is rekening gehouden met langere reistijden in de kernen van Aarschot en Herentals. De frequentie van de lijn is tweemaal per uur.

Figuur 2 laat de route zien van de HOV-lijn en tabel 1 bevat de dienstregeling van de belangrijkste haltes.

De nieuwe HOV-lijn vervangt in dit scenario, evenals in alle volgende OV-scenario's, de bestaande buslijn 305. De uitlopers van buslijn 305, naar Turnhout enerzijds en Leuven anderzijds, blijven wel behouden. In de modelinvoer is de buslijn als het ware in drie delen geknipt. Op deze manier worden de huidige reistijden met de bus tussen Turnhout en Herentals en tussen Leuven en Aarschot niet aangepast. De knip heeft echter wel gevolgen voor doorgaande reizigers, die in de scenario's een extra overstap moeten maken.



Figuur 2: OV-scenario 1A: buslijn 305 als HOV-lijn

	vertrek station Aarschot												
Aarschot station	6u03	6u33	7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u33	10u03	10u33	11u03	11u33	12u03
Ramsel Truitseinde	6u14	6u44	7u14	7u44	8u14	8u44	9u14	9u41	10u11	10u41	11u11	11u41	12u11
Herselt Dorp	6u21	6u51	7u21	7u51	8u21	8u51	9u21	9u48	10u18	10u48	11u18	11u48	12u18
Zoerle-Parwijs dorp	6u27	6u57	7u27	7u57	8u27	8u57	9u27	9u54	10u24	10u54	11u24	11u54	12u24
Voortkapel Trapstraat	6u32	7u02	7u32	8u02	8u32	9u02	9u32	9u59	10u29	10u59	11u29	11u59	12u29
Oosterwijk Busselen	6u34	7u04	7u34	8u04	8u34	9u04	9u34	10u01	10u31	11u01	11u31	12u01	12u31
Olen Dorp	6u37	7u07	7u37	8u07	8u37	9u07	9u37	10u04	10u34	11u04	11u34	12u04	12u34
Herentals Oost	6u38	7u08	7u38	8u08	8u38	9u08	9u38	10u05	10u35	11u05	11u35	12u05	12u35
Herentals Station	6u49	7u19	7u49	8u19	8u49	9u19	9u49	10u12	10u42	11u12	11u42	12u12	12u42
	vertrek station Herentals												
Herentals Station	6u46	7u16	7u46	8u16	8u46	9u16	9u46	10u16	10u46	11u16	11u46	12u16	12u46
Herentals Oost	6u57	7u27	7u57	8u27	8u57	9u23	9u53	10u23	10u53	11u23	11u53	12u23	12u53
Olen Dorp	7u	7u30	8u	8u30	9u	9u24	9u54	10u24	10u54	11u24	11u54	12u24	12u54
Oosterwijk Busselen	7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u27	9u57	10u27	10u57	11u27	11u57	12u27	12u57
Voortkapel Trapstraat	7u05	7u35	8u05	8u35	9u05	9u29	9u59	10u29	10u59	11u29	11u59	12u29	12u59
Zoerle-Parwijs dorp	7u10	7u40	8u10	8u40	9u10	9u34	10u04	10u34	11u04	11u34	12u04	12u34	13u04
Herselt Dorp	7u16	7u46	8u16	8u46	9u16	9u40	10u10	10u40	11u10	11u40	12u10	12u40	13u10
Ramsel Truitseinde	7u23	7u53	8u23	8u53	9u23	9u47	10u17	10u47	11u17	11u47	12u17	12u47	13u17
Aarschot station	7u34	8u04	8u34	9u04	9u34	9u55	10u25	10u55	11u25	11u55	12u25	12u55	13u25

Tabel 1: OV-scenario 1A: uitsnede dienstregeling HOV-lijn

2.2.2 OV-SCENARIO 1B

In OV-scenario 1B is de route van de HOV-lijn verlegd naar de voormalig spoorwegbedding tussen Aarschot en Herentals, zoals weergegeven in figuur 3. Langs de nieuwe route zijn haltes gepland in Ramsel, Hulshout, Heultje, Morkhoven, Noorderwijk en Olen. Een uitsnede uit de dienstregeling is weergegeven in tabel 2.

De HOV-lijn in OV-scenario 1B is voorzien als trambus, maar het verkeersmodel kent deze modaliteit niet. Modelmatig is de HOV-lijn daarom als tram opgenomen, waarmee invulling wordt gegeven aan het verhoogde comfort van een HOV-verbinding.



Figuur 3: OV-scenario 1B: HOV-lijn via de voormalige spoorwegbedding

	vertrek station Aarschot												
Aarschot Station	6u03	6u33	7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u33	10u03	10u33	11u03	11u33	12u03
Kerkstraat	6u14	6u44	7u14	7u44	8u14	8u44	9u14	9u39	10u09	10u39	11u09	11u39	12u09
Ramsel Stationsstraat	6u18	6u48	7u18	7u48	8u18	8u48	9u18	9u43	10u13	10u43	11u13	11u43	12u13
Hulshout Grote Baan	6u23	6u53	7u23	7u53	8u23	8u53	9u23	9u48	10u18	10u48	11u18	11u48	12u18
Heultje Industrieweg	6u26	6u56	7u26	7u56	8u26	8u56	9u26	9u51	10u21	10u51	11u21	11u51	12u21
Morkhoven Molenstraat	6u31	7u01	7u31	8u01	8u31	9u01	9u31	9u56	10u26	10u56	11u26	11u56	12u26
Noorderwijk Servaas Daemsstraat	6u33	7u03	7u33	8u03	8u33	9u03	9u33	9u58	10u28	10u58	11u28	11u58	12u28
Olen	6u36	7u06	7u36	8u06	8u36	9u06	9u36	9u01	10u31	11u01	11u31	12u01	12u31
Herentals station	6u47	7u17	7u47	8u17	8u47	9u17	9u47	9u07	10u37	11u07	11u37	12u07	12u37
	vertrek station Herentals												
Herentals station	6u42	7u12	7u42	8u12	8u42	9u12	9u42	10u12	10u42	11u12	11u42	12u12	12u42
Olen	6u53	7u23	7u53	8u23	8u53	9u18	9u46	10u18	10u46	11u18	11u46	12u18	12u46
Noorderwijk Servaas Daemsstraat	6u56	7u26	7u56	8u26	8u56	9u21	9u49	10u21	10u49	11u21	11u49	12u21	12u49
Morkhoven Molenstraat	6u58	7u28	7u58	8u28	8u58	9u23	9u51	10u23	10u51	11u23	11u51	12u23	12u51
Heultje Industrieweg	7u04	7u33	8u04	8u33	9u04	9u28	9u57	10u28	10u57	11u28	11u57	12u28	12u57
Hulshout Grote Baan	7u07	7u36	8u07	8u36	9u07	9u31	10u	10u31	11u	11u31	12u	12u31	13u
Ramsel Stationsstraat	7u13	7u41	8u13	8u41	9u13	9u36	10u06	10u36	11u06	11u36	12u06	12u36	13u06
Kerkstraat	7u17	7u45	8u17	8u45	9u17	9u40	10u10	10u40	11u10	11u40	12u10	12u40	13u10
Aarschot Station	7u28	7u56	8u28	8u56	9u28	9u46	10u16	10u46	11u16	11u46	12u16	12u46	13u16

Tabel 2: OV-scenario 1B: uitsnede dienstregeling HOV-lijn

2.2.3 OV-SCENARIO 1C

In het derde OV-scenario, OV-scenario 1C, wordt de OV-verbinding tussen Herentals en Aarschot ingevuld als IC-treinverbinding. Deze trein rijdt over de oude spoorwegbedding vanuit Herentals, via Aarschot door naar Leuven en bedient verder geen tussengelegen haltes of stations. De dienstregeling is weergegeven in tabel 3.

IC-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Herentals		26		56
Aarschot	42	44	12	14
Leuven	55		25	

IC-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Leuven		5		35
Aarschot	16	18	46	48
Herentals	34		4	

Tabel 3: OV-scenario 1C - dienstregeling IC-trein

2.2.4 OV-SCENARIO 1D

Het vierde en laatste OV-scenario, OV-scenario 1D, omvat een L-treinverbinding tussen Herentals en Leuven. Deze treinverbinding maakt gebruik van dezelfde route als de IC-trein in OV-scenario 1C, maar stopt bijkomend in Morkhoven, Hulshout en Wezemaal. De dienstregeling van de L-trein is weergegeven in tabel 4.

L-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Herentals		26		56
Morkhoven	33	33	3	3
Hulshout	38	38	8	8
Aarschot	46	48	16	18
Wezemaal	53	53	23	23
Leuven	0		30	

L-trein	aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
Leuven		0		30
Wezemaal	7	7	37	37
Aarschot	12	14	42	44
Hulshout	22	22	52	52
Morkhoven	27	27	57	57
Herentals	34		4	

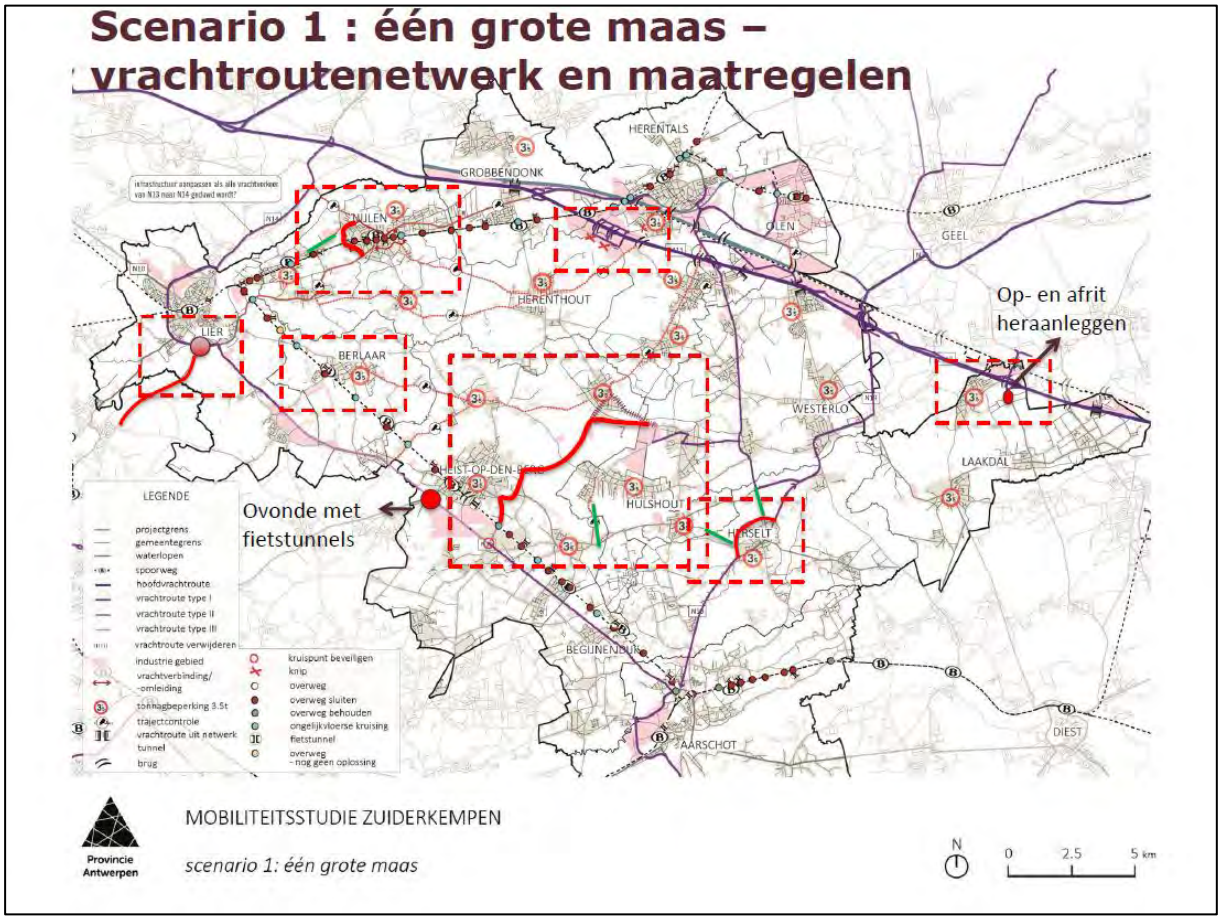
Tabel 4: OV-scenario 1D - dienstregeling L-trein

2.3 BESCHRIJVING AUTO SCENARIO'S

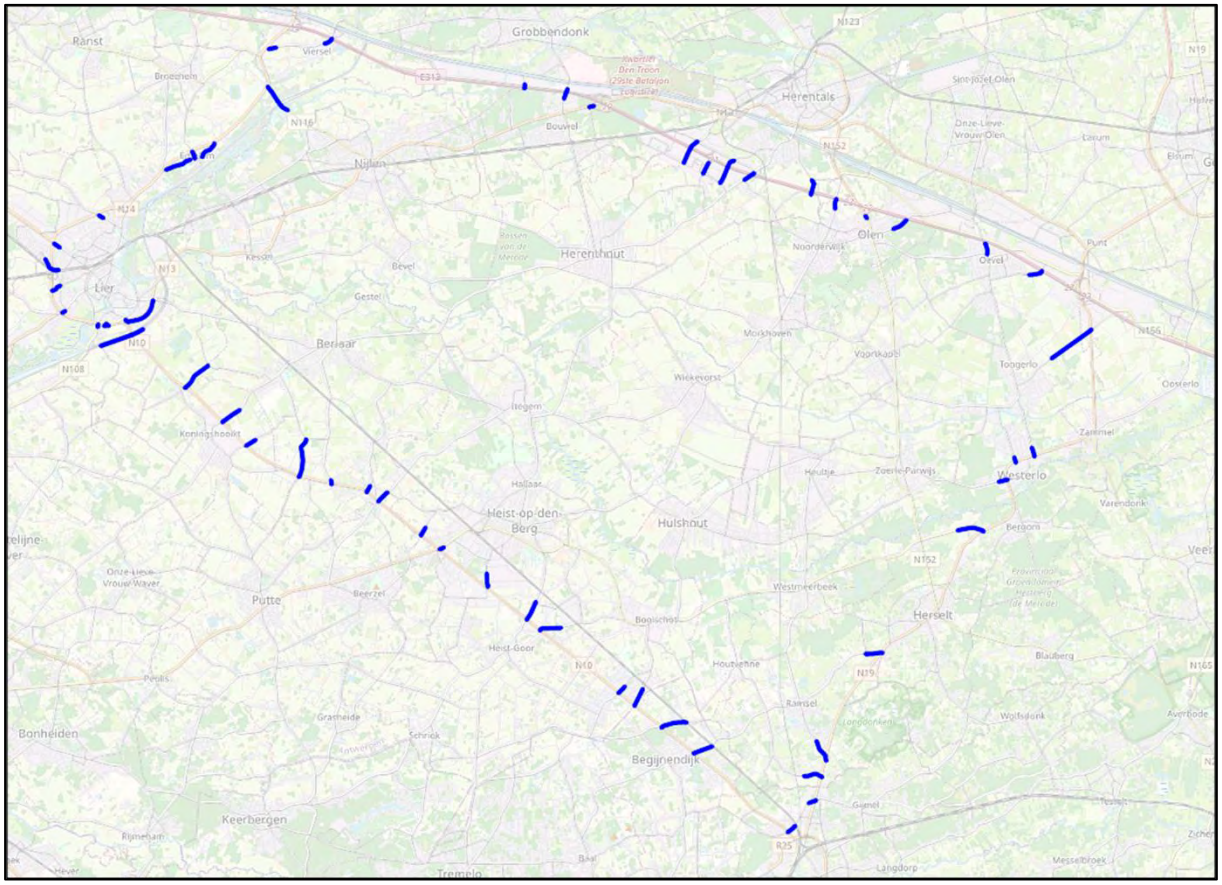
Naast de vier OV-scenario's zijn ook vier auto scenario's doorgerekend. Deze scenario's omvatten alleen maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer, waaronder ook maatregelen voor het vrachtverkeer. Voor deze is de OV-dienstregeling van de referentietoestand overgenomen. Daarnaast zijn er ook geen wijzigingen doorgevoerd in het fietsnetwerk.

2.3.1 AUTOSCENARIO 1

In autoscenario 1 is een "grote maas" ingevoerd om doorgaand vrachtverkeer in de Zuiderkempen te weren. De maas wordt gevormd door de E313 aan de noordzijde, de N19 aan de oostzijde, de N10 aan de zuidzijde en de R16 en N14 aan de westzijde. In de praktijk worden tonnagebeperkingen voorzien op de wegen binnen de maas, maar deze zijn niet als zodanig opgenomen in het rvm. Als alternatief is gekozen voor het invoeren van "penalty's" voor het vrachtverkeer bij het in- en uitrijden van de maas. Voor bestemmingsverkeer is er dan geen verschil in de routekeuze, omdat alle opties met een gelijke penalty worden belast. Voor doorgaand verkeer is het zeer onaantrekkelijk om de maas in of uit te rijden vanwege de hoge (fictieve) kosten. Figuur 4 omvat een overzicht van de netwerkwijzigingen van autoscenario 1 en figuur 5 een overzicht van de netwerklinks waarop vrachtpenalty's zijn toegepast.



Figuur 4: Autoscenario 1: omleiding doorgaand vrachtverkeer en netwerkwijzigingen



Figuur 5: Scenario 1: netwerklinks in het netwerk met een vrachtpenalty

Naast het weren van doorgaand vrachtverkeer zijn de volgende netwerkwijzigingen doorgevoerd:

- De Zuiderkempen wordt autoluwer gemaakt door in de dorpskernen zones 30 in te voeren.
- De visie van een overwegvrij spoornet wordt toegepast door de lokale wegen III ter hoogte van de spoorlijnen te knippen voor gemotoriseerd verkeer.
- In Nijlen worden ook de wegen voor doorgaand verkeer geknipt ter hoogte van de spoorlijn en wordt een westelijke omleidingsweg voorzien. Om het verkeer langs de rondweg te laten rijden wordt de Lindekensbaan geknipt (potentieel onthardingsproject/ontsnippering).
- In Herentals wordt de Klein Genststraat geknipt zodat sluipverkeer geweerd wordt en autoluwe fietsroutes gecreëerd worden vanuit Bouwel en Herenthout naar het bedrijventerrein. Gemotoriseerd verkeer ontsluit via de N13-Wolfsteen en de Herentalsesteenweg.
- Vanuit de Wiekevorstsesteenweg wordt een ontsluiting voorzien naar bedrijventerrein Hulshout-Heultje zodat dit via de Oostelijke Rondweg op de N10 kan ontsluiten. De IJzerenweg/Booischotseweg wordt geknipt.
- In Herselt wordt een westelijke rondweg voorzien. Daarbij wordt de Dieperstraat en de Herentalsesteenweg geknipt.
- Knip Langedijk, te Laakdal zodat de verbinding Eindhout Vorst via de N174 verloopt.

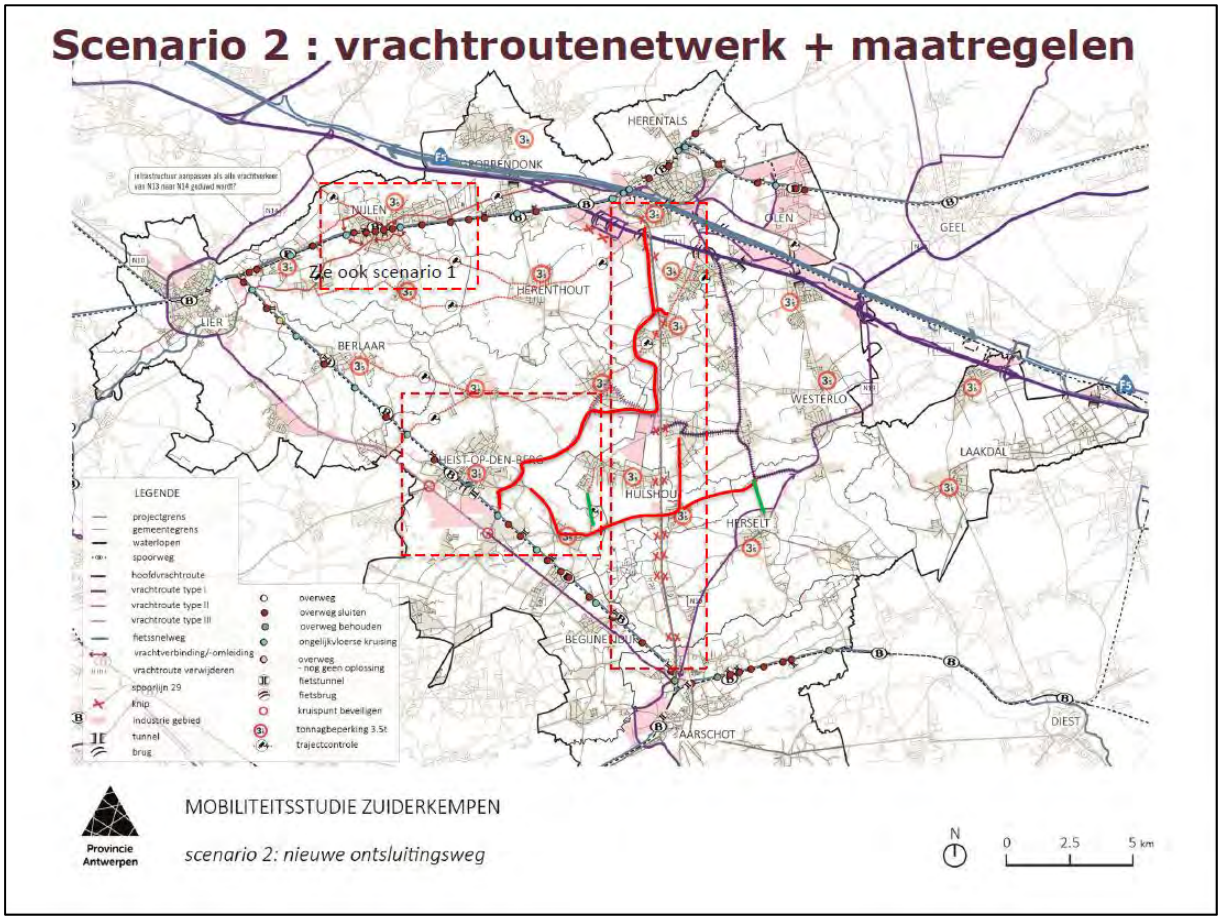
2.3.2 AUTOSCENARIO 1 B

Als variant op autoscenario 1 is er nog een alternatief auto-scenario 1B doorgerekend met een extra spoorwegovergang in Nijlen. In dit scenario is er daardoor zowel een westelijke als een oostelijke omleidingsweg in Nijlen, maar de spoorwegovergangen in het centrum zijn gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Verder zijn alle uitgangspunten van autoscenario 1B gelijk aan die van autoscenario 1.

2.3.3 AUTOSCENARIO 2

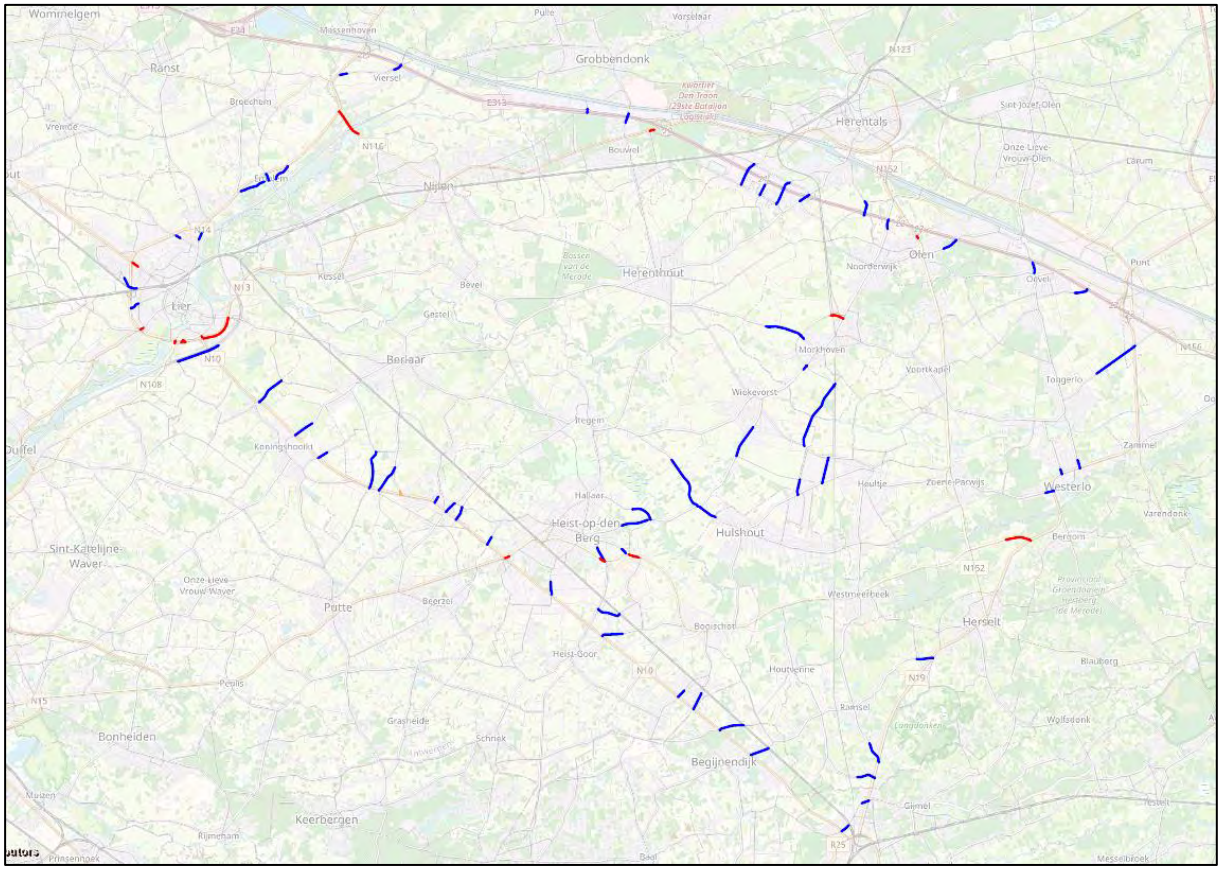
Het autoscenario 2 bouwt voort op autoscenario 1. Aanvullend op de grote maas is in dit scenario een interne verbindingsstructuur voor vrachtverkeer opgenomen, zoals weergegeven in figuur 6. Daarnaast zijn de volgende netwerkwijzigingen doorgevoerd:

- Een nieuwe weg vanaf het kruispunt Toekomstlaan Herenthoutseweg in Herentals via de oude spoorwegbedding/F106 tot aan de Industrieweg in heultje. Ter hoogte van Morkhoven wordt een rondweg voorzien en doorgaand verkeer voorkomen. Deze weg is onderdeel van de interne verbindingsstructuur voor vrachtverkeer.
- Knip Hoge Brugstraat in Heist-op-den-Berg ter hoogte van de spoorlijn om een autoluwe fietsroute naar het bedrijventerrein te realiseren. Gemotoriseerd verkeer ontsluit via de Lostraat en de N10.
- Alle lokale wegen type III langs de F106 zijn geknipt.



Figuur 6: Autoscenario 2: interne verbindingsstructuur in de grote maas

Figuur 7 laat de implementatie van de vrachtpenalty's in het verkeersmodel zien. Hierin is te zien dat alle afslagen van de interne verbinding voorzien zijn van een penalty voor vrachtverkeer. Doorgaand vrachtverkeer kan zonder penalty de interne verbinding gebruiken om de Zuiderkempen te doorkruisen.



Figuur 7: Autoscenario 2: netwerklinks in het netwerk met een vrachtpenalty

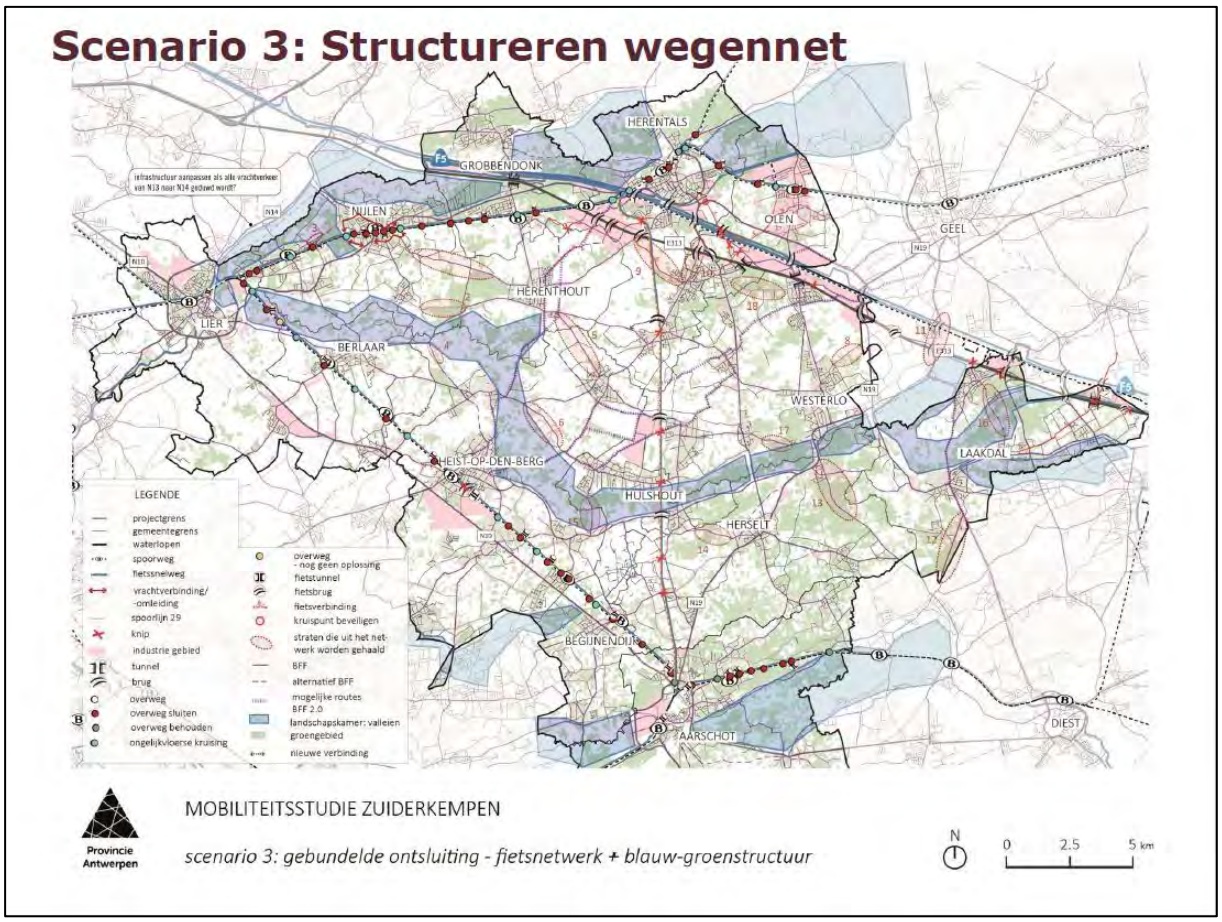
2.3.4 AUTOSCENARIO 3

Autoscenario 3 bouwt voort op autoscenario 1 en gaat dus uit van de grote maas om doorgaand vrachtverkeer te weren. Daarbovenop zijn maatregelen in het netwerk doorgevoerd om het wegennet te structureren en meer aaneengesloten zogenaamde 'groenstroken' te creëren. Concreet zijn de volgende aanvullende netwerkwijzigingen doorgevoerd:

- Knip Hoge Brugstraat in Heist-op-den-Berg ter hoogte van de spoorlijn om een autoluwe fietsroute naar het bedrijventerrein te realiseren. Gemotoriseerd verkeer ontsluit via de Lostraat en de N10.
- Alle lokale wegen type III langs de F106 zijn geknipt.
- Volgende knips in functie van autoluwe fietsverbindingen en/of ontharding van infrastructuur (landbouwverkeer en openbaar vervoer kan wel over deze netwerklinks passeren indien nodig):
    - Geel: circulatiemaatregelen, knip op K. Albertstraat tussen kanaal en ring Geel.
    - Geel: Liessel, brug over E313.
    - Heist-op-den-Berg: Bevelsesteenweg knip tussen Hertstraat en Gestelsesteenweg
    - Heist-op-den-Berg: Herenthoutseweg knip ter hoogte van de Wimp
    - Heist-op-den-Berg: Hulshoutsesteenweg knip tussen Itegemseweg en Hoefstraat
    - Herentals: knip Servaes Daemsstrraat tussen Plassendonk en Klein Rossem
    - Herentals: knip Hezewijk ter hoogte van brug E313
    - Herentals: knip Accacialaan ter hoogte van brug E313
    - Herentals: knip Veldhoven ter hoogte van het oude spoorwegviaduct
    - Herentals: Vossenberg ter hoogte van de spoorlijn
    - Herentals: Belgiëlaan ter hoogte van de spoorlijn
    - Herentals: Sint-Jobsstraat onder de spoorlijn
    - Herenthout: Nijlensesteenweg knip tussen Zwart Water en Blokt

- Herselt: Diestsebaan tussen N212 en N19
- Herselt: Dieperstraat tussen Westmeerbeek en Herselt.
- Hulshout: Booischotseweg tussen Hulshout en Booischot
- Laakdal: N165 tussen Testelt en Veerle, ontsnippering bosgebied Averbode
- Laakdal: Langedijk tussen Vorst en Eindhout
- Laakdal: Norbertijnenstraat, knip brug E313
- Laakdal: Meerhoutseweg onder E313, nieuwe aansluiting via Heikantstraat op N174
- Laakdal: Meerhoutstraat onder de E313
- Laakdal: Verboekt brug over de E313
- Lier, Antwerpsesteenweg onder de spoorlijn
- Nijlen: Heikant knip tussen Steynenhofweg en Bevelsesteenweg
- Nijlen: Lindekensbaan knip tussen parking Kesselse Heide (ontsluiting vanuit N116) en Heidestraat
- Olen: knip Sluizenweg ter hoogte van sluis Albertkanaal
- Oevel: knip Gemeentestraat onder de E313
- Westerlo: Mechelsestraat
- Westerlo: Asberg tussen Heultje en Westerlo
- Westerlo: Gooreinde Overwijs knip tussen Jagersweg en Langedreef.
- Westerlo: Tolhuis knip tussen Melkerijstraat en Heidestraat

Figuur 8 geeft een overzicht van de structurering van het wegennet en blauw-groenstructuur.



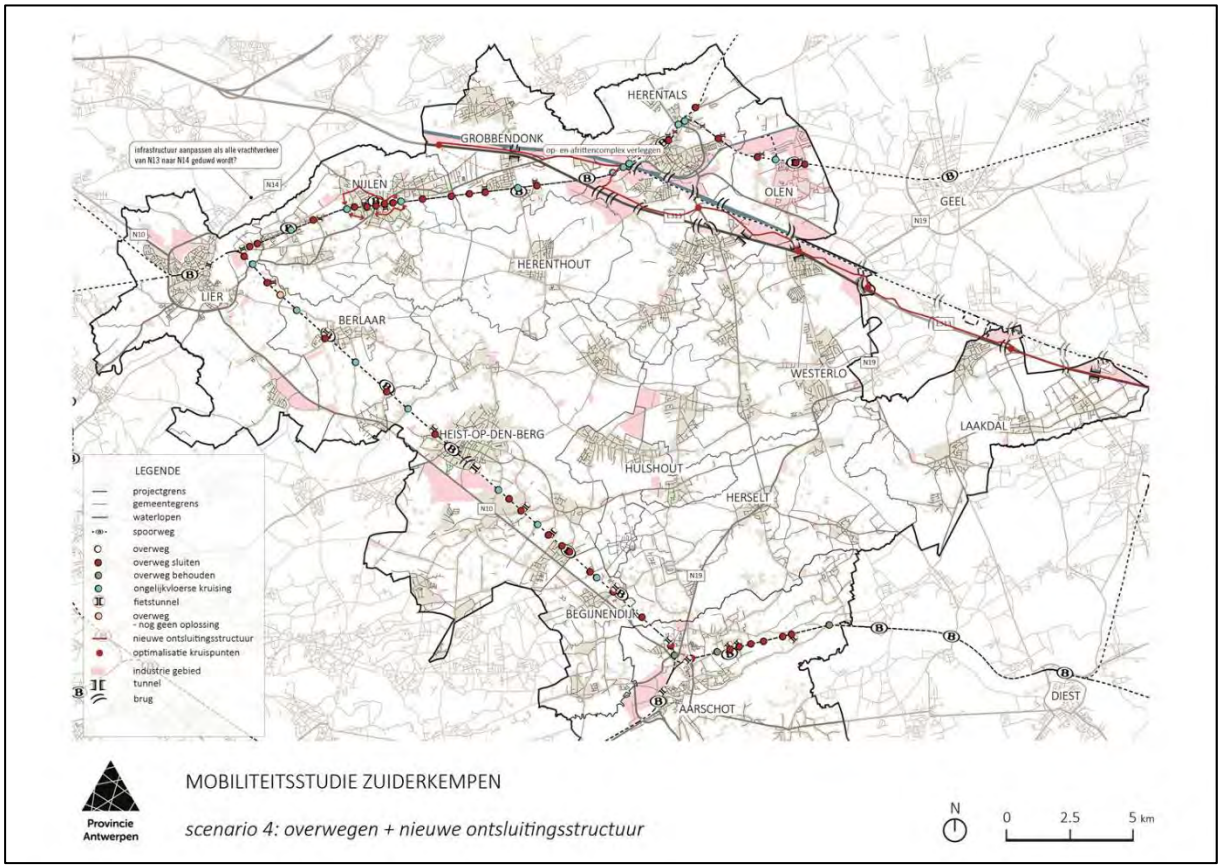
Figuur 8: Autoscenario 3: structureren wegennet

2.3.5 AUTOSCENARIO 4

Het vierde auto scenario gaat eveneens uit van de maatregelen zoals in autoscenario 1. Daarbovenop zijn de volgende netwerkwijzigingen toegepast:

- Sluiten van de huidige afrit Herentals-West op de E313 en deze verplaatsen naar het einde van de Industrieweg in Grobbendonk ter hoogte van Nederviersel.
- Sluiten van afrit Herentals-Industrie op de E313.
- Nieuwe verbindingsweg tussen de Toekomstlaan (Herentals Industrie) en de Industrielaan (Olen).
- Knip Hezewijk ter hoogte van de E313

Figuur 9 geeft een overzicht van de netwerkwijzigingen.



Figuur 9: Autoscenario 4: optimalisatie ontsluiting ENA, aanpassing op- en afrittencomplex Herentals West

2.4 SYNTHESESCENARIO

Na een eerste fase zijn de resultaten van alle hiervoor beschreven scenario's bestudeerd en beoordeeld. Met deze input is in een volgende fase een laatste synthesescenario opgesteld. Hierin zijn bepaalde elementen uit de eerder doorgerekende scenario's samengevoegd.

2.4.1 UITGANGSPUNTEN

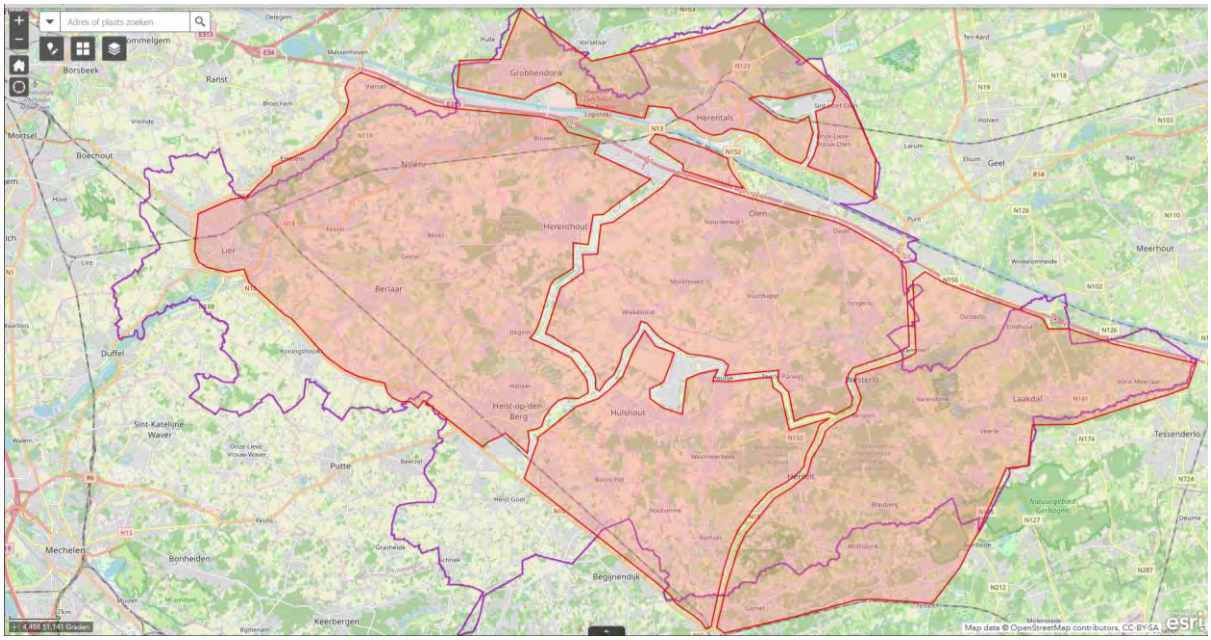
De focus van het synthesescenario is het auto- en vrachtnetwerk. Het synthesescenario gaat uit van dezelfde dienstregeling voor OV en hetzelfde netwerk voor fietsverkeer als het referentiescenario. Omdat in de aanloop naar de synthesefase nog enkele ontbrekende netwerkwijzigingen in het referentiescenario zijn ontdekt, zijn enkele kleine aanpassingen aan het referentienetwerk gedaan. Dit betreft enkele knips op lokale wegen die

vaststaand beleid zijn geworden dan wel reeds gerealiseerd zijn. Hierbij is aangenomen dat deze wijzigingen geen effect hebben op de modale keuze en alleen de routekeuze beïnvloeden.

2.4.2 NETWERKWIJZIGINGEN

Het synthesescenario omvat meerdere leefbare kamers waarin doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd. In plaats van de grote maas uit scenario 1 is hier gekozen voor een interne ontsluitingsstructuur. Het industrieterrein Hulshout-Heultje is hierop aangesloten. Aanvullend op de ruit, het gebied tussen de E313, N19, N10 en N14, zijn ook leefbare kamers voorzien ten noorden van de E313 rondom Herentals en Grobbendonk en ten oosten van de N19 tot aan Tessenderlo en Averbode.

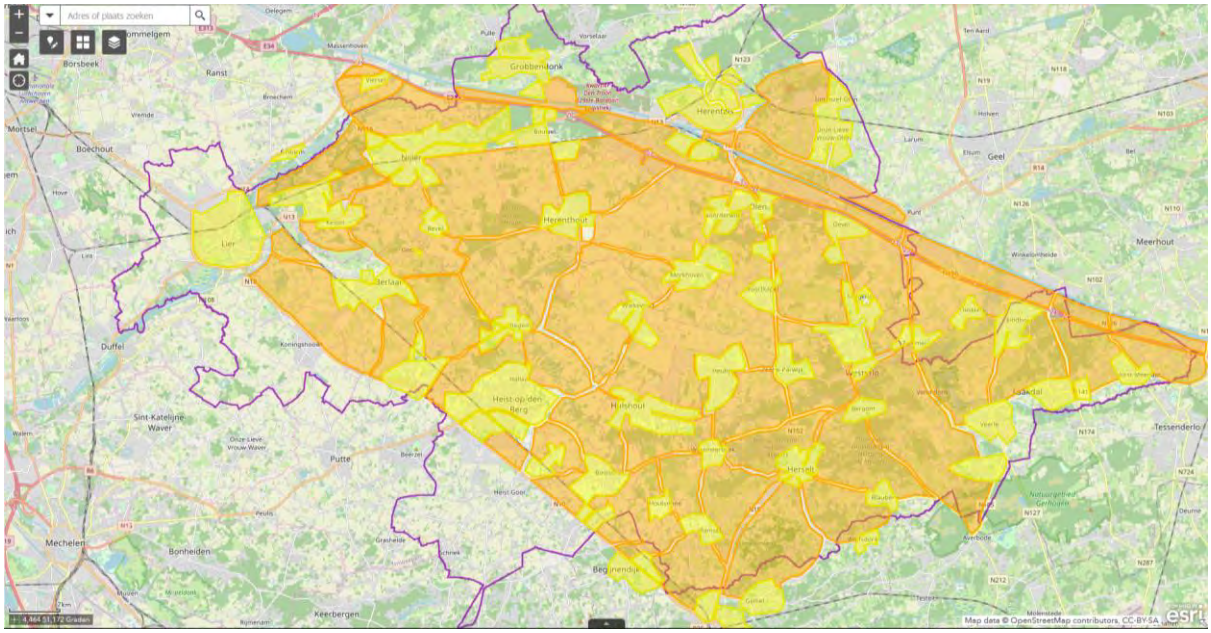
De vrachtwerende maatregelen zijn in het verkeersmodel op vergelijkbare wijze doorgevoerd als gebeurd is voor de autoscenario's, namelijk via vrachtpenalty's op alle links die in- en uit de leefbare kamers gaan. Figuur 10 geeft de leefbare kamers weer op kaart.



Figuur 10: Synthesescenario: beperking doorgaand vrachtverkeer

Bij de analyse van de resultaten is gebleken dat er in Lier nog een sluiproute mogelijk was voor vrachtverkeer via de R16 en Tramweglei. Uit bijkomende analyse in het rvm is gebleken dat het over lokaal vrachtverkeer ging en dat dit vrachtverkeer eerder via de R16 zou rijden dan door het centrum van Lier. Dit heeft geen invloed op de conclusies die men zou trekken voor deze studie.

Naast de maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren, zijn ook snelheidsbeperkingen voor het autoverkeer doorgevoerd om kernen leefbaarder te maken. In kernen is de snelheid beperkt tot 30 km/h en buiten kernen tot 50 km/h, met uitzondering van hoofdwegen. Figuur 11 laat de zone 30 gebieden zien in geel en de zone 50 gebieden in oranje.

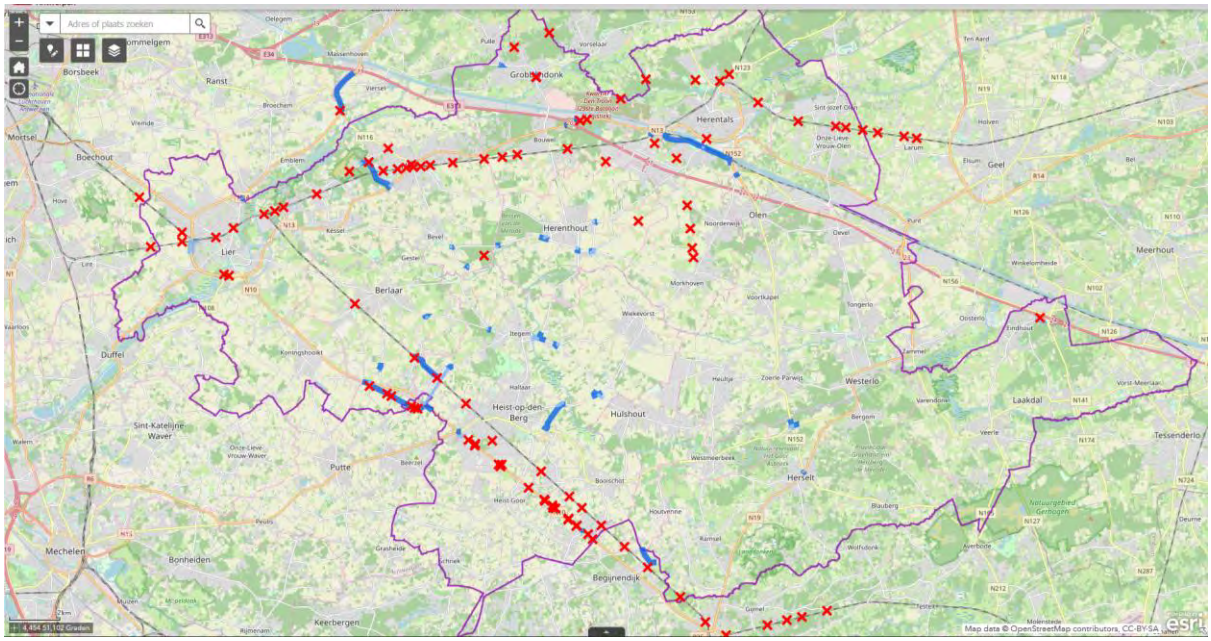


Figuur 11: Synthesescenario: zones met snelheidsbeperkingen voor gemotoriseerd verkeer (zone 30 = geel, zone 50 = oranje)

Veel spoorwegovergangen zijn gesloten voor gemotoriseerd verkeer, evenals enkele lokale wegen binnen de Zuiderkempen. Figuur 12 laat alle doorgevoerde knips zien door middel van rode kruisjes op de kaart. Ook zijn enkele kruispunten aangepast en nieuwe verbindingen ingevoerd, zie de blauwe wegvakken in figuur 12.

Concreet zijn de volgende verbindingen toegevoegd:

- Westelijke ontsluiting van Nijlen
- Verbinding tussen de N152 en de N13 ten zuiden van het Albertkanaal bij Herentals
- Nieuwe aansluiting van de omleiding van de N10 bij Berlaar-Heikant op de Isschotweg naar Itegem



Figuur 12: Synthesescenario: knips (rood) en aanpassingen (blauw)

3 ALGEMENE RESULTATEN

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste resultaten van de doorrekeningen besproken. De eerste paragrafen beschrijven het aantal verplaatsingen (3.1), de modale verdeling (3.2) en de voertuigprestaties (3.3). Hierbij worden steeds tabellen gegeven voor het studiegebied van de Zuiderkempen studie, bestaande uit 14 gemeenten. In bijlage II zijn ook uitsplitsingen per gemeente opgenomen. Er zijn ook figuren opgeleverd met verschillende analyses per scenario. In paragraaf 3.4 wordt een overzicht gegeven van de figuren die zijn opgenomen in de externe bijlage 'Figurenbundel eindrapportage'. De specifieke resultaten voor de OV-scenario's zijn opgenomen in paragraaf 3.5 en tot slot zijn de overige analyses samengevat in paragraaf 3.6.

3.1 VERPLAATSINGEN

Een belangrijk doel van de voorgestelde maatregelen in de verschillende doorgerekende scenario's is het verduurzamen van het verplaatsingsgedrag in de vervoerregio Kempen. Hiervoor is het van belang dat een groter deel van de gemaakte verplaatsingen gemaakt wordt met duurzame modi.

Tabel 5 geeft voor de verschillende scenario's het aantal verplaatsingen van, naar en binnen de vervoerregio Kempen per dag en per modus. Deze tabel bevat het aantal verplaatsingen naar duurzame en niet-duurzame modi. Deze definitie is vastgelegd binnen een werkgroep in afstemming met het kabinet Peeters. De modale verdeling binnen de vervoerregio's wordt als volgt bepaald:

- Wie:
    - Iedereen die zich verplaatst en hierbij als herkomst of bestemming een locatie binnen de vervoerregio heeft (of zowel herkomst als bestemming)
    - Volwassenen en kinderen
- Gebied: volledige vervoerregio
- Eenheid: aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerwijze)
- Modi: fiets, te voet, bus/tram/metro (BTM) en trein zijn duurzaam, autobestuurders zijn niet duurzaam, passagiers zijn afhankelijk van het type persoon als duurzaam of niet-duurzaam te beschouwen:
    - Voor kinderen zijn passagiers als niet-duurzaam te beschouwen
    - Bij volwassenen zijn passagiers als duurzaam te beschouwen
- Motieven: alle motieven
- Tijdstip: etmaalgemiddelde werkdag.

De cijfers zijn ook opgemaakt per gemeente in de Zuiderkempen. Deze zijn toegevoegd in bijlage II. Om de bespreking behapbaar te houden, wordt in deze rapportage enkel verwezen naar de cijfers op basis van de volledige Zuiderkempen.

ZUIDERKEMPEN									
Aantal verplaatsingen	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	115 900	69 200	37 900	35 700	107 700	**366 500**	41 500	534 900	**576 500**
OV Scenario 1A	113 500	68 700	32 500	32 000	114 400	**361 100**	43 000	540 400	**583 300**
OV Scenario 1B	113 500	68 700	32 500	31 800	114 500	**361 000**	43 100	540 400	**583 400**
OV Scenario 1C	113 800	68 700	31 300	32 100	114 900	**360 700**	43 100	540 700	**583 800**
OV Scenario 1D	113 700	68 700	31 500	32 400	114 700	**360 900**	43 100	540 500	**583 600**
Auto scenario 1	123 800	72 200	40 200	37 800	103 700	**377 700**	38 400	525 100	**563 400**
Auto scenario 1B	123 000	71 800	40 000	37 600	104 000	**376 500**	38 600	526 200	**564 800**
Auto scenario 2	127 700	73 200	41 100	38 300	102 400	**382 800**	37 300	520 100	**557 400**
Auto scenario 3	131 400	74 100	42 500	39 400	100 400	**387 700**	36 000	515 600	**551 600**
Auto scenario 4	122 200	71 800	36 900	35 300	108 400	**374 600**	39 400	528 100	**567 500**
Synthesescenario	129 000	74 600	38 800	36 500	104 800	**383 700**	36 200	520 700	**557 000**

Tabel 5: Aantal verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in de Zuiderkempen

Tabel 6 drukt voor de verschillende scenario's het verschil in aantal verplaatsingen uit ten opzichte van de referentietoestand.

ZUIDERKEMPEN									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
OV Scenario 1A	-2 400	-500	-5 400	-3 700	6 700	**-5 400**	1 400	5 400	**6 800**
OV Scenario 1B	-2 400	-500	-5 400	-3 900	6 700	**-5 400**	1 500	5 400	**6 900**
OV Scenario 1C	-2 200	-500	-6 600	-3 600	7 200	**-5 800**	1 600	5 800	**7 400**
OV Scenario 1D	-2 300	-500	-6 400	-3 300	7 000	**-5 600**	1 500	5 500	**7 100**
Auto scenario 1	7 800	3 000	2 300	2 100	-4 000	**11 200**	-3 200	-9 900	**-13 000**
Auto scenario 1B	7 100	2 600	2 100	1 900	-3 700	**10 000**	-2 900	-8 800	**-11 700**
Auto scenario 2	11 700	4 000	3 200	2 600	-5 300	**16 300**	-4 200	-14 900	**-19 100**
Auto scenario 3	15 400	4 900	4 600	3 600	-7 300	**21 200**	-5 500	-19 400	**-24 900**
Auto scenario 4	6 300	2 600	-1 000	-500	700	**8 100**	-2 200	-6 800	**-9 000**
Synthesescenario	13 000	5 400	900	700	-2 900	**17 200**	-5 300	-14 200	**-19 500**

Tabel 6: Absolute verschil in aantal verplaatsingen van de scenario's ten opzichte van de referentietoestand (aantal verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in de Zuiderkempen)

Tabel 7 geeft voor de verschillende scenario's het procentuele verschil in aantal verplaatsingen uit ten opzichte van de referentietoestand binnen de modus.

ZUIDERKEMPEN									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
OV Scenario 1A	-2%	-1%	-17%	-12%	6%	**-1%**	3%	1%	**1%**
OV Scenario 1B	-2%	-1%	-17%	-12%	6%	**-1%**	3%	1%	**1%**
OV Scenario 1C	-2%	-1%	-21%	-11%	6%	**-2%**	4%	1%	**1%**
OV Scenario 1D	-2%	-1%	-20%	-10%	6%	**-2%**	3%	1%	**1%**
Auto scenario 1	6%	4%	6%	6%	-4%	**3%**	-8%	-2%	**-2%**
Auto scenario 1B	6%	4%	5%	5%	-4%	**3%**	-8%	-2%	**-2%**
Auto scenario 2	9%	5%	8%	7%	-5%	**4%**	-11%	-3%	**-3%**
Auto scenario 3	12%	7%	11%	9%	-7%	**5%**	-15%	-4%	**-5%**
Auto scenario 4	5%	4%	-3%	-1%	1%	**2%**	-6%	-1%	**-2%**
Synthesescenario	10%	7%	2%	2%	-3%	**4%**	-15%	-3%	**-4%**

Tabel 7: Procentuele verschil in aantal verplaatsingen van de scenario's ten opzichte van de referentietoestand (aantal verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in de Zuiderkempen)

In het verkeersmodel worden verplaatsingspatronen beschreven onder de vorm van toers. Een toer is een keten van trips met hetzelfde begin- en eindpunt (zie voor een beschrijving paragraaf 5.1.3). Het aantal verplaatsingen (trips) per toer kan variëren, afhankelijk van het aantal bestemmingen dat binnen een toer gecombineerd wordt en de keuze om eventuele nevenverplaatsingen te maken. Nevenverplaatsingen worden enkel gemaakt bij de vervoerwijze auto. Bij openbaar vervoer, fiets en te voet worden deze nevenbestemmingen niet bezocht. Hierdoor kan het wisselen naar andere modi in de scenario's zorgen voor een verschil in het totaal aantal gemaakte verplaatsingen, terwijl het totaal aantal gemaakte toers wel gelijk blijft in de verschillende scenario's.

Wat hierbij opvalt is dat de OV-scenario's niet goed scoren op absolute cijfers van OV-verplaatsingen (BTM en trein). De afname van OV-verplaatsingen is te wijten aan het verwijderen van lijn 305 tussen Herentals en Aarschot. De nieuwe HOV-lijnen zijn niet concurrerend genoeg om mensen uit de auto te krijgen. De versnelling van de HOV-bus in scenario 1A is zeer beperkt, deze geringe versnelling weegt niet op tegen de sterke afname in het aantal opstappunten. Ook de andere OV-scenario's pakken onderweg niet genoeg reizigers op in de kernen die worden aangedaan om de afname op de bestaande lijn 305 te compenseren. In alle scenario's is ook een extra overstap nodig voor doorgaande reizigers op Herentals en Aarschot. Langere voor- en natransport tijden en extra overstappen wegen zwaar in de aantrekkelijkheid van OV-alternatieven.

In de autoscenario's wordt het autogebruik ontraden en zijn er wel toenames van het aantal verplaatsingen met duurzame modaliteiten verwacht. De verschillende scenario's liggen dicht bij elkaar omdat ze allemaal voortbouwen op de snelheidsbeperkende maatregelen van autoscenario 1. Autoscenario 3 laat de grootste afname zien van het aantal autoverplaatsingen. Door de extra knips in het studiegebied worden de routes met de auto minder direct, waardoor fiets en OV relatief aantrekkelijker worden. Ook het synthesescenario laat een aanzienlijke afname zien van het aantal autoverplaatsingen door de vele snelheidsbeperkende maatregelen.

3.2 MODALE VERDELING

Op basis van het aantal gemaakte verplaatsingen per modus kan de modale verdeling voor elk scenario bepaald worden. Dit wordt weergegeven in Tabel 8. Tabel 9 drukt voor de verschillende scenario's het verschil in modale verdeling uit ten opzichte van de referentietoestand. De cijfers zijn ook opgemaakt per gemeente in de Zuiderkempen. Deze verdere detaillering is toegevoegd in bijlage II.

ZUIDERKEMPEN									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	12.3	7.3	4.0	3.8	11.4	**38.9**	4.4	56.7	**61.1**
OV Scenario 1A	12.0	7.3	3.4	3.4	12.1	**38.2**	4.5	57.2	**61.8**
OV Scenario 1B	12.0	7.3	3.4	3.4	12.1	**38.2**	4.6	57.2	**61.8**
OV Scenario 1C	12.0	7.3	3.3	3.4	12.2	**38.2**	4.6	57.2	**61.8**
OV Scenario 1D	12.0	7.3	3.3	3.4	12.1	**38.2**	4.6	57.2	**61.8**
Auto scenario 1	13.2	7.7	4.3	4.0	11.0	**40.1**	4.1	55.8	**59.9**
Auto scenario 1B	13.1	7.6	4.3	4.0	11.1	**40.0**	4.1	55.9	**60.0**
Auto scenario 2	13.6	7.8	4.4	4.1	10.9	**40.7**	4.0	55.3	**59.3**
Auto scenario 3	14.0	7.9	4.5	4.2	10.7	**41.3**	3.8	54.9	**58.7**
Auto scenario 4	13.0	7.6	3.9	3.7	11.5	**39.8**	4.2	56.1	**60.2**
Synthesescenario	13.7	7.9	4.1	3.9	11.1	**40.8**	3.9	55.4	**59.2**

Tabel 8: Modale verdeling (%) van verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in de Zuiderkempen

ZUIDERKEMPEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.3	0.0	-0.6	-0.4	0.7	**-0.7**	0.1	0.5	**0.7**
OV Scenario 1B	-0.3	0.0	-0.6	-0.4	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1C	-0.3	0.0	-0.7	-0.4	0.8	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1D	-0.3	0.0	-0.7	-0.4	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
Auto scenario 1	0.9	0.4	0.3	0.2	-0.4	**1.2**	-0.3	-0.9	**-1.2**
Auto scenario 1B	0.8	0.3	0.3	0.2	-0.3	**1.1**	-0.3	-0.8	**-1.1**
Auto scenario 2	1.3	0.5	0.4	0.3	-0.5	**1.8**	-0.4	-1.4	**-1.8**
Auto scenario 3	1.7	0.6	0.5	0.4	-0.7	**2.4**	-0.6	-1.8	**-2.4**
Auto scenario 4	0.7	0.3	-0.1	-0.1	0.1	**0.9**	-0.2	-0.6	**-0.9**
Synthesescenario	1.4	0.6	0.1	0.1	-0.3	**1.9**	-0.5	-1.3	**-1.9**

Tabel 9: Verschil in modaal aandeel (%) van de scenario's ten opzichte van de referentietoestand (van verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in de Zuiderkempen)

De modale split resultaten laten de effecten zien van de veranderingen op de modale verdeling in de regio Zuiderkempen. In navolging van de resultaten van het aantal verplaatsingen, zien we in de OV-scenario's het aandeel bestuurder toenemen van 56,7% naar 57,2%. Voor de auto scenario's is een afname zichtbaar van het aantal verplaatsingen als bestuurder variërend van 54.9% (scenario 3) tot 56.1% (scenario 4). De toename zit bij de auto scenario's voornamelijk in het aandeel fietsverplaatsingen en deels ook in verplaatsingen te voet en met het OV.

3.3 VOERTUIGPRESTATIES

Naast het aantal verplaatsingen per modus en de daaruit voortkomende modale verdeling in de Zuiderkempen, is ook de afgelegde afstand per vervoermiddel een belangrijke indicator voor duurzame mobiliteit. In Tabel 10 wordt per scenario het aantal afgelegde voertuigkilometers van personenwagens (PW) en vrachtwagens (VR) en het aantal reizigerskilometers met het openbaar vervoer (bus/tram/metro of trein) per dag binnen de vervoerregio weergegeven. Het aantal afgelegde kilometers per fiets en te voet worden niet weergegeven, omdat deze categorieën niet worden toegedeeld in het regionaal verkeersmodel. Gezien de scope van deze analyse zijn hier alleen de resultaten voor de autoscenario's opgenomen.

ZUIDERKEMPEN									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	944 300	978 500	5 949 100	96 700	90 100	847 400	1 041 000	1 068 500	6 796 400
Auto scenario 1	948 300	981 200	5 967 300	92 500	86 200	812 400	1 040 800	1 067 300	6 779 700
Auto scenario 1B	948 300	980 700	5 966 700	92 500	86 000	812 000	1 040 900	1 066 700	6 778 700
Auto scenario 2	947 800	980 500	5 970 800	93 200	87 100	820 000	1 041 000	1 067 500	6 790 800
Auto scenario 3	951 200	985 700	5 995 600	92 400	87 600	812 000	1 043 700	1 073 300	6 807 700
Auto scenario 4	952 600	981 700	5 983 900	92 500	86 300	812 400	1 045 100	1 068 100	6 796 200
Synthesescenario	936 800	965 900	5 900 200	92 200	87 400	822 500	1 029 000	1 053 300	6 722 700

Tabel 10: Afgelegde afstanden per dag binnen de vervoerregio Kempen

Tabel 11 geeft voor de verschillende scenario's het verschil in afgelegde afstand per dag ten opzichte van de referentietoestand weer, terwijl in Tabel 12 de relatieve verschillen ten opzichte van de referentietoestand weergegeven worden.

ZUIDERKEMPEN									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	4 000	2 700	18 200	-4 200	-3 900	-35 000	-200	-1 200	-16 700
Auto scenario 1B	4 000	2 200	17 600	-4 200	-4 100	-35 400	-100	-1 800	-17 700
Auto scenario 2	3 500	2 000	21 700	-3 500	-3 000	-27 400	0	-1 000	-5 600
Auto scenario 3	6 900	7 200	46 500	-4 300	-2 500	-35 400	2 700	4 800	11 300
Auto scenario 4	8 300	3 200	34 800	-4 200	-3 800	-35 000	4 100	-400	-200
Synthesescenario	-7 500	-12 600	-48 900	-4 500	-2 700	-24 900	-12 000	-15 200	-73 700

Tabel 11: Absoluut verschil in afgelegde afstand per dag van de scenario's ten opzichte van de referentietoestand in de vervoerregio Kempen

ZUIDERKEMPEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	0%	-5%	-5%	-4%	0%	0%	0%
Auto scenario 1B	0%	0%	0%	-5%	-5%	-4%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	0%	0%	0%	-4%	-3%	-3%	0%	0%	0%
Auto scenario 3	1%	1%	1%	-5%	-3%	-4%	0%	0%	0%
Auto scenario 4	1%	0%	1%	-5%	-4%	-4%	0%	0%	0%
Synthesescenario	-1%	-1%	-1%	-5%	-3%	-3%	-1%	-1%	-1%

Tabel 12: Relatief verschil in afgelegde afstand per dag van de scenario's ten opzichte van de referentietoestand in de vervoerregio Kempen

De verschillen tussen scenario's in aantal afgelegde kilometers met personenwagens zijn zeer klein wanneer de gehele Zuiderkempen wordt beschouwd. Tussen gemeentes zijn wel uitwisselingen waar te nemen. Voor de scenario's 1, 2, 3 en 4 neemt het aantal afgelegde autokilometers minimaal toe, waar het voor het synthesescenario iets afneemt. In de eerste vier scenario's worden een aantal wegen ontoegankelijk gemaakt voor doorgaand gemotoriseerd verkeer en worden kernen onaantrekkelijk gemaakt, waardoor omrijden noodzakelijk is. In het synthesescenario is vrijwel de gehele Zuiderkempen zone 50 of zone 30 gemaakt, waardoor de snelheidsbeperkingen op langere afstanden zwaarder gaan meewegen.

De afgelegde vrachtkilometers laten een groter effect zien, met een afname tussen de 3% en 5% binnen de Zuiderkempen. De maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren hebben een duidelijk effect op het aantal vrachtkilometers in de Zuiderkempen. In totaal is het aantal vrachtkilometers toegenomen omdat er meer om de Zuiderkempen heen gereden wordt. De toename zit echter hoofdzakelijk buiten het studiegebied, voornamelijk in de gemeenten Ranst (N14) en Zandhoven (N14 en E313). Per gemeente in de Zuiderkempen zijn ook verschillen zichtbaar. De verschillen tussen scenario's zijn wederom klein, omdat de toegepaste maatregelen voor een groot deel overlappen.

In het synthesescenario is het totaal aantal afgelegde kilometers het laagst. In dit scenario zijn de snelheidsbeperkende maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer het meest stringent.

3.4 FIGUREN

De figuren van alle autoscenario's zijn samengevoegd in de externe bijlage 'Figurenbundel eindrapportage'. De volgende figuren zijn daarin opgenomen:

- Referentie 2030
    - Toedelingsresultaten in PAE

    - Toedelingsresultaten personenwagens
    - Toedelingsresultaten vrachtwagens
- Autoscenario 1
    - Toedelingsresultaten in PAE
    - Toedelingsresultaten personenwagens
    - Toedelingsresultaten vrachtwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - vrachtwagens
    - Leefbaarheid in kernen
- Autoscenario 1B
    - Verschilfiguren ten opzichte van scenario 1 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - vrachtwagens
- Autoscenario 2
    - Toedelingsresultaten in PAE
    - Toedelingsresultaten personenwagens
    - Toedelingsresultaten vrachtwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 – vrachtwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van scenario 1 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - vrachtwagens
    - Leefbaarheid in kernen
- Autoscenario 3
    - Toedelingsresultaten in PAE
    - Toedelingsresultaten personenwagens
    - Toedelingsresultaten vrachtwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 – vrachtwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van scenario 1 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - vrachtwagens
    - Leefbaarheid in kernen
- Autoscenario 4
    - Toedelingsresultaten in PAE
    - Toedelingsresultaten personenwagens
    - Toedelingsresultaten vrachtwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 – vrachtwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van scenario 1 - PAE
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - personenwagens
    - Verschilfiguren ten opzichte van de scenario 1 - vrachtwagens
    - Leefbaarheid in kernen
- Synthesescenario
    - Toedelingsresultaten in PAE
    - Toedelingsresultaten personenwagens

//

- Toedelingsresultaten vrachtwagens
- Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - PAE
- Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 - personenwagens
- Verschilfiguren ten opzichte van de referentie 2030 – vrachtwagens
- Leefbaarheid in kernen
- I/C verhouding
- SLA vrachtwagens rondom industrieterrein Hulshout-Heultje

Eerder zijn dezelfde figuren ook verstrekt met zooms per gemeente. Deze zijn in de eindrapportage niet meegeleverd, indien gewenst zijn deze op te vragen bij het team Verkeersmodellen.

3.5 RESULTATEN OPENBAAR VERVOER SCENARIO'S

Voor het openbaar vervoer zijn de volgende resultaten aangeleverd:

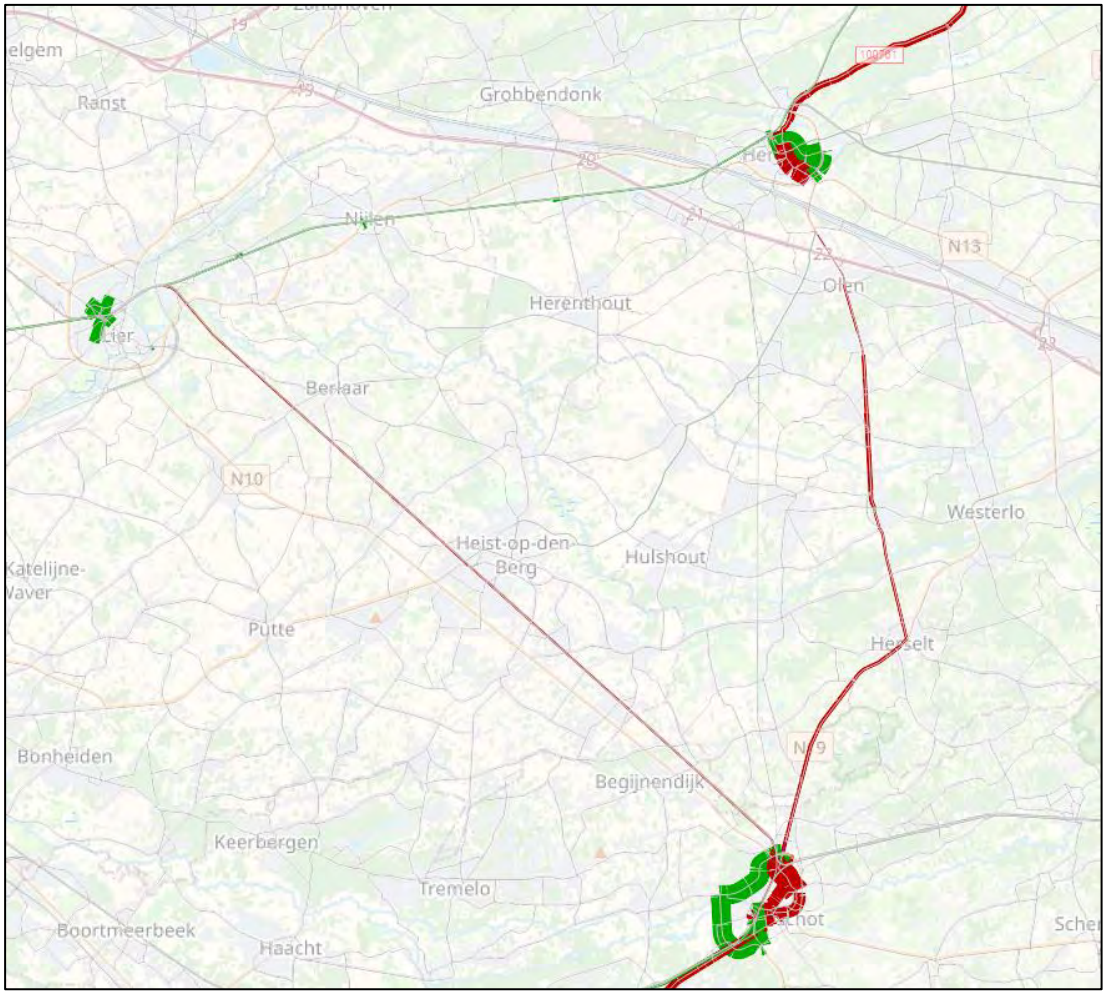
- Totaal aantal reizigers per OV-lijn: totaal aantal reizigers dat ergens op een segment van de OV-lijn op die OV-lijn gezeten heeft.
- Aantal reizigerskilometers per OV-lijn.
- Toedelings- en verschillenplots van de OV-reizigers.
- De lijnbezetting van de OV-as tussen Herentals en Aarschot

De resultaten van het openbaar vervoer zullen aan de hand van de verschillenplots besproken worden omdat deze een overzichtelijk, vervoerregio-breed beeld geven van de evoluties van het OV-gebruik. De figuren 17 tot en met 20 geven de verschilfiguren weer van het aantal OV-reizigers per etmaal. Groene balken geven toenames van het aantal OV-reizigers weer; rode balken een afname van het aantal OV-reizigers.

3.5.1 VERSCHILPLOTS

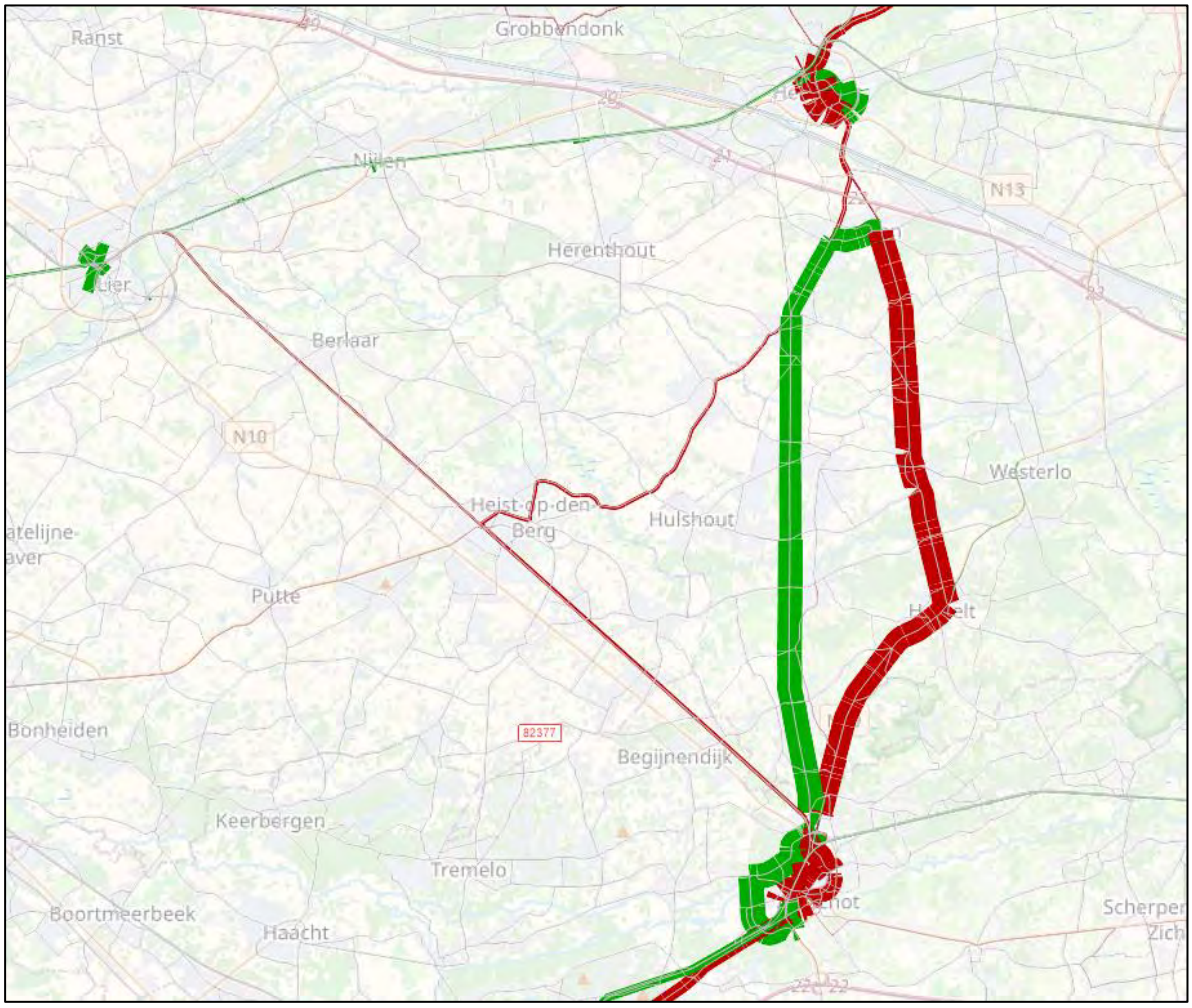
a) OV-scenario 1A

Op de route van lijn 305 is een afname zichtbaar. Daarnaast vindt er ook een kleine verschuiving plaats naar het treintraject Mechelen – Herentals. Binnen Herentals en Aarschot zijn verschuivingen zichtbaar door een aangepaste route de stad in en uit.



Figuur 13: OV-scenario 1A: verschil OV-reizigers (groen = toename reizigers, rood = afname reizigers)

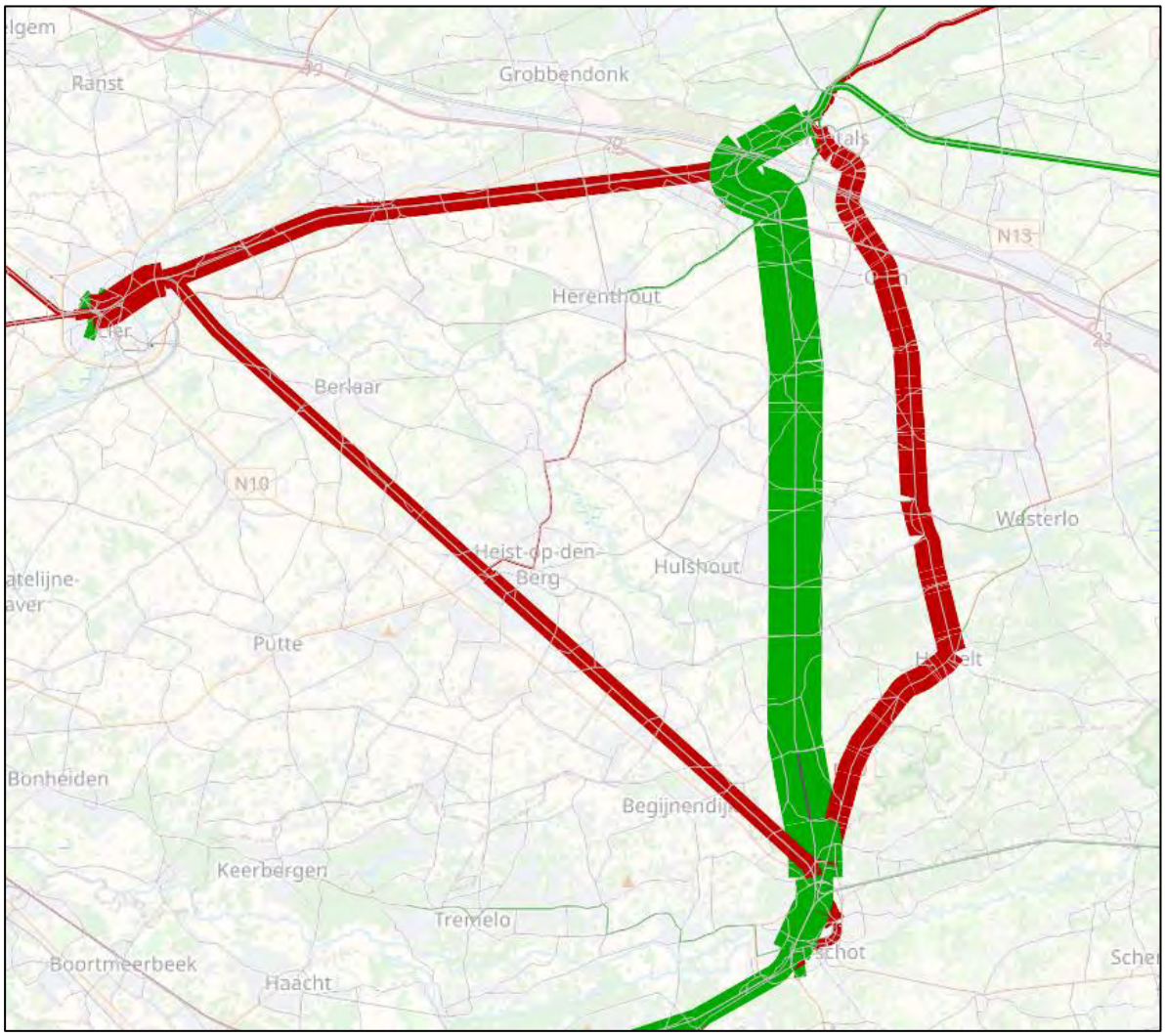
b) OV-scenario 1B



Figuur 14: OV-scenario 1B: verschil OV-reizigers (groen = toename reizigers, rood = afname reizigers)

Er is een duidelijke uitwisseling van de huidige buslijn 305 naar de nieuwe HOV-lijn. De nieuwe HOV-lijn trekt echter andere reizigers aan dan de buslijn 305. Ook hier is een verschuiving zichtbaar naar het treintraject Mechelen – Herentals. Daarnaast onttrekt de nieuwe HOV-as ook reizigers uit de bus tussen Heist-Op-Den-Berg en Herentals.

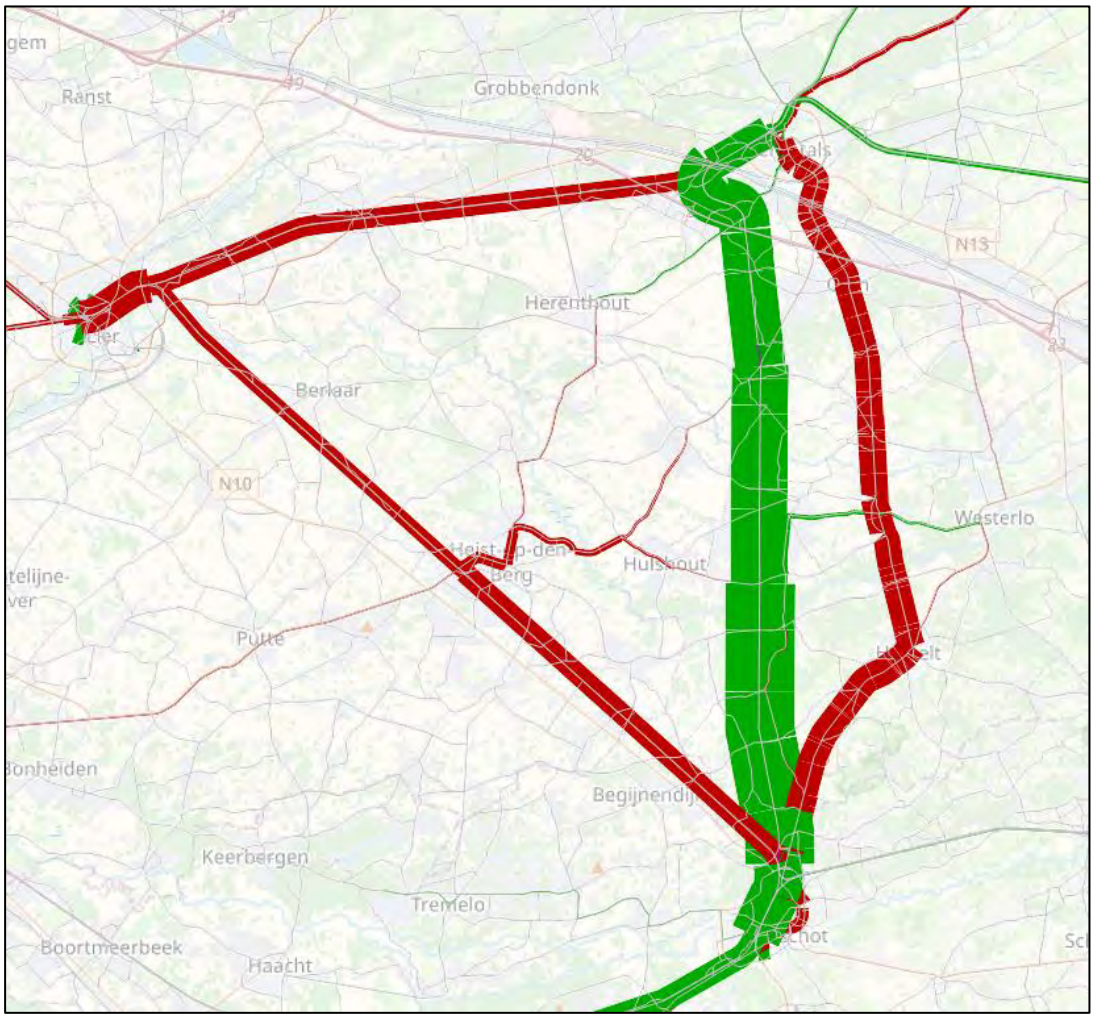
c) OV-scenario 1C



Figuur 15: OV-scenario 1C: verschil OV-reizigers (groen = toename reizigers, rood = afname reizigers)

De toename van treinreizigers op de stations Herentals en Aarschot bestaat deels uit reizigers die overstappen van BTM naar de trein, maar ook deels door treinreizigers die de nu niet meer via Lier hoeven te reizen. Er is ook een toename van het aantal treinreizigers tussen Aarschot en Leuven, deels ten koste van de parallel lopende buslijn.

d) OV-scenario 1D



Figuur 16: OV-scenario 1D: verschil OV-reizigers (groen = toename reizigers, rood = afname reizigers)

De toename van treinreizigers op de stations Herentals en Aarschot bestaat deels uit reizigers die overstappen van BTM naar de trein, maar ook deels door treinreizigers die nu niet meer via Lier hoeven te reizen.

In vergelijking met scenario 1C trekt de L-trein ook reizigers aan uit het tussenliggende gebied, wat ook te zien is aan de afname van reizigers op bussen in Heist-op-den-Berg en Hulshout.

3.5.2 REIZIGERS EN REIZIGERSKILOMETERS

Om het potentieel van de verschillende HOV-opties af te wegen is ook een analyse gemaakt van het aantal reizigers en reizigerskilometers op de as Turnhout – Leuven. Er is hier voor de ruime as gekozen om de vergelijking met de referentie zo eerlijk mogelijk te maken, daarin rijdt bus 305 immers tussen Turnhout en Leuven. Dit geldt overigens niet voor elke bus op lijn 305. De delen tussen Turnhout en Herentals en tussen Aarschot en Leuven zijn identiek in alle scenario's. Alleen in de referentie rijdt de bus rechtstreeks door, waar in de overige scenario's een overstap op de HOV-lijn noodzakelijk is voor doorgaande reizigers.

Tabel 13 bevat de aantallen reizigers en reizigerskilometers voor zowel BTM als trein per scenario. In de treinscenario's zijn de BTM-reizigers dus de reizigers op de overblijvende delen van buslijn 305.

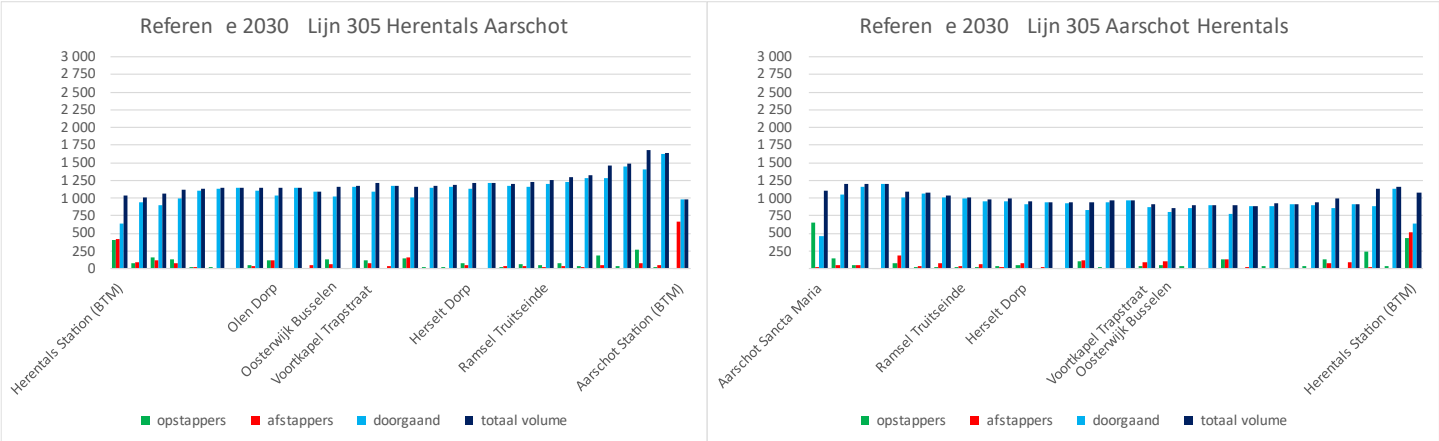
Reizigers en reizigerskilometers					
Lijn Turnhout - Leuven	Referentie Lijn 305	1A 305 als HOV	1B Sneltram	1C IC-trein	1D L-trein
BTM reizigers	7 300	5 500	5 400	2 400	2 400
BTM reizigerskilometers	106 000	77 000	80 000	25 000	26 000
Trein reizigers				6 000	7 400
Trein reizigerskilometers				174 000	192 000

Tabel 13: Reizigers en reizigerskilometers op de OV-as Turnhout – Leuven

De OV-scenario's 1A en 1B laten een duidelijke daling zien van zowel het aantal reizigers als het aantal reizigerskilometers. Deze scenario's zijn niet aantrekkelijk genoeg om voldoende reizigers uit de auto te krijgen. OV-scenario 1C laat een afname zien van het aantal reizigers, maar een toename van het aantal kilometers. In dit scenario is een deel van de busreizigers overgestapt op de trein. Daarnaast trekt de nieuwe verbinding treinreizigers aan die eerder om moesten reizen via Lier. De treinreizigers maken over het algemeen langere verplaatsingen, dus meer kilometers. Voor OV-scenario 1D is er een lichte toename van het aantal reizigers en een sterke toename van het aantal reizigerskilometers te zien. Dit scenario bevat een redelijk goede mix van een snelle verbinding en voldoende opstappunten, al gaat het succes van bepaalde aangepaste OV-lijnen ten koste van andere OV-lijnen.

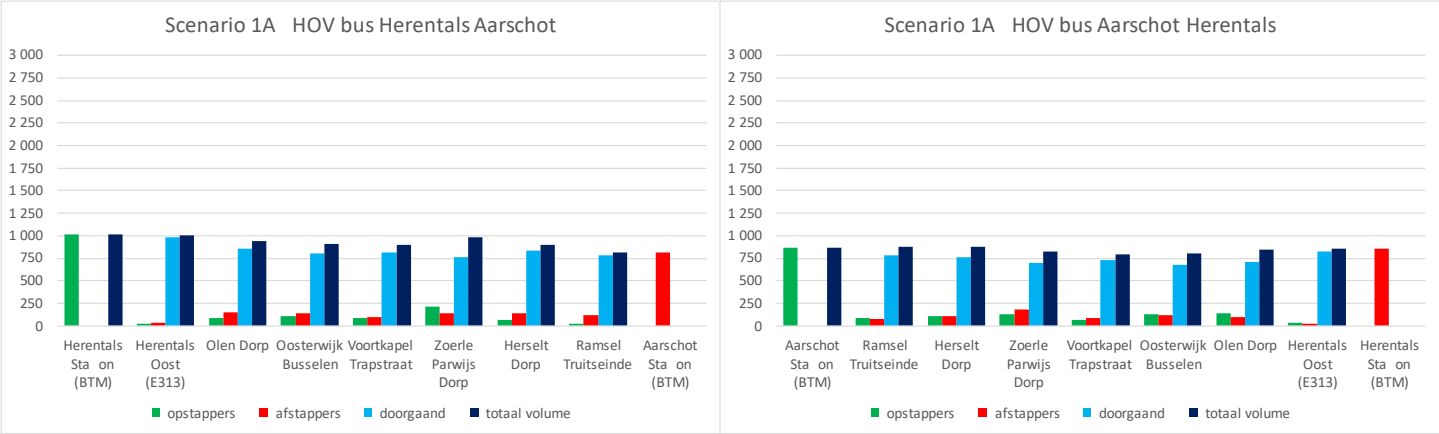
3.5.3 LIJNBEZETTING

De lijnbezetting van de verschillende scenario's is weergegeven in de figuren 21 tot en met 25. Hierin valt op dat het aantal opstappunten van lijn 305 in het referentiescenario veel groter is dan alle andere scenario's. Op de meeste tussenliggende haltes stappen mensen op of af, maar ook een aanzienlijk deel van de reizigers is doorgaand in Herentals of Aarschot.

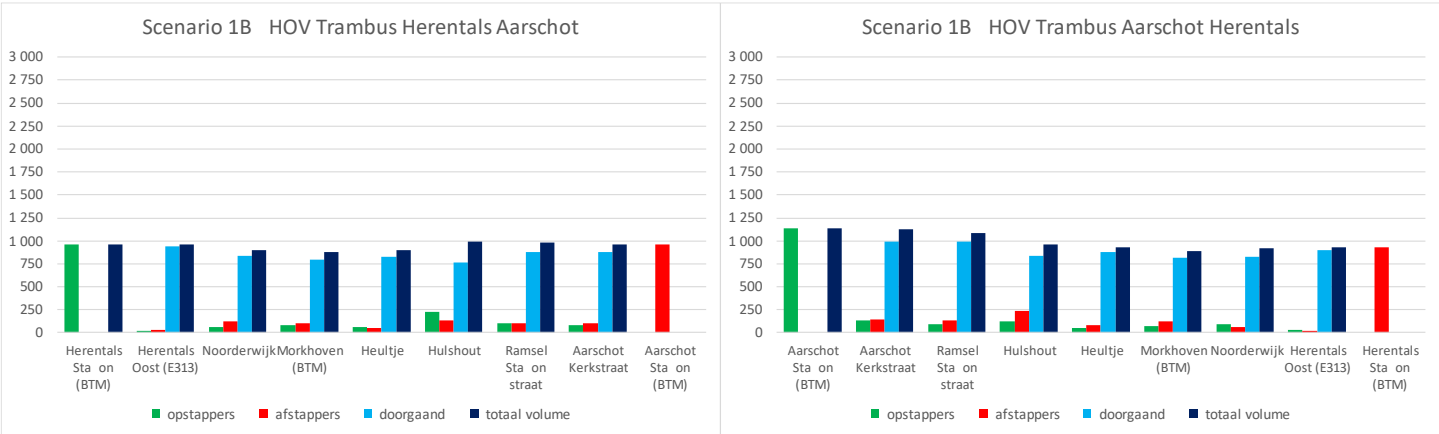


Figuur 17: referentie: lijnbezetting buslijn 305

Voor de HOV-scenario's 1A en 1B valt op dat de bezetting over de gehele lijn lager ligt dan in de referentie, wat ook overeenkomt met de verschilfiguren en reizigersaantallen. Een relatief groot deel van de reizigers reist over de gehele route.

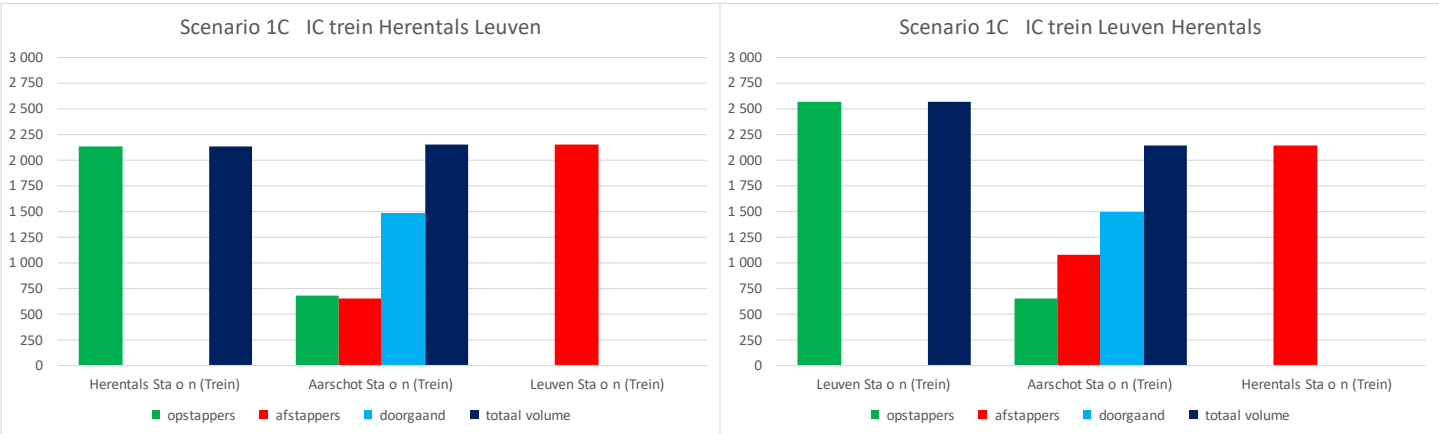


Figuur 18: Scenario 1A: lijnbezetting HOV-buslijn

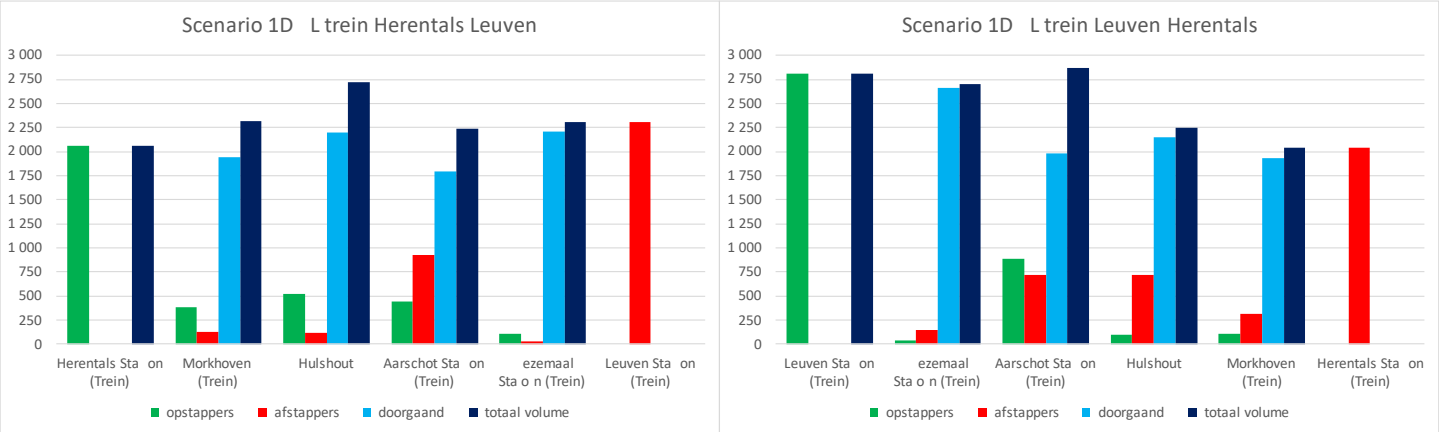


Figuur 19: Scenario 1B: Lijnbezetting HOV-trambus

In de lijnbezetting van de trein-scenario's 1C en 1D valt het lage aantal halteren op. In de IC-trein is ruim de helft van de reizigers doorgaand van Herentals tot Leuven.



Figuur 20: Scenario 1C: Lijnbezetting IC trein



Figuur 21: Scenario 1D: lijnbezetting L-trein

3.5.4 DOORGAANDE REIZIGERS

Om de invloed van de nieuwe/opgewaardeerde OV-verbinding tussen Herentals en Aarschot over langere afstanden te beschouwen is in het rvm een selected-link analyse uitgevoerd voor beide stations. Hieruit volgt het aantal reizigers dat het gehele traject tussen Herentals en Aarschot aflegt. De resultaten zijn per scenario weergegeven in tabel 14. Hierin valt op dat de treinverbindingen meer reizigers trekken over het gehele traject, zoals men zou verwachten bij een meer rechtstreekse verbinding.

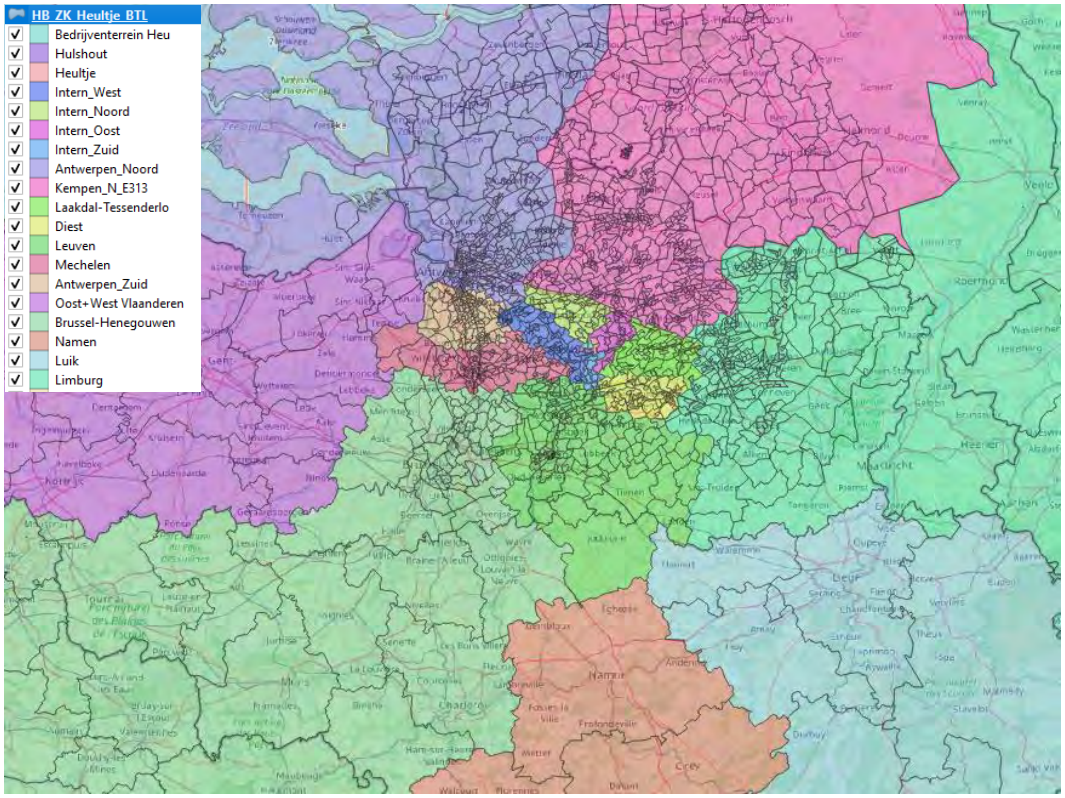
Doorgaande reizigers		
	Herentals - Aarschot	Aarschot - Herentals
Referentie	500	500
Scenario 1A	400	400
Scenario 1B	500	500
Scenario 1C	2100	2100
Scenario 1D	1800	1800

Tabel 14: Doorgaande OV-reizigers per scenario

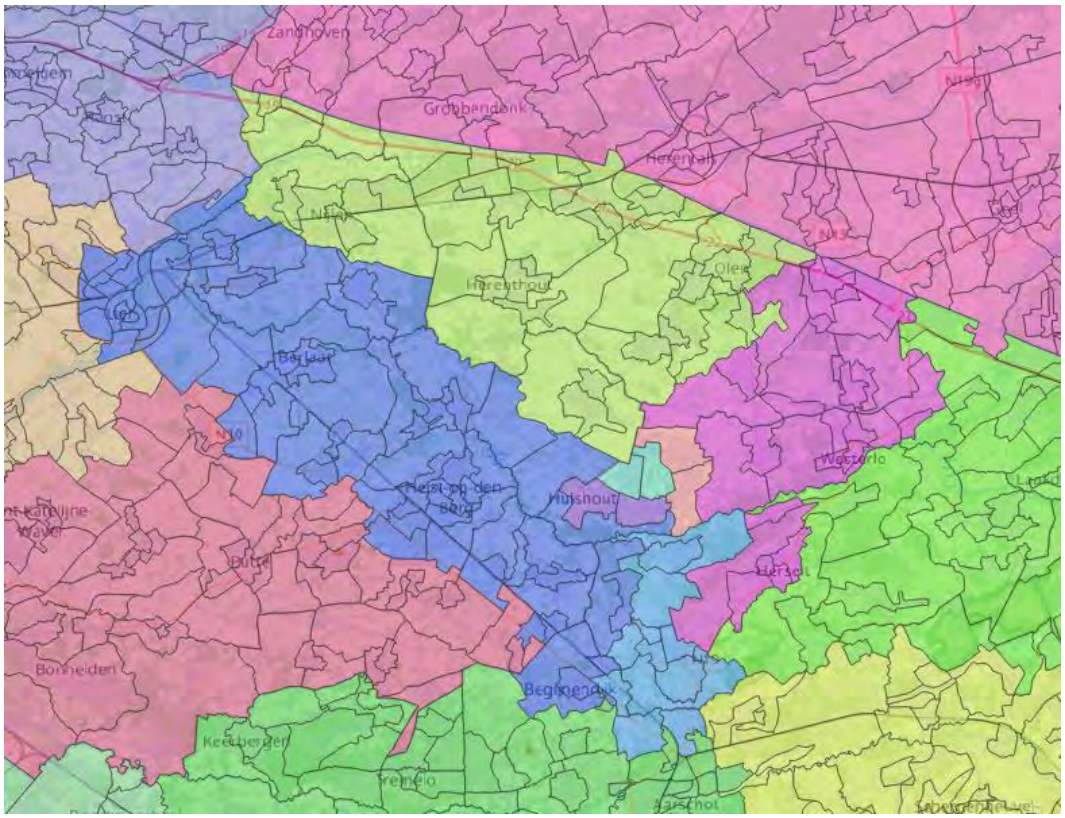
3.6 OVERIGE RESULTATEN

Om een indruk te krijgen van het volume van intern en doorgaand verkeer in de Zuiderkempen is de HB-matrix ingedeeld in 19 gebieden. Binnen de Zuiderkempen is de indeling relatief fijn en daarbuiten grof. Het industrieterrein Hulshout-Heultje is opgenomen als apart gebied om zo inzicht te krijgen in de vracht-relaties aldaar. De indeling is weergegeven in de figuren 26 (overzicht) en 27 (zoom). De matrices zelf zijn weergegeven in tabellen 15 (vrachtwagens) en 16 (personenwagens).

3.6.1 HB MATRICES



Figuur 22: Indeling HB matrices (overzicht)



Figuur 23: Indeling HB matrices – zoom Zuiderkempen

[01]-Etmaal (0-24)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAAL
1-Bedrijventerrein Heultje	-	-	-	-	10	10	-	60	50	10	-	-	10	10	20	10	-	-	50	220
2-Hulshout	-	-	-	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
3-Heultje	-	-	-	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	50
4-Intern_West	-	-	-	40	40	20	-	280	180	30	20	50	170	100	210	250	20	110	210	1 740
5-Intern_Noord	10	-	-	30	100	50	-	960	580	150	10	30	120	90	540	230	20	60	610	3 610
6-Intern_Oost	10	-	-	20	50	50	-	370	240	70	-	20	70	30	170	80	10	30	460	1 680
7-Intern_Zuid	-	-	-	-	-	-	-	20	20	-	-	10	-	-	30	10	-	-	20	120
8-Antwerpen_Noord	140	40	60	390	1 020	450	30	21 140	6 490	610	90	410	1 710	4 490	13 000	10 170	1 560	1 680	12 910	76 380
9-Kempen_N_E313	60	10	20	200	690	320	20	6 590	14 100	530	140	260	840	580	4 960	3 350	860	2 710	17 590	53 830
10-Laakdal-Tessenderlo	10	-	-	20	40	40	-	270	330	100	10	70	70	30	190	210	30	130	1 610	3 150
11-Diest	-	-	-	10	10	-	-	90	100	10	20	180	20	40	180	240	20	40	460	1 430
12-Leuven	-	-	-	50	40	10	10	450	230	90	170	1 310	130	120	860	1 560	140	280	1 060	6 520
13-Mechelen	10	-	-	230	150	90	-	1 830	850	130	30	130	1 160	750	2 540	1 630	120	300	780	10 730
14-Antwerpen_Zuid	10	-	-	90	100	40	10	4 730	1 010	60	40	140	660	1 260	2 200	1 680	300	340	610	13 270
15-Oost+West Vlaanderen	20	-	10	230	320	80	10	14 550	5 110	200	160	770	1 910	2 210	77 650	20 500	2 320	3 590	9 240	138 880
16-Brussel-Henegouwen	10	-	-	250	190	60	10	11 290	3 360	300	220	1 520	2 700	1 660	20 920	46 850	3 550	7 550	9 850	110 300
17-Namen	-	-	-	20	30	10	-	2 390	800	40	20	140	310	290	2 340	3 490	4 370	2 690	3 040	19 980
18-Luik	-	-	-	90	60	20	-	2 290	2 660	130	40	280	370	290	3 620	7 390	2 680	10 700	17 460	48 090
19-Limburg	60	10	20	260	530	310	10	11 640	16 980	1 340	530	890	670	530	11 480	9 690	3 110	17 900	110 800	186 770
TOTAAL	340	70	140	1 930	3 390	1 570	110	78 990	53 080	3 810	1 500	6 210	10 930	12 470	140 910	107 340	19 120	48 120	186 780	676 790

Tabel 15: HB-matrix vrachtwagens

[01]-Bestuurder	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAAL
1-Bedrijventerrein Heultje	-	100	100	200	100	200	-	-	100	-	-	100	100	-	-	-	-	-	-	1 200
2-Hulshout	100	1 400	200	1 600	700	600	200	100	300	100	100	500	400	100	-	100	-	-	100	6 700
3-Heultje	100	200	400	400	500	1 000	100	100	200	100	100	200	100	-	-	-	-	-	100	3 500
4-Intern_West	200	1 600	400	46 100	7 700	1 800	1 900	9 000	3 700	700	800	7 100	13 600	10 600	500	2 900	-	-	800	109 500
5-Intern_Noord	100	700	500	7 600	27 200	4 300	500	6 600	16 200	2 000	700	1 200	1 700	2 100	400	700	-	100	2 000	74 500
6-Intern_Oost	200	600	1 000	1 900	4 200	10 000	1 200	900	6 200	3 800	1 800	2 000	600	200	100	400	-	-	1 600	36 700
7-Intern_Zuid	-	300	100	1 900	500	1 200	2 600	100	400	600	600	3 100	600	100	-	400	-	-	200	12 900
8-Antwerpen_Noord	-	100	100	9 100	6 700	900	100	810 600	35 000	900	300	2 000	16 000	104 500	43 800	19 900	100	100	1 800	1 052 000
9-Kempen_N_E313	100	300	200	3 700	16 100	6 200	400	35 000	402 200	10 400	1 900	1 700	1 400	4 000	1 400	1 700	-	400	26 500	513 600
10-Laakdal-Tessenderlo	-	100	100	800	2 000	3 800	600	900	10 500	23 600	6 800	2 600	300	200	100	600	-	200	12 200	65 400
11-Diest	-	100	100	800	700	1 800	700	300	1 900	6 800	31 900	13 600	400	100	100	2 100	-	300	11 000	72 700
12-Leuven	100	500	200	7 000	1 100	2 000	3 100	2 100	1 700	2 600	13 500	427 800	13 700	2 200	1 900	106 100	8 000	16 800	26 800	637 300
13-Mechelen	100	400	100	13 500	1 700	600	600	16 300	1 400	300	400	13 700	156 800	30 700	16 400	55 900	100	100	500	309 600
14-Antwerpen_Zuid	-	100	-	10 600	2 200	300	100	104 500	4 000	200	100	2 200	30 600	236 600	16 300	25 700	100	100	500	434 000
15-Oost+West Vlaanderen	-	-	-	500	400	100	-	43 700	1 400	100	100	1 800	16 500	16 300	2 900 400	225 300	100	100	300	3 207 000
16-Brussel-Henegouwen	-	100	-	2 900	700	300	400	19 800	1 600	600	2 100	106 400	56 100	25 700	225 300	4 039 400	58 200	14 000	5 300	4 559 000
17-Namen	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	8 000	100	100	100	58 200	211 700	16 300	600	295 200
18-Luik	-	-	-	-	100	-	-	100	400	200	300	16 700	100	100	100	14 100	16 300	652 900	59 600	761 100
19-Limburg	-	100	100	800	2 000	1 600	200	1 800	26 400	12 300	11 100	26 700	500	400	300	5 300	700	59 600	1 038 600	1 188 500
TOTAAL	1 200	6 700	3 500	109 500	74 500	36 700	12 900	1 052 000	513 700	65 400	72 700	637 300	309 600	434 000	3 207 000	4 559 000	295 200	761 100	1 188 500	13 340 600

Tabel 16: HB-matrix personenwagens

4 CONCLUSIES

In het kader van de opmaak van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werden verschillende scenario's doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Kempen versie 4.2.2. In dit rapport werden de uitgangspunten van de doorrekeningen en de scenario's beschreven en werden de belangrijkste resultaten weergegeven en toegelicht.

Naast het referentiescenario werden in de eerste fase vier OV-scenario's en vier auto-scenario's doorgerekend. De effecten van deze scenario's zijn afzonderlijk bestudeerd en beoordeeld voordat op basis van deze resultaten een synthesescenario opgesteld is en doorgerekend werd in de laatste fase van deze aanvraag.

4.1 OV-SCENARIO'S

Uit de resultaten van de OV-scenario's kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- OV-scenario A levert weinig reizigerswinst op. De reistijdwinst is te beperkt omdat er geen ruimte is voor een vrije bedding.
- OV-scenario B zorgt voor een daling van het aantal openbaar vervoer gebruikers. Enerzijds omdat er meer potentieel is langs de N152 dan langs de oude spoorwegbedding. Ook de route verder leggen van de scholen in Aarschot kan een impact hebben.
- OV-scenario C en OV-scenario D leveren wel reizigerswinst op.

Men moet er wel rekening mee houden dat in deze rapportage vooral gefocust werd op het studiegebied van de studie en meer bepaald voor de OV-scenario's de resultaten tussen Herentals en Aarschot. De huidige buslijn 305 Turnhout- Leuven is in deze OV-scenario's in drie delen gesplitst. Dit levert door de extra overstappen verlies aan reizigers. Het is duidelijk dat de busdienst langs de N152 een ontsluitende functie heeft en dat de treinverbinding kansen biedt om de Kempen beter te verbinden met de regio Leuven. Verder onderzoek op schaal van vervoerregio Kempen is dan ook aangewezen om te bekijken of dit in het regionaal mobiliteitsplan als (zeer) lange termijn scenario meegenomen kan worden.

4.2 AUTOSCENARIO'S

De maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren zijn effectief om de kernen in de Zuiderkempen leefbaarder te maken. Daarnaast hebben de snelheidsbeperkende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer in de kernen een positief effect op de modale verschuiving naar meer duurzame modi. Ondanks het invoeren van maatregelen om doorgaand verkeer te weren, zijn er desalniettemin geen grote capaciteitsproblemen te verwachten in de Zuiderkempen.

Het synthesescenario toont aan dat het sturen van vrachtroutes een duidelijk positief effect heeft op de leefbaarheid in kernen. Lokaal kan het wel voorkomen dat de netwerkbelasting net boven het gewenste niveau van 650 pae/u uitkomt.

5 BIJLAGE I: MODELINSTRUMENTARIUM

De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het regionaal verkeersmodel Kempen versie 4.2.2. In dit hoofdstuk wordt hier een korte toelichting van gegeven. Een meer uitgebreide documentatie kan men raadplegen op:

https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen.

Dit verkeersmodel beschrijft de mobiliteit van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen.

Het gebruikte modelinstrumentarium focust vooral op een zo correct mogelijke modellering van het personenverkeer, maar er wordt uiteraard ook rekening gehouden met het vrachtverkeer over de weg. De vrachtwagenverplaatsingen worden berekend in het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2 (cfr. paragraaf 5.3).

5.1 STRATEGISCH PERSONENMODEL VLAANDEREN

De Vlaamse strategische verkeersmodellen bevatten 4 bouwstenen:

- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor de basistoestand 2017 (SDG's, netwerken en verkeerstellingen)
- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het toekomstscenario 2030 (SDG's en netwerken)
- parameters voor de verschillende deelmodellen (afgeleid uit resultaten relevante OVG's)
- modelinstrumentarium (bestaande uit de modules personenmodel, vrachtmodel, netwerkmodel)

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op deze bouwstenen voor het strategische personenmodel Vlaanderen v4.2.2, dat een statisch, multimodaal, agent-gebaseerd verkeersmodel op strategisch niveau is.

5.1.1 INPUTGEGEVENS AAN VRAAG- EN AANBODZIJDE VOOR HET BASISJAAR 2017 (SDG'S, NETWERKEN EN VERKEERSTELLINGEN)

Het netwerk en de zonering van het strategisch personenmodel Vlaanderen v4.2.2 behelst heel België en een schil rond België in het buitenland. De omvang van de verkeerszones varieert naargelang het studiegebied. Het spm VLA v422 heeft Vlaanderen als studiegebied. Binnen Vlaanderen is de zonering relatief fijn. Naarmate een zone verder van het studiegebied verwijderd is, zal deze groter van omvang zijn. Om deze overgang geleidelijk aan te laten gebeuren, zijn er 5 gebieden gedefinieerd tussen studiegebied (gebied 1) en het echte buitengebied (gebied 5). De zonering in de verschillende regionale vervoersmodellen (rvm) varieert op een analoge wijze: binnen het studiegebied van het betreffende rvm blijft deze fijne zonering behouden, maar daarbuiten wordt de zonering in 5 opeenvolgende gebieden geleidelijk geaggregeerd tot grotere zones.

Aan deze zonering is ook een gegevenslaag gekoppeld. In deze laag zitten de socio-demografische gegevens (SDG's) omtrent bevolking, tewerkstelling, schoolbevolking, schoolgaanden, gezinsgrootte, autobezit, … .

Deze gegevens zijn enerzijds afgeleid van een aantal gegevensbanken voor de periode 2011-2017 en anderzijds berekend door het programma Population Simulator, dat een synthetische bevolking voor België opbouwt.

De verkeerstellingen die gebruikt zijn voor de kalibratie van de verkeersmodellen zijn afgeleid uit 2 databanken:

- het permanent meetnet van dubbele lussen op alle snelwegen in Vlaanderen (ongeveer 95 % dekking);

- de verkeerstellingen die uitgevoerd zijn in de periode september 2016 – april 2017, deze meetcampagne is uitgevoerd met het oog op een nieuwe kalibratie alsook als na- of éénmeting voor de evaluatie van de effecten van kilometerheffing voor vrachtwagens (ingevoerd vanaf 1/04/2016);

De verfijning van de infrastructuurnetwerken is gelijkaardig aan deze van de zonering: binnen het studiegebied zelf worden alle ontsluitende wegen tot een deel van de belangrijkste verzamelwegen opgenomen, buiten het studiegebied daalt deze detailleringsgraad. Gelijklopend worden binnen het studiegebied alle haltes van De Lijn en stations van de NMBS opgenomen en worden de OV-dienstvoeringen tot op doortochttijd ingevoerd. Hetzelfde geldt voor het aanbod van de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB en haar Waalse tegenhanger TEC (voor zover relevant binnen het studiegebied van de verschillende rvm's). Buiten het studiegebied is het aanbod openbaar vervoer logischerwijze minder gedetailleerd opgenomen. Deze lijnvoeringen worden voor alle modelperiodes uit de beschikbare databanken of andere gegevensbronnen van de Belgische openbaar vervoermaatschappijen (De Lijn, NMBS, TEC, MIVB) afgeleid. Dit lijnenbestand dateert voor het basisjaar uit 2017.

5.1.2 INPUTGEGEVENS AAN VRAAG- EN AANBODZIJDE VOOR HET TOEKOMSTJAAR 2030 (SDG'S EN NETWERKEN)

Strategische verkeersmodellen worden meestal gebruikt voor inschattingen op langere termijn. Hiervoor is in 2017 een toekomstscenario 2030 ontwikkeld. In dit toekomstscenario wordt rekening gehouden met een aantal ontwikkelingen op demografisch, ruimtelijk en infrastructureel vlak. Aan de hand van de ruimtelijke en demografische groeiprognoses is een SDG-databank voor het toekomstjaar 2030 opgesteld. Daarnaast zijn er ten opzichte van de basistoestand 2017 ook een heel aantal infrastructuurmaatregelen ingevoerd.

Een overzicht van de ruimtelijke en infrastructuurmaatregelen kan men vinden op:

https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen

5.1.3 MODELINSTRUMENTARIUM EN PARAMETERS VAN DE VERSCHILLENDE DEELMODELLEN

Het vraagmodel voor personenmobiliteit beschrijft verplaatsingspatronen van personen (agenten) voor een gemiddelde niet-vakantie werkweekdag. Deze verplaatsingspatronen worden beschreven aan de hand van toers, in tegenstelling tot de vorige generaties van de provinciale verkeersmodellen, die gebaseerd zijn op trips. Een trip is één verplaatsing, bijvoorbeeld van thuis naar het werk. Een toer daarentegen heeft hetzelfde begin- en eindpunt en bestaat dus minstens uit twee trips. Het werken met toers heeft als voordeel dat het geheel van verplaatsingen over de dag consistenter gebeurt: gebruik van zelfde vervoersmodus op de heen- en terugverplaatsing, het meer gebonden zijn aan de auto bij het maken van een nevenverplaatsing, ... Een verplaatsingspatroon van een persoon kan er bijvoorbeeld als volgt uitzien: een persoon gaat naar zijn/haar werk, onderweg brengt hij/zij een kind naar de crèche en op de terugweg naar huis haalt hij/zij het kind terug op. Deze persoon maakt een hoofdtoer met het motief werk en doet een nevenbestemming aan op de heen- en op de terugweg (kind wegbrengen en ophalen).

De modellering van verplaatsingspatronen is gebaseerd op onderstaande deelmodellen:

- Toerfrequentiemodel voor hoofdtoers: wat is de kans dat een persoon op een bepaalde dag één of meer toers maakt?
- Toerfrequentiemodel voor neventoers: wat is de kans op het maken van een neventoer?
- Vervoerwijze-/bestemmings-/tijdstipkeuzemodel: welke vervoerwijze, welke bestemming en welk tijdstip wordt gekozen om een bepaalde toer te maken?
- Nevenbestemmingskeuzemodel: welke bestemming wordt gekozen om een bepaalde neventoer te maken?

Alle deelmodellen zijn discrete keuzemodellen. Discrete keuzemodellen worden gebruikt om de keuze van een beslissingsnemer voor één alternatief uit een set van alternatieven te modelleren. Deze worden voornamelijk geschat op basis van de onderzoeken verplaatsingsgedrag Vlaanderen[2]. Deze bepalen het verplaatsingsgedrag van Vlamingen voor het basisjaar 2017. Dit gedrag wordt overgenomen voor het toekomstjaar 2030.

Hieronder worden deze deelmodellen kort besproken:

e) Toerfrequentiemodel hoofdtoers

Het toerfrequentiemodel voor hoofdtoers voorspelt de kans dat een persoon (onderscheid naar volwassene of kind) één of meer toers maakt voor volgende motieven:

- werk;
- zakelijk;
- school;
- winkelen: boodschappen doen;
- winkelen: shoppen;
- recreatief-sociaal bezoek;
- overig.

De keuze tussen het wel of niet maken van een hoofdtoer wordt gemodelleerd via een discreet keuzemodel waarbij de kans dat een alternatief gekozen wordt (wel of niet maken van de toer) afhankelijk is van de utiliteit van het alternatief. De utiliteit wordt weergegeven als een combinatie van

- een geobserveerde component, die een waardering geeft voor de aantrekkelijkheid van het alternatief;
- een random component, die rekening houdt met persoonsgebonden verschillen, aangezien niet elke persoon dezelfde waarde toekent aan een bepaald alternatief.

De geobserveerde utiliteit hangt af van verschillende persoons- en gezinskenmerken, bijvoorbeeld autobezit, hoogst behaalde diploma, geslacht, gezinstype, gezinsinkomen, leeftijd, persoonsstatus, stedelijkheidsgraad, … Vervolgens wordt de berekende kans omgezet in een discrete keuze (wel of niet maken van de toer) die de persoon maakt.

Indien er gekozen wordt om een hoofdtoer te maken, wordt dit proces tweemaal herhaald om meerdere hoofdtoers op één etmaal voor dat motief te kunnen maken. De invulling van dit herhaalmodel heeft een eenvoudigere, maar sterk gelijkende, vorm.

f) Toerfrequentie neventoers

Vervolgens wordt er voor elke toer bepaald of er neventoers gemaakt worden met onderscheid naar volgende motieven:

- werk;
- zakelijk;
- school;
- winkel;
- recreatief-sociaal bezoek;
- overig.

Alle mogelijke neventoers, inclusief het niet maken van een neventoer, worden als alternatieven naast elkaar uitgezet in een discreet keuzemodel.

[2] https://www.mobielvlaanderen.be/ovg/

g) Tijdstipkeuzemodel

Het tijdstipkeuzemodel verrijkt elke hoofdtoer met een tijdstip voor de heenrit en een tijdstip voor de terugrit. De eventueel berekende neventoers zelf krijgen geen tijdstip toegekend, aangezien deze per definitie ofwel bij de heen- ofwel bij de terugrit horen.

Het vraagmodel voor personenvervoer behandelt een etmaal. Elk uur van de dag wordt gemodelleerd.

Het tijdstipkeuzemodel is een discreet keuzemodel met persoons- en gezinskenmerken. Het houdt rekening met de voorgaande deelmodellen, namelijk het maken van één of meerdere toers, en eventuele neventoers. In de praktijk wordt het vertrektijdstip gemodelleerd, en een activiteitenduurmodel.

h) Bestemmings- en vervoerwijzekeuzemodel

Het gecombineerde bestemmings- en vervoerwijzekeuzemodel vult alle hoofdtoers vanuit een bepaalde zone aan met een bestemming en een vervoerwijze. Volgende vervoerwijzen worden onderscheiden:

- autobestuurder;
- autopassagier;
- trein;
- bus, tram, metro;
- fiets;
- te voet.

Als bestemming kan gekozen worden tussen verschillende verkeerszones. Er wordt een keuze gemaakt uit alle mogelijke combinaties van bestemming en vervoerwijze op basis van een discreet keuzemodel. Voor elk alternatief wordt een utiliteit gedefinieerd. Op basis van de utiliteiten voor elk alternatief worden de kansen berekend om het alternatief te kiezen. De utiliteit bestaat uit de geobserveerde component, die een waardering geeft voor de aantrekkelijkheid van het alternatief, en een random component, die rekening houdt met persoonsgebonden verschillen, aangezien niet elke persoon dezelfde waarde toekent aan een bepaald alternatief. De geobserveerde component is opgebouwd uit volgende onderdelen:

- combinatie van zonale attractievariabelen die de ruimtelijke invulling van de bestemmingszone voorstellen: aantal inwoners, aantal arbeidsplaatsen in een bepaalde sector, aantal schoolplaatsen naar schooltype, …;
- level-of-service of de bereikbaarheid van de zone voor één van de zes vervoersmodi aan de hand van bijvoorbeeld een weging van de reistijd en –kost;
- persoons- en gezinskenmerken en hun interactie met de vervoersmodus of bestemming. Zo zullen bijvoorbeeld vrouwen voor bepaalde motieven een hogere voorkeur hebben voor bus/tram/metro, of is de modus autobestuurder minder interessant voor inwoners van een verstedelijkt gebied;
- zonale kenmerken van de bestemming, zoals bijvoorbeeld de parkeerkost of stedelijkheidsgraad;
- beschikbaarheid van een bepaald alternatief in de keuzeset: indien een bepaalde vervoerwijze naar een bepaalde bestemming niet beschikbaar is (omwille van bijvoorbeeld een onmogelijk reistijd of –kost), wordt de utiliteit van dit alternatief nul.

In praktijk wordt eerst het bestemmingskeuzemodel uitgevoerd door voor elke bestemming alle modi samen te nemen. In een volgende stap wordt het vervoerwijzekeuzemodel uitgevoerd rekening houdend met tijdstip en bestemming. In het vervoerwijzekeuzemodel worden per toer marktaandelen bepaald per modus, in plaats van een discrete keuze te loten.

i) Nevenbestemmingskeuzemodel

Vervolgens wordt voor elke neventoer bepaald wat de bestemming van deze neventoer is.

5.2 REGIONALE VERKEERSMODELLEN

Het strategisch personenmodel Vlaanderen is bedoeld om maatregelen op strategisch niveau met een impact op Vlaanderen te evalueren (om de grote verplaatsingsstromen goed te krijgen).

Daarnaast zijn er ook 10 regionale verkeersmodellen ontwikkeld. Deze zijn bedoeld om uitspraken te doen over de effecten op verkeersstromen op de snelwegen en grote gewestwegen van maatregelen op strategisch en tactisch niveau. De zonering binnen het studiegebied is fijner dan voor het strategisch personenmodel Vlaanderen en vooral de toedelingstechniek is verfijnder.

De keuzes voor tijdstip en bestemming zijn langere termijn keuzes. Deze strategische keuzes worden overkoepelend genomen door het strategisch personenmodel Vlaanderen. Dit wordt daarom ook ingezet als sturend model dat de strategische keuzes bepaalt. De regionale verkeersmodellen zijn volgende modellen die deze strategische keuzes overnemen van het strategisch personenmodel Vlaanderen. Zo wordt gezorgd voor een consistente set verkeersmodellen.

Concreet betekent dit dat in het strategisch personenmodel Vlaanderen alle deelmodellen doorlopen worden, terwijl in de regionale verkeersmodellen vertrokken wordt van de herkomst-bestemmingspatronen uit het sturend model. In de regionale verkeersmodellen wordt vervolgens enkel de vervoerwijzekeuze en routekeuze gedaan. Deze routekeuze gebeurt wel veel gedetailleerder dan in het sturend model.

Dit wordt samengevat als volgt:

Sturend model (spm VLA)	Volgend model (vb. rvm's)
(Neven)toergeneratie	~~(Neven)toergeneratie~~
Tijdstipkeuze	~~Tijdstipkeuze~~
Bestemmingskeuze	~~Bestemmingskeuze~~
Vervoerwijzekeuze	Vervoerwijzekeuze
Routekeuze	Routekeuze

Tabel 17: Samenvatting sturende - volgende modellen

De regionale verkeersmodellen zijn:

- rvm AAL: Aalst;
- rvm ANT: Antwerpen;
- rvm GEN: Gent;
- rvm KEM: Kempen;
- rvm LEU: Leuven;
- rvm LIM: Limburg;
- rvm MEC: Mechelen;
- rvm RND: Vlaamse rand;
- rvm WAA: Waasland;
- rvm WVL: West-Vlaanderen.

Deze worden gevisualiseerd in onderstaande figuur:



Figuur 24: Afbakening regionale verkeersmodellen

Het studiegebied van de regionale verkeersmodellen komt grotendeels overeen met de afbakening van de vervoerregio's[3]. West-Vlaanderen bevat echter een combinatie van de vervoerregio's Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare en Westhoek. Vlaamse Ardennen is bovendien samengenomen met Gent. West-Vlaanderen en Gent betreffen dus een groter gebied, maar hebben dezelfde detaillering als een kleiner gebied.

5.3 STRATEGISCH VRACHTMODEL VLAANDEREN VERSIE 4.2.2

De synthetische vrachtwagenmatrices die in het strategisch personenmodel Vlaanderen versie 4.2.2 gebruikt worden, zijn afkomstig van het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2. Deze vrachtwagenmatrices worden in het spm VLA v4.2.2 bijkomend gekalibreerd.

Het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2 (svrm VLA 4.2.2) brengt de grote goederenstromen via de weg, het spoor en de binnenvaart door Vlaanderen in kaart op jaarbasis. Hiertoe worden in verschillende stappen de goederenstromen berekend die over de Vlaamse vervoersnetwerken vervoerd worden, alsook de bijbehorende voertuigstromen. Achtereenvolgens worden volgende stappen doorlopen:

- Generatiemodel: berekening van de productie en attractie van goederenstromen in aantal tonnen per NUTS3-zone[4]. Dit gebeurt aan de hand van socio-economische gegevens als de bevolking, tewerkstelling in een aantal industrieklassen, bruto nationaal product, import, export,…;
- Distributiemodel: koppeling van de producties en attracties tot een herkomst-bestemmingsmatrix in tonnen;
- Vervoerwijzekeuzemodel: in functie van de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoersmodi worden de HB-matrices opgedeeld in vervoersmatrices per vervoersmodus (nog steeds in aantal ton);
- Logistieke processen: integratie van grote logistieke centra/distributiecentra: het vervoer over weg krijgt de keuze om rechtstreeks van zijn herkomst naar zijn bestemming te rijden of via een logistiek knooppunt;
- Voertuigmodel: omzetten van de berekende goederenstromen in aantal ton naar voertuigstromen (in aantal voertuigen). Dit gebeurt aan de hand van gemiddelde beladingsgraden in functie van het goederentype en de afstandsklasse. Ook de lege ritten worden in functie van deze twee laatste parameters berekend;

[3] https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios

[4] NUTS3-niveau komt in België overeen met de arrondissementen. Daarnaast zijn extra zones voorzien voor de zeehavens in Antwerpen, Gent en Zeebrugge en de luchthaven van Zaventem.

- Toedelingsmodel op dagbasis: toedeling en kalibratie van de verschillende voertuigstromen op het netwerk.

Bijkomend aan de bovenstaande stappen zijn er nog een aantal extra stappen aan het vrachtmodel toegevoegd voor het wegverkeer. Deze stappen staan vooral in het teken van het opmaken van uurmatrices en het opstellen van matrices voor andere verkeersmodellen, zoals bv. het strategisch personenmodel Vlaanderen versie 4.2.2:

- Tijdstipverdeling: model dat voor het vrachtwagenverkeer het vertrektijdstip bepaalt;
- Kalibratie van de uurmatrices op een netwerk van Vlaanderen: deze kalibratie, die focust op tellingen op het snelwegennet en op- en afritten, zorgt ervoor dat dezelfde kalibratietendensen in alle verdere deelmodellen opgenomen zijn;
- Desaggregatiemodel naar een meer gedetailleerde zonering.

Het toekomstscenario 2030 gaat voor het strategisch vrachtmodel Vlaanderen enerzijds uit van dezelfde prognoses en detailontwikkelingen als het strategisch personenmodel Vlaanderen binnen België en anderzijds van een rekenmodule die goederenstromen op Europees vlak in kaart brengt. De rekenmodule op Europees vlak, die ontwikkeld werd door Prognos, bepaalt de algemene goederenstromen in Europa, terwijl de detailverdeling van deze stromen gedaan wordt op basis van de gedetailleerde prognosecijfers.

Een volledige beschrijving van de opbouw van het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.2.2 kan men raadplegen op https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen.

6 BIJLAGE II: RESULTATEN PER GEMEENTE

6.1 VERPLAATSINGEN

Per gemeente zijn steeds drie tabellen weergegeven: het absoluut aantal verplaatsingen, de absolute verschillen ten opzichte van de referentie en de relatieve verschillen ten opzichte van de referentie.

6.1.1 GEMEENTE BERLAAR

Gemeente BERLAAR									
	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
e 2030	5 400	2 700	1 100	1 600	4 900	**15 700**	2 100	25 800	**28 000**
io 1A	5 300	2 700	1 000	1 400	5 100	**15 500**	2 200	26 000	**28 200**
io 1B	5 300	2 700	1 000	1 400	5 100	**15 500**	2 200	26 000	**28 200**
io 1C	5 300	2 700	1 000	1 400	5 100	**15 500**	2 200	26 100	**28 200**
io 1D	5 300	2 700	1 000	1 400	5 100	**15 500**	2 200	26 000	**28 200**
ario 1	6 100	2 900	1 200	1 700	4 600	**16 600**	1 900	25 000	**26 900**
ario 1B	6 000	2 900	1 200	1 700	4 600	**16 600**	1 900	25 000	**26 900**
ario 2	6 200	2 900	1 300	1 700	4 600	**16 700**	1 800	24 900	**26 700**
ario 3	6 300	3 000	1 300	1 800	4 500	**16 900**	1 800	24 800	**26 500**
ario 4	6 000	2 900	1 100	1 600	4 800	**16 400**	1 900	25 200	**27 100**
	6 400	3 000	1 200	1 700	4 600	**16 900**	1 700	24 700	**26 400**

Gemeente BERLAAR									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
e 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
io 1A	-100	0	-200	-200	300	**-200**	100	200	**300**
io 1B	-100	0	-100	-200	300	**-200**	100	200	**300**
io 1C	-100	0	-200	-200	300	**-200**	100	200	**300**
io 1D	-100	0	-100	-200	300	**-200**	100	200	**300**
ario 1	700	200	100	100	-200	**900**	-300	-900	**-1 100**
ario 1B	600	200	100	100	-200	**900**	-200	-800	**-1 100**
ario 2	800	200	100	200	-300	**1 000**	-300	-1 000	**-1 300**
ario 3	900	300	200	200	-400	**1 200**	-400	-1 100	**-1 500**
ario 4	500	200	0	0	0	**700**	-200	-700	**-900**
	1 000	300	100	100	-300	**1 300**	-400	-1 100	**-1 500**

Gemeente BERLAAR									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
rentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
cenario 1A	-2%	0%	-20%	-14%	6%	**-1%**	5%	1%	**1%**
cenario 1B	-2%	0%	-10%	-14%	6%	**-1%**	5%	1%	**1%**
cenario 1C	-2%	0%	-20%	-14%	6%	**-1%**	5%	1%	**1%**
cenario 1D	-2%	0%	-10%	-14%	6%	**-1%**	5%	1%	**1%**
scenario 1	11%	7%	8%	6%	-4%	**5%**	-16%	-4%	**-4%**
scenario 1B	10%	7%	8%	6%	-4%	**5%**	-11%	-3%	**-4%**
scenario 2	13%	7%	8%	12%	-7%	**6%**	-17%	-4%	**-5%**
scenario 3	14%	10%	15%	11%	-9%	**7%**	-22%	-4%	**-6%**
scenario 4	8%	7%	0%	0%	0%	**4%**	-11%	-3%	**-3%**
nese	16%	10%	8%	6%	-7%	**8%**	-24%	-4%	**-6%**

6.1.2 GEMEENTE HEIST-OP-DEN-BERG

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	21 200	12 100	5 400	5 300	18 000	**62 000**	7 800	97 300	**105 200**
OV Scenario 1A	20 700	12 000	4 700	4 800	19 000	**61 200**	8 000	98 100	**106 200**
OV Scenario 1B	20 700	12 000	4 700	4 800	18 900	**61 200**	8 000	98 100	**106 100**
OV Scenario 1C	20 700	12 000	4 700	4 800	19 000	**61 200**	8 100	98 100	**106 200**
OV Scenario 1D	20 700	12 000	4 700	4 900	19 000	**61 200**	8 000	98 100	**106 100**
Auto scenario 1	22 700	12 400	5 800	5 700	17 300	**63 800**	7 300	95 700	**102 900**
Auto scenario 1B	22 600	12 400	5 800	5 700	17 300	**63 800**	7 300	95 700	**103 000**
Auto scenario 2	23 600	12 600	6 000	5 800	16 900	**64 900**	7 000	94 600	**101 600**
Auto scenario 3	24 100	12 700	6 200	6 000	16 600	**65 600**	6 800	94 100	**100 900**
Auto scenario 4	22 300	12 300	5 400	5 300	18 000	**63 300**	7 500	96 200	**103 600**
Synthese	23 400	12 700	5 700	5 600	17 200	**64 700**	6 900	95 100	**102 000**

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
OV Scenario 1A	-400	-100	-700	-500	1 000	**-800**	200	800	**1 000**
OV Scenario 1B	-500	-100	-700	-500	900	**-800**	200	800	**1 000**
OV Scenario 1C	-400	-100	-700	-500	1 000	**-800**	200	800	**1 000**
OV Scenario 1D	-500	-100	-700	-500	900	**-800**	200	800	**1 000**
Auto scenario 1	1 500	400	400	400	-700	**1 900**	-500	-1 700	**-2 200**
Auto scenario 1B	1 400	400	400	300	-700	**1 800**	-500	-1 600	**-2 200**
Auto scenario 2	2 400	500	600	500	-1 100	**2 900**	-900	-2 700	**-3 600**
Auto scenario 3	2 900	600	800	600	-1 400	**3 600**	-1 000	-3 300	**-4 300**
Auto scenario 4	1 100	300	0	0	0	**1 300**	-400	-1 200	**-1 500**
Synthese	2 200	700	300	300	-800	**2 700**	-900	-2 200	**-3 100**

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
› 1A	-2%	-1%	-15%	-10%	5%	**-1%**	3%	1%	**1%**
› 1B	-2%	-1%	-15%	-10%	5%	**-1%**	3%	1%	**1%**
› 1C	-2%	-1%	-15%	-10%	5%	**-1%**	2%	1%	**1%**
› 1D	-2%	-1%	-15%	-10%	5%	**-1%**	3%	1%	**1%**
·io 1	7%	3%	7%	7%	-4%	**3%**	-7%	-2%	**-2%**
·io 1B	6%	3%	7%	5%	-4%	**3%**	-7%	-2%	**-2%**
·io 2	10%	4%	10%	9%	-7%	**4%**	-13%	-3%	**-4%**
·io 3	12%	5%	13%	10%	-8%	**5%**	-15%	-4%	**-4%**
·io 4	5%	2%	0%	0%	0%	**2%**	-5%	-1%	**-1%**
	9%	6%	5%	5%	-5%	**4%**	-13%	-2%	**-3%**

6.1.3 GEMEENTE LIER

Gemeente LIER									
Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	22 000	12 700	9 200	8 900	14 500	**67 200**	5 600	77 700	**83 300**
OV Scenario 1A	21 400	12 600	8 300	8 100	15 600	**66 000**	5 900	78 900	**84 700**
OV Scenario 1B	21 400	12 600	8 300	8 100	15 600	**66 000**	5 900	78 900	**84 700**
OV Scenario 1C	21 400	12 600	8 300	8 100	15 600	**66 000**	5 900	78 900	**84 800**
OV Scenario 1D	21 300	12 600	8 400	8 100	15 600	**66 000**	5 900	78 800	**84 700**
Auto scenario 1	23 500	13 200	9 700	9 300	13 700	**69 500**	5 000	75 700	**80 700**
Auto scenario 1B	23 500	13 200	9 700	9 300	13 800	**69 500**	5 000	75 800	**80 800**
Auto scenario 2	23 600	13 300	9 800	9 400	13 600	**69 700**	4 900	75 500	**80 400**
Auto scenario 3	23 800	13 300	9 900	9 500	13 500	**70 100**	4 900	75 200	**80 100**
Auto scenario 4	23 000	13 100	9 100	8 800	14 600	**68 600**	5 200	76 500	**81 800**
Synthese	24 900	14 200	9 600	9 200	13 900	**71 800**	4 300	73 900	**78 200**

Gemeente LIER									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
OV Scenario 1A	-600	-100	-900	-700	1 100	**-1 200**	200	1 200	**1 400**
OV Scenario 1B	-600	-100	-900	-700	1 100	**-1 200**	200	1 200	**1 400**
OV Scenario 1C	-600	-100	-900	-700	1 200	**-1 200**	200	1 200	**1 400**
OV Scenario 1D	-700	-100	-800	-700	1 100	**-1 200**	200	1 200	**1 400**
Auto scenario 1	1 500	500	500	400	-700	**2 300**	-600	-2 000	**-2 600**
Auto scenario 1B	1 500	500	500	400	-700	**2 200**	-600	-1 900	**-2 500**
Auto scenario 2	1 700	600	600	500	-900	**2 500**	-700	-2 200	**-2 900**
Auto scenario 3	1 800	600	700	600	-1 000	**2 800**	-800	-2 500	**-3 200**
Auto scenario 4	1 000	400	-100	-100	200	**1 400**	-400	-1 100	**-1 500**
Synthese	2 900	1 500	400	300	-600	**4 500**	-1 300	-3 800	**-5 100**

Gemeente LIER									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
OV Scenario 1A	-3%	-1%	-11%	-9%	7%	**-2%**	3%	2%	**2%**
OV Scenario 1B	-3%	-1%	-11%	-9%	7%	**-2%**	3%	2%	**2%**
OV Scenario 1C	-3%	-1%	-11%	-9%	8%	**-2%**	3%	2%	**2%**
OV Scenario 1D	-3%	-1%	-10%	-9%	7%	**-2%**	3%	2%	**2%**
Auto scenario 1	6%	4%	5%	4%	-5%	**3%**	-12%	-3%	**-3%**
Auto scenario 1B	6%	4%	5%	4%	-5%	**3%**	-12%	-3%	**-3%**
Auto scenario 2	7%	5%	6%	5%	-7%	**4%**	-14%	-3%	**-4%**
Auto scenario 3	8%	5%	7%	6%	-7%	**4%**	-16%	-3%	**-4%**
Auto scenario 4	4%	3%	-1%	-1%	1%	**2%**	-8%	-1%	**-2%**
Synthese	12%	11%	4%	3%	-4%	**6%**	-30%	-5%	**-7%**

6.1.4 GEMEENTE NIJLEN

Gemeente NIJLEN									
Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	10 300	5 700	3 000	3 700	8 700	**31 500**	3 400	46 700	**50 000**
OV Scenario 1A	10 000	5 700	2 600	3 300	9 300	**30 900**	3 500	47 200	**50 700**
OV Scenario 1B	10 000	5 700	2 600	3 300	9 300	**30 900**	3 500	47 200	**50 700**
OV Scenario 1C	10 000	5 700	2 600	3 300	9 300	**30 900**	3 500	47 200	**50 700**
OV Scenario 1D	10 000	5 700	2 600	3 300	9 300	**30 900**	3 500	47 200	**50 700**
Auto scenario 1	12 500	6 600	3 400	4 200	8 000	**34 600**	2 500	44 000	**46 500**
Auto scenario 1B	11 800	6 200	3 300	4 100	8 100	**33 600**	2 800	44 900	**47 700**
Auto scenario 2	12 600	6 600	3 500	4 200	7 900	**34 800**	2 500	43 900	**46 300**
Auto scenario 3	13 200	6 700	3 600	4 300	7 700	**35 500**	2 300	43 200	**45 500**
Auto scenario 4	12 100	6 500	3 100	3 900	8 500	**34 100**	2 700	44 400	**47 100**
Synthese	12 900	6 900	3 400	4 100	8 000	**35 300**	2 400	43 400	**45 800**

Gemeente NIJLEN									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
OV Scenario 1A	-300	-100	-400	-400	600	**-500**	100	500	**700**
OV Scenario 1B	-300	-100	-300	-400	600	**-500**	100	500	**700**
OV Scenario 1C	-300	-100	-400	-400	600	**-500**	200	500	**700**
OV Scenario 1D	-300	-100	-400	-400	600	**-500**	100	500	**700**
Auto scenario 1	2 100	900	400	400	-700	**3 100**	-800	-2 700	**-3 500**
Auto scenario 1B	1 500	500	300	300	-600	**2 100**	-600	-1 800	**-2 400**
Auto scenario 2	2 200	900	500	500	-800	**3 300**	-900	-2 800	**-3 700**
Auto scenario 3	2 900	1 000	600	600	-1 000	**4 100**	-1 100	-3 500	**-4 600**
Auto scenario 4	1 800	800	200	100	-200	**2 700**	-700	-2 300	**-2 900**
Synthese	2 600	1 200	400	300	-700	**3 800**	-1 000	-3 300	**-4 300**

Gemeente NIJLEN									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
rentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
cenario 1A	-3%	-2%	-15%	-12%	6%	**-2%**	3%	1%	**1%**
cenario 1B	-3%	-2%	-12%	-12%	6%	**-2%**	3%	1%	**1%**
cenario 1C	-3%	-2%	-15%	-12%	6%	**-2%**	6%	1%	**1%**
cenario 1D	-3%	-2%	-15%	-12%	6%	**-2%**	3%	1%	**1%**
scenario 1	17%	14%	12%	10%	-9%	**9%**	-32%	-6%	**-8%**
scenario 1B	13%	8%	9%	7%	-7%	**6%**	-21%	-4%	**-5%**
scenario 2	17%	14%	14%	12%	-10%	**9%**	-36%	-6%	**-8%**
scenario 3	22%	15%	17%	14%	-13%	**12%**	-48%	-8%	**-10%**
scenario 4	15%	12%	6%	3%	-2%	**8%**	-26%	-5%	**-6%**
ıese	20%	17%	12%	7%	-9%	**11%**	-42%	-8%	**-9%**

6.1.5 GEMEENTE GROBBENDONK

Gemeente GROBBENDONK									
Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	5 200	2 400	1 700	1 600	5 000	**15 800**	1 600	25 800	**27 400**
OV Scenario 1A	5 000	2 400	1 500	1 400	5 300	**15 600**	1 700	26 000	**27 700**
OV Scenario 1B	5 000	2 400	1 500	1 400	5 300	**15 600**	1 700	26 000	**27 700**
OV Scenario 1C	5 000	2 400	1 500	1 400	5 300	**15 600**	1 700	26 000	**27 700**
OV Scenario 1D	5 000	2 400	1 500	1 400	5 300	**15 600**	1 700	26 000	**27 700**
Auto scenario 1	5 600	2 500	1 800	1 700	4 800	**16 300**	1 500	25 300	**26 800**
Auto scenario 1B	5 500	2 400	1 800	1 700	4 800	**16 200**	1 600	25 400	**26 900**
Auto scenario 2	5 600	2 500	1 800	1 700	4 800	**16 300**	1 500	25 300	**26 800**
Auto scenario 3	5 900	2 500	1 900	1 700	4 700	**16 600**	1 500	25 000	**26 500**
Auto scenario 4	5 600	2 400	1 700	1 700	5 000	**16 300**	1 600	25 300	**26 800**
Synthese	5 800	2 500	1 800	1 700	4 800	**16 600**	1 400	25 100	**26 500**

Gemeente GROBBENDONK									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
OV Scenario 1A	-200	0	-200	-200	300	**-300**	100	300	**300**
OV Scenario 1B	-200	0	-200	-200	300	**-300**	100	300	**300**
OV Scenario 1C	-200	0	-200	-200	300	**-300**	100	300	**300**
OV Scenario 1D	-200	0	-200	-200	300	**-300**	100	300	**300**
Auto scenario 1	400	100	100	100	-200	**500**	-100	-500	**-600**
Auto scenario 1B	300	100	100	100	-200	**400**	-100	-400	**-400**
Auto scenario 2	400	100	100	100	-200	**500**	-100	-500	**-600**
Auto scenario 3	700	100	200	200	-300	**800**	-200	-700	**-900**
Auto scenario 4	400	100	0	100	0	**500**	-100	-500	**-500**
Synthese	700	100	100	100	-200	**800**	-200	-700	**-900**

Gemeente GROBBENDONK									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-4%	0%	-13%	-14%	6%	**-2%**	6%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-4%	0%	-13%	-14%	6%	**-2%**	6%	1%	**1%**
V Scenario 1C	-4%	0%	-13%	-14%	6%	**-2%**	6%	1%	**1%**
V Scenario 1D	-4%	0%	-13%	-14%	6%	**-2%**	6%	1%	**1%**
uto scenario 1	7%	4%	6%	6%	-4%	**3%**	-7%	-2%	**-2%**
uto scenario 1B	5%	4%	6%	6%	-4%	**2%**	-6%	-2%	**-1%**
uto scenario 2	7%	4%	6%	6%	-4%	**3%**	-7%	-2%	**-2%**
uto scenario 3	12%	4%	11%	12%	-6%	**5%**	-13%	-3%	**-3%**
uto scenario 4	7%	4%	0%	6%	0%	**3%**	-6%	-2%	**-2%**
ynthese	12%	4%	6%	6%	-4%	**5%**	-14%	-3%	**-3%**

6.1.6 GEMEENTE HERENTALS

Gemeente HERENTALS									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	15 700	10 200	6 400	5 000	13 100	**50 400**	4 500	68 600	**73 100**
V Scenario 1A	15 300	10 100	5 400	4 500	14 000	**49 400**	4 700	69 500	**74 200**
V Scenario 1B	15 300	10 100	5 600	4 500	14 000	**49 500**	4 700	69 400	**74 100**
V Scenario 1C	15 400	10 100	5 000	4 700	14 100	**49 400**	4 700	69 500	**74 200**
V Scenario 1D	15 400	10 100	5 000	4 900	14 100	**49 500**	4 700	69 400	**74 100**
uto scenario 1	16 400	10 400	6 700	5 200	12 600	**51 300**	4 200	67 700	**71 900**
uto scenario 1B	16 400	10 400	6 700	5 200	12 600	**51 300**	4 200	67 700	**72 000**
uto scenario 2	16 700	10 500	6 800	5 300	12 500	**51 700**	4 100	67 300	**71 400**
uto scenario 3	18 600	11 100	7 300	5 500	11 700	**54 200**	3 500	65 100	**68 600**
uto scenario 4	16 500	10 400	6 300	5 000	13 100	**51 200**	4 200	67 900	**72 200**
ynthese	17 900	11 000	6 600	5 100	12 600	**53 200**	3 700	66 100	**69 900**

Gemeente HERENTALS									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-400	-100	-900	-500	1 000	**-900**	200	900	**1 100**
V Scenario 1B	-400	-100	-800	-400	900	**-800**	200	800	**1 000**
V Scenario 1C	-300	-100	-1 400	-300	1 000	**-1 000**	300	900	**1 200**
V Scenario 1D	-300	-100	-1 300	-100	1 000	**-900**	200	900	**1 100**
uto scenario 1	700	200	300	200	-500	**1 000**	-300	-900	**-1 200**
uto scenario 1B	700	200	300	200	-500	**900**	-300	-800	**-1 100**
uto scenario 2	1 000	300	400	300	-600	**1 400**	-400	-1 300	**-1 600**
uto scenario 3	2 900	900	900	600	-1 400	**3 800**	-1 000	-3 500	**-4 400**
uto scenario 4	800	200	-100	0	0	**800**	-200	-700	**-900**
ynthese	2 200	800	200	200	-500	**2 900**	-800	-2 400	**-3 200**

Gemeente HERENTALS									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-3%	-1%	-17%	-11%	7%	**-2%**	4%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-3%	-1%	-14%	-9%	6%	**-2%**	4%	1%	**1%**
V Scenario 1C	-2%	-1%	-28%	-6%	7%	**-2%**	6%	1%	**2%**
V Scenario 1D	-2%	-1%	-26%	-2%	7%	**-2%**	4%	1%	**1%**
uto scenario 1	4%	2%	4%	4%	-4%	**2%**	-7%	-1%	**-2%**
uto scenario 1B	4%	2%	4%	4%	-4%	**2%**	-7%	-1%	**-2%**
uto scenario 2	6%	3%	6%	6%	-5%	**3%**	-10%	-2%	**-2%**
uto scenario 3	16%	8%	12%	11%	-12%	**7%**	-29%	-5%	**-6%**
uto scenario 4	5%	2%	-2%	0%	0%	**2%**	-5%	-1%	**-1%**
ynthese	12%	7%	3%	4%	-4%	**5%**	-22%	-4%	**-5%**

6.1.7 GEMEENTE HERENTHOUT

Gemeente HERENTHOUT									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	3 800	2 100	1 100	700	3 900	**11 600**	1 300	19 200	**20 500**
V Scenario 1A	3 700	2 100	1 000	600	4 100	**11 400**	1 400	19 400	**20 800**
V Scenario 1B	3 700	2 100	1 000	600	4 100	**11 400**	1 400	19 400	**20 800**
V Scenario 1C	3 700	2 100	900	600	4 100	**11 400**	1 400	19 400	**20 800**
V Scenario 1D	3 700	2 100	900	600	4 100	**11 400**	1 400	19 400	**20 800**
uto scenario 1	4 100	2 200	1 300	800	3 700	**12 000**	1 200	18 900	**20 100**
uto scenario 1B	4 100	2 200	1 200	800	3 700	**11 900**	1 200	19 000	**20 200**
uto scenario 2	4 300	2 200	1 300	800	3 600	**12 200**	1 100	18 700	**19 900**
uto scenario 3	4 700	2 300	1 400	800	3 500	**12 500**	1 000	18 400	**19 500**
uto scenario 4	4 100	2 200	1 200	700	3 800	**11 900**	1 200	19 000	**20 200**
ynthese	4 500	2 200	1 300	700	3 600	**12 400**	1 100	18 600	**19 600**

Gemeente HERENTHOUT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-100	0	-200	-100	200	**-200**	100	200	**300**
V Scenario 1B	-100	0	-200	-100	200	**-200**	100	200	**300**
V Scenario 1C	-100	0	-200	-100	300	**-200**	100	200	**300**
V Scenario 1D	-100	0	-200	-100	200	**-200**	100	200	**200**
uto scenario 1	300	100	100	100	-200	**400**	-100	-300	**-500**
uto scenario 1B	300	100	100	100	-200	**300**	-100	-300	**-400**
uto scenario 2	500	100	200	100	-200	**600**	-200	-500	**-700**
uto scenario 3	900	200	200	100	-400	**900**	-300	-800	**-1 100**
uto scenario 4	300	100	0	0	0	**300**	-100	-300	**-400**
ynthese	700	100	100	0	-200	**800**	-200	-700	**-900**

Gemeente HERENTHOUT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-3%	0%	-20%	-17%	5%	**-2%**	7%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-3%	0%	-20%	-17%	5%	**-2%**	7%	1%	**1%**
V Scenario 1C	-3%	0%	-22%	-17%	7%	**-2%**	7%	1%	**1%**
V Scenario 1D	-3%	0%	-22%	-17%	5%	**-2%**	7%	1%	**1%**
uto scenario 1	7%	5%	8%	13%	-5%	**3%**	-8%	-2%	**-2%**
uto scenario 1B	7%	5%	8%	13%	-5%	**3%**	-8%	-2%	**-2%**
uto scenario 2	12%	5%	15%	13%	-6%	**5%**	-18%	-3%	**-4%**
uto scenario 3	19%	9%	14%	13%	-11%	**7%**	-30%	-4%	**-6%**
uto scenario 4	7%	5%	0%	0%	0%	**3%**	-8%	-2%	**-2%**
ynthese	16%	5%	8%	0%	-6%	**6%**	-18%	-4%	**-5%**

6.1.8 GEMEENTE HERSELT

Gemeente HERSELT									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	6 300	2 700	1 500	800	6 900	**18 300**	2 700	33 300	**36 000**
V Scenario 1A	6 200	2 600	1 200	700	7 300	**17 900**	2 800	33 600	**36 400**
V Scenario 1B	6 100	2 600	1 300	800	7 200	**18 000**	2 800	33 500	**36 300**
V Scenario 1C	6 200	2 600	1 000	700	7 300	**17 900**	2 800	33 600	**36 500**
V Scenario 1D	6 200	2 600	1 100	700	7 300	**17 900**	2 800	33 600	**36 400**
uto scenario 1	6 900	2 900	1 700	900	6 600	**19 000**	2 500	32 600	**35 100**
uto scenario 1B	6 900	2 900	1 700	900	6 600	**19 000**	2 500	32 600	**35 100**
uto scenario 2	8 100	3 200	1 800	1 000	6 300	**20 400**	2 200	31 200	**33 400**
uto scenario 3	7 900	3 100	1 800	1 000	6 300	**20 100**	2 200	31 600	**33 800**
uto scenario 4	6 800	2 900	1 500	800	6 800	**18 900**	2 500	32 800	**35 300**
ynthese	7 100	2 800	1 600	900	6 600	**18 900**	2 400	32 700	**35 100**

Gemeente HERSELT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-200	0	-400	-200	400	**-300**	100	300	**400**
V Scenario 1B	-200	0	-200	-100	300	**-300**	100	300	**300**
V Scenario 1C	-100	0	-500	-100	400	**-400**	100	400	**500**
V Scenario 1D	-100	0	-500	-100	400	**-400**	100	400	**500**
uto scenario 1	600	200	200	100	-300	**800**	-200	-700	**-900**
uto scenario 1B	600	200	200	100	-300	**800**	-200	-700	**-900**
uto scenario 2	1 800	600	200	100	-600	**2 200**	-500	-2 100	**-2 500**
uto scenario 3	1 600	500	300	200	-600	**1 900**	-500	-1 700	**-2 200**
uto scenario 4	500	200	0	0	-100	**600**	-200	-500	**-700**
ynthese	700	100	100	0	-300	**700**	-300	-500	**-800**

Gemeente HERSELT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-3%	0%	-33%	-29%	5%	**-2%**	4%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-3%	0%	-15%	-13%	4%	**-2%**	4%	1%	**1%**
V Scenario 1C	-2%	0%	-50%	-14%	5%	**-2%**	4%	1%	**1%**
V Scenario 1D	-2%	0%	-45%	-14%	5%	**-2%**	4%	1%	**1%**
uto scenario 1	9%	7%	12%	11%	-5%	**4%**	-8%	-2%	**-3%**
uto scenario 1B	9%	7%	12%	11%	-5%	**4%**	-8%	-2%	**-3%**
uto scenario 2	22%	19%	11%	10%	-10%	**11%**	-23%	-7%	**-7%**
uto scenario 3	20%	16%	17%	20%	-10%	**9%**	-23%	-5%	**-7%**
uto scenario 4	7%	7%	0%	0%	-1%	**3%**	-8%	-2%	**-2%**
ynthese	10%	4%	6%	0%	-5%	**4%**	-13%	-2%	**-2%**

6.1.9 GEMEENTE HULSHOUT

Gemeente HULSHOUT									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	5 500	2 600	1 400	900	4 700	**15 100**	2 000	25 400	**27 400**
V Scenario 1A	5 400	2 600	1 200	800	4 900	**14 900**	2 100	25 600	**27 700**
V Scenario 1B	5 400	2 600	1 400	800	4 800	**15 000**	2 000	25 500	**27 500**
V Scenario 1C	5 400	2 600	1 300	800	4 900	**15 000**	2 100	25 500	**27 600**
V Scenario 1D	5 400	2 600	1 300	800	4 900	**15 000**	2 100	25 500	**27 600**
uto scenario 1	6 500	3 000	1 600	1 000	4 300	**16 300**	1 800	24 300	**26 000**
uto scenario 1B	6 400	3 000	1 600	1 000	4 300	**16 300**	1 800	24 300	**26 000**
uto scenario 2	8 600	3 500	2 100	1 200	3 700	**19 100**	1 200	21 800	**23 000**
uto scenario 3	8 500	3 400	2 100	1 300	3 700	**18 900**	1 300	21 900	**23 200**
uto scenario 4	6 300	3 000	1 400	900	4 500	**16 100**	1 800	24 400	**26 200**
ynthese	6 200	2 800	1 500	900	4 400	**15 800**	1 800	24 900	**26 600**

Gemeente HULSHOUT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-100	0	-200	-100	300	**-200**	100	200	**300**
V Scenario 1B	-200	0	100	-100	200	**-100**	0	100	**100**
V Scenario 1C	-200	0	-100	-100	200	**-200**	0	200	**200**
V Scenario 1D	-200	0	-100	-100	200	**-100**	0	200	**200**
uto scenario 1	900	400	200	100	-300	**1 200**	-300	-1 100	**-1 300**
uto scenario 1B	900	400	200	100	-300	**1 200**	-300	-1 100	**-1 300**
uto scenario 2	3 100	800	700	400	-1 000	**4 000**	-800	-3 600	**-4 300**
uto scenario 3	2 900	800	700	400	-1 000	**3 800**	-700	-3 400	**-4 200**
uto scenario 4	800	300	0	0	-100	**1 000**	-200	-900	**-1 100**
ynthese	700	100	100	100	-300	**700**	-200	-500	**-700**

Gemeente HULSHOUT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-2%	0%	-17%	-13%	6%	**-1%**	5%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-4%	0%	7%	-13%	4%	**-1%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1C	-4%	0%	-8%	-13%	4%	**-1%**	0%	1%	**1%**
V Scenario 1D	-4%	0%	-8%	-13%	4%	**-1%**	0%	1%	**1%**
uto scenario 1	14%	13%	13%	10%	-7%	**7%**	-17%	-5%	**-5%**
uto scenario 1B	14%	13%	13%	10%	-7%	**7%**	-17%	-5%	**-5%**
uto scenario 2	36%	23%	33%	33%	-27%	**21%**	-67%	-17%	**-19%**
uto scenario 3	34%	24%	33%	31%	-27%	**20%**	-54%	-16%	**-18%**
uto scenario 4	13%	10%	0%	0%	-2%	**6%**	-11%	-4%	**-4%**
ynthese	11%	4%	7%	11%	-7%	**4%**	-11%	-2%	**-3%**

6.1.10 GEMEENTE OLEN

Gemeente OLEN									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	6 600	3 300	1 500	1 400	10 500	**23 400**	1 900	48 400	**50 400**
V Scenario 1A	6 500	3 300	1 200	1 300	11 200	**23 300**	2 000	48 900	**50 900**
V Scenario 1B	6 600	3 300	800	1 100	11 300	**23 100**	2 100	49 000	**51 100**
V Scenario 1C	6 600	3 300	800	1 100	11 300	**23 100**	2 100	49 100	**51 100**
V Scenario 1D	6 600	3 300	800	1 200	11 300	**23 100**	2 100	49 000	**51 100**
uto scenario 1	6 800	3 300	1 600	1 500	10 300	**23 600**	1 900	47 900	**49 800**
uto scenario 1B	6 800	3 300	1 600	1 500	10 300	**23 600**	1 900	48 000	**49 800**
uto scenario 2	6 900	3 300	1 700	1 500	10 200	**23 600**	1 900	47 700	**49 600**
uto scenario 3	7 500	3 500	1 800	1 600	9 800	**24 200**	1 700	46 900	**48 500**
uto scenario 4	6 900	3 300	1 500	1 400	10 600	**23 700**	1 900	48 100	**49 900**
ynthese	7 500	3 500	1 600	1 500	10 300	**24 300**	1 700	47 300	**49 000**

Gemeente OLEN									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-100	0	-400	-200	600	**-100**	100	500	**500**
V Scenario 1B	0	0	-700	-300	800	**-300**	200	600	**700**
V Scenario 1C	0	0	-800	-300	800	**-200**	200	600	**800**
V Scenario 1D	0	0	-800	-300	800	**-200**	200	600	**800**
uto scenario 1	200	0	100	100	-300	**200**	-100	-500	**-600**
uto scenario 1B	200	0	100	100	-200	**200**	-100	-500	**-500**
uto scenario 2	300	100	100	100	-300	**200**	-100	-700	**-800**
uto scenario 3	800	200	200	200	-700	**800**	-300	-1 600	**-1 800**
uto scenario 4	300	0	-100	0	100	**300**	0	-400	**-400**
ynthese	900	300	0	0	-200	**900**	-200	-1 200	**-1 400**

Gemeente OLEN									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-2%	0%	-33%	-15%	5%	**0%**	5%	1%	**1%**
V Scenario 1B	0%	0%	-88%	-27%	7%	**-1%**	10%	1%	**1%**
V Scenario 1C	0%	0%	-100%	-27%	7%	**-1%**	10%	1%	**2%**
V Scenario 1D	0%	0%	-100%	-25%	7%	**-1%**	10%	1%	**2%**
uto scenario 1	3%	0%	6%	7%	-3%	**1%**	-5%	-1%	**-1%**
uto scenario 1B	3%	0%	6%	7%	-2%	**1%**	-5%	-1%	**-1%**
uto scenario 2	4%	3%	6%	7%	-3%	**1%**	-5%	-1%	**-2%**
uto scenario 3	11%	6%	11%	13%	-7%	**3%**	-18%	-3%	**-4%**
uto scenario 4	4%	0%	-7%	0%	1%	**1%**	0%	-1%	**-1%**
ynthese	12%	9%	0%	0%	-2%	**4%**	-12%	-3%	**-3%**

6.1.11 GEMEENTE WESTERLO

Gemeente WESTERLO									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	11 200	5 100	4 700	1 900	11 500	**34 400**	4 900	58 800	**63 700**
V Scenario 1A	10 900	5 100	4 000	1 800	12 200	**33 900**	5 100	59 300	**64 400**
V Scenario 1B	11 000	5 100	3 500	1 500	12 400	**33 600**	5 300	59 500	**64 700**
V Scenario 1C	11 100	5 100	3 400	1 500	12 500	**33 500**	5 300	59 500	**64 800**
V Scenario 1D	11 100	5 100	3 400	1 500	12 400	**33 500**	5 300	59 500	**64 800**
uto scenario 1	11 900	5 300	5 100	2 100	11 100	**35 400**	4 600	58 000	**62 600**
uto scenario 1B	11 900	5 300	5 100	2 100	11 100	**35 300**	4 600	58 000	**62 700**
uto scenario 2	12 700	5 500	5 300	2 100	10 900	**36 500**	4 400	57 000	**61 400**
uto scenario 3	13 500	5 700	5 500	2 300	10 500	**37 400**	4 100	56 200	**60 300**
uto scenario 4	11 800	5 200	4 600	1 900	11 500	**35 100**	4 700	58 300	**63 000**
ynthese	12 400	5 400	4 900	2 000	11 100	**35 800**	4 400	57 800	**62 200**

Gemeente WESTERLO									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-300	0	-700	-200	600	**-500**	200	500	**600**
V Scenario 1B	-100	0	-1 200	-500	900	**-900**	300	700	**1 000**
V Scenario 1C	-100	0	-1 300	-400	900	**-900**	300	700	**1 100**
V Scenario 1D	-100	0	-1 300	-400	900	**-900**	300	700	**1 000**
uto scenario 1	700	200	400	100	-500	**900**	-300	-700	**-1 100**
uto scenario 1B	700	200	300	100	-400	**900**	-300	-700	**-1 100**
uto scenario 2	1 600	400	600	100	-600	**2 000**	-500	-1 800	**-2 300**
uto scenario 3	2 300	600	800	300	-1 000	**3 000**	-800	-2 500	**-3 400**
uto scenario 4	700	100	-100	-100	0	**700**	-200	-500	**-700**
ynthese	1 300	300	200	100	-400	**1 300**	-500	-900	**-1 500**

Gemeente WESTERLO									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-3%	0%	-18%	-11%	5%	**-1%**	4%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-1%	0%	-34%	-33%	7%	**-3%**	6%	1%	**2%**
V Scenario 1C	-1%	0%	-38%	-27%	7%	**-3%**	6%	1%	**2%**
V Scenario 1D	-1%	0%	-38%	-27%	7%	**-3%**	6%	1%	**2%**
uto scenario 1	6%	4%	8%	5%	-5%	**3%**	-7%	-1%	**-2%**
uto scenario 1B	6%	4%	6%	5%	-4%	**3%**	-7%	-1%	**-2%**
uto scenario 2	13%	7%	11%	5%	-6%	**5%**	-11%	-3%	**-4%**
uto scenario 3	17%	11%	15%	13%	-10%	**8%**	-20%	-4%	**-6%**
uto scenario 4	6%	2%	-2%	-5%	0%	**2%**	-4%	-1%	**-1%**
ynthese	10%	6%	4%	5%	-4%	**4%**	-11%	-2%	**-2%**

6.1.12 GEMEENTE LAAKDAL

Gemeente LAAKDAL									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	5 900	2 300	2 100	800	8 000	**19 100**	3 100	35 800	**39 000**
V Scenario 1A	5 800	2 300	1 700	600	8 300	**18 800**	3 200	36 100	**39 300**
V Scenario 1B	5 800	2 300	1 700	600	8 300	**18 800**	3 200	36 100	**39 300**
V Scenario 1C	5 800	2 300	1 700	600	8 300	**18 800**	3 200	36 100	**39 300**
V Scenario 1D	5 800	2 300	1 700	600	8 300	**18 800**	3 200	36 100	**39 300**
uto scenario 1	6 100	2 400	2 200	800	7 800	**19 300**	3 000	35 700	**38 700**
uto scenario 1B	6 100	2 400	2 200	800	7 800	**19 300**	3 000	35 700	**38 700**
uto scenario 2	6 100	2 400	2 200	800	7 800	**19 300**	3 000	35 700	**38 700**
uto scenario 3	6 500	2 400	2 300	900	7 700	**19 800**	2 900	35 300	**38 200**
uto scenario 4	6 100	2 400	1 900	700	8 100	**19 100**	3 100	35 800	**38 900**
ynthese	6 400	2 400	2 000	700	7 900	**19 500**	2 900	35 600	**38 600**

Gemeente LAAKDAL									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-100	0	-400	-200	400	**-300**	100	200	**300**
V Scenario 1B	-100	0	-400	-200	400	**-300**	100	200	**300**
V Scenario 1C	-100	0	-400	-100	400	**-300**	100	200	**300**
V Scenario 1D	-100	0	-400	-100	400	**-300**	100	200	**300**
uto scenario 1	200	0	100	0	-100	**200**	-100	-200	**-200**
uto scenario 1B	200	0	100	0	-100	**200**	-100	-200	**-200**
uto scenario 2	200	0	100	0	-100	**200**	-100	-200	**-300**
uto scenario 3	600	100	200	100	-300	**700**	-200	-600	**-700**
uto scenario 4	100	0	-200	-100	200	**0**	0	0	**0**
ynthese	500	100	-100	-100	-100	**400**	-200	-200	**-400**

Gemeente LAAKDAL									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-2%	0%	-24%	-33%	5%	**-2%**	3%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-2%	0%	-24%	-33%	5%	**-2%**	3%	1%	**1%**
V Scenario 1C	-2%	0%	-24%	-17%	5%	**-2%**	3%	1%	**1%**
V Scenario 1D	-2%	0%	-24%	-17%	5%	**-2%**	3%	1%	**1%**
uto scenario 1	3%	0%	5%	0%	-1%	**1%**	-3%	-1%	**-1%**
uto scenario 1B	3%	0%	5%	0%	-1%	**1%**	-3%	-1%	**-1%**
uto scenario 2	3%	0%	5%	0%	-1%	**1%**	-3%	-1%	**-1%**
uto scenario 3	9%	4%	9%	11%	-4%	**4%**	-7%	-2%	**-2%**
uto scenario 4	2%	0%	-11%	-14%	2%	**0%**	0%	0%	**0%**
ynthese	8%	4%	-5%	-14%	-1%	**2%**	-7%	-1%	**-1%**

6.1.13 GEMEENTE AARSCHOT

Gemeente AARSCHOT									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	14 400	7 000	5 100	4 500	15 500	**46 500**	7 300	67 500	**74 800**
V Scenario 1A	14 200	7 000	4 300	4 100	16 200	**45 900**	7 400	68 100	**75 500**
V Scenario 1B	14 100	6 900	4 600	4 100	16 200	**46 000**	7 400	68 000	**75 400**
V Scenario 1C	14 200	7 000	4 100	4 300	16 300	**45 900**	7 500	68 100	**75 500**
V Scenario 1D	14 200	7 000	4 200	4 300	16 200	**45 900**	7 400	68 100	**75 500**
uto scenario 1	15 100	7 200	5 300	4 700	15 100	**47 500**	6 900	66 800	**73 700**
uto scenario 1B	15 100	7 200	5 300	4 700	15 100	**47 500**	6 900	66 800	**73 700**
uto scenario 2	15 600	7 200	5 400	4 700	15 000	**48 000**	6 800	66 400	**73 200**
uto scenario 3	15 400	7 200	5 400	4 800	15 000	**47 800**	6 800	66 600	**73 400**
uto scenario 4	15 000	7 100	5 000	4 400	15 600	**47 100**	7 000	67 200	**74 200**
ynthese	15 500	7 300	5 100	4 500	15 400	**47 800**	6 700	66 800	**73 500**

Gemeente AARSCHOT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-100	0	-800	-400	800	**-600**	200	600	**700**
V Scenario 1B	-200	0	-600	-400	700	**-500**	200	500	**600**
V Scenario 1C	-100	0	-1 000	-200	800	**-600**	200	600	**700**
V Scenario 1D	-100	0	-1 000	-200	800	**-600**	200	500	**700**
uto scenario 1	800	200	200	200	-300	**1 000**	-400	-700	**-1 100**
uto scenario 1B	800	200	200	200	-300	**1 000**	-400	-700	**-1 100**
uto scenario 2	1 200	300	300	200	-500	**1 500**	-500	-1 100	**-1 600**
uto scenario 3	1 000	200	300	200	-500	**1 300**	-400	-1 000	**-1 400**
uto scenario 4	600	200	-200	-100	100	**600**	-300	-300	**-600**
ynthese	1 100	300	-100	-100	-100	**1 200**	-600	-800	**-1 300**

Gemeente AARSCHOT									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-1%	0%	-19%	-10%	5%	**-1%**	3%	1%	**1%**
V Scenario 1B	-1%	0%	-13%	-10%	4%	**-1%**	3%	1%	**1%**
V Scenario 1C	-1%	0%	-24%	-5%	5%	**-1%**	3%	1%	**1%**
V Scenario 1D	-1%	0%	-24%	-5%	5%	**-1%**	3%	1%	**1%**
uto scenario 1	5%	3%	4%	4%	-2%	**2%**	-6%	-1%	**-1%**
uto scenario 1B	5%	3%	4%	4%	-2%	**2%**	-6%	-1%	**-1%**
uto scenario 2	8%	4%	6%	4%	-3%	**3%**	-7%	-2%	**-2%**
uto scenario 3	6%	3%	6%	4%	-3%	**3%**	-6%	-2%	**-2%**
uto scenario 4	4%	3%	-4%	-2%	1%	**1%**	-4%	0%	**-1%**
ynthese	7%	4%	-2%	-2%	-1%	**3%**	-9%	-1%	**-2%**

6.1.14 GEMEENTE BEGIJNENDIJK

Gemeente BEGIJNENDIJK									
antal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	5 000	2 100	800	1 100	4 700	**13 700**	2 300	24 300	**26 600**
V Scenario 1A	4 900	2 100	600	1 000	4 900	**13 500**	2 300	24 500	**26 800**
V Scenario 1B	4 900	2 100	700	1 000	4 900	**13 500**	2 300	24 500	**26 800**
V Scenario 1C	4 900	2 100	600	1 000	4 900	**13 500**	2 300	24 500	**26 800**
V Scenario 1D	4 900	2 100	600	1 000	4 900	**13 500**	2 300	24 500	**26 800**
uto scenario 1	5 300	2 100	800	1 200	4 600	**14 000**	2 200	24 000	**26 200**
uto scenario 1B	5 300	2 100	800	1 200	4 600	**14 000**	2 200	24 000	**26 200**
uto scenario 2	5 500	2 200	800	1 200	4 500	**14 200**	2 100	23 800	**25 900**
uto scenario 3	5 500	2 200	800	1 200	4 500	**14 200**	2 100	23 900	**26 000**
uto scenario 4	5 200	2 100	700	1 100	4 700	**13 900**	2 200	24 100	**26 300**
ynthese	5 400	2 200	700	1 100	4 700	**14 100**	2 100	24 000	**26 100**

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**
V Scenario 1A	-100	0	-100	-100	200	**-100**	0	100	**200**
V Scenario 1B	-100	0	-100	-100	200	**-100**	0	100	**200**
V Scenario 1C	-100	0	-100	-100	200	**-100**	0	100	**200**
V Scenario 1D	-100	0	-100	-100	200	**-100**	0	100	**200**
uto scenario 1	300	100	0	0	-100	**400**	-100	-300	**-400**
uto scenario 1B	300	100	0	0	-100	**400**	-100	-300	**-400**
uto scenario 2	500	100	0	100	-200	**600**	-200	-500	**-700**
uto scenario 3	500	100	0	100	-200	**500**	-200	-400	**-600**
uto scenario 4	200	100	0	0	0	**300**	-100	-200	**-300**
ynthese	400	100	0	0	0	**400**	-100	-300	**-500**

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Verschil tov referentie 2030	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
eferentie 2030	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	0%	0%	**0%**
V Scenario 1A	-2%	0%	-17%	-10%	4%	**-1%**	0%	0%	**1%**
V Scenario 1B	-2%	0%	-14%	-10%	4%	**-1%**	0%	0%	**1%**
V Scenario 1C	-2%	0%	-17%	-10%	4%	**-1%**	0%	0%	**1%**
V Scenario 1D	-2%	0%	-17%	-10%	4%	**-1%**	0%	0%	**1%**
uto scenario 1	6%	5%	0%	0%	-2%	**3%**	-5%	-1%	**-2%**
uto scenario 1B	6%	5%	0%	0%	-2%	**3%**	-5%	-1%	**-2%**
uto scenario 2	9%	5%	0%	8%	-4%	**4%**	-10%	-2%	**-3%**
uto scenario 3	9%	5%	0%	8%	-4%	**4%**	-10%	-2%	**-2%**
uto scenario 4	4%	5%	0%	0%	0%	**2%**	-5%	-1%	**-1%**
ynthese	7%	5%	0%	0%	0%	**3%**	-5%	-1%	**-2%**

6.2 MODAL SPLIT

Per gemeente zijn steeds twee tabellen weergegeven: de modale verdeling per scenario en de modale shift ten opzichte van de referentie.

6.2.1 GEMEENTE BERLAAR

Gemeente BERLAAR									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	12.4	6.2	2.6	3.6	11.1	**35.9**	4.9	59.2	**64.1**
OV Scenario 1A	12.2	6.1	2.3	3.2	11.7	**35.5**	5.0	59.5	**64.5**
OV Scenario 1B	12.2	6.1	2.3	3.2	11.7	**35.5**	5.0	59.5	**64.5**
OV Scenario 1C	12.2	6.1	2.3	3.2	11.7	**35.5**	5.0	59.5	**64.5**
OV Scenario 1D	12.2	6.1	2.3	3.2	11.7	**35.5**	5.0	59.5	**64.5**
Auto scenario 1	14.0	6.7	2.9	3.9	10.7	**38.2**	4.3	57.5	**61.8**
Auto scenario 1B	13.9	6.7	2.9	3.9	10.7	**38.1**	4.4	57.6	**61.9**
Auto scenario 2	14.2	6.8	2.9	4.0	10.5	**38.5**	4.2	57.3	**61.5**
Auto scenario 3	14.5	6.8	3.0	4.1	10.4	**38.8**	4.1	57.1	**61.2**
Auto scenario 4	13.7	6.7	2.6	3.6	11.1	**37.7**	4.4	57.8	**62.3**
Synthese	14.8	6.9	2.9	3.9	10.5	**39.1**	4.0	56.9	**60.9**

Gemeente BERLAAR									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.2	-0.1	-0.3	-0.4	0.6	**-0.4**	0.1	0.3	**0.4**
OV Scenario 1B	-0.2	-0.1	-0.3	-0.4	0.6	**-0.4**	0.1	0.3	**0.4**
OV Scenario 1C	-0.2	-0.1	-0.3	-0.4	0.6	**-0.4**	0.1	0.3	**0.4**
OV Scenario 1D	-0.2	-0.1	-0.3	-0.4	0.6	**-0.4**	0.1	0.3	**0.4**
Auto scenario 1	1.6	0.5	0.3	0.3	-0.4	**2.3**	-0.6	-1.7	**-2.3**
Auto scenario 1B	1.5	0.5	0.3	0.3	-0.4	**2.2**	-0.5	-1.6	**-2.2**
Auto scenario 2	1.8	0.6	0.3	0.4	-0.6	**2.6**	-0.7	-1.9	**-2.6**
Auto scenario 3	2.1	0.6	0.4	0.5	-0.7	**2.9**	-0.8	-2.1	**-2.9**
Auto scenario 4	1.3	0.5	0.0	0.0	0.0	**1.8**	-0.5	-1.4	**-1.8**
Synthese	2.4	0.7	0.3	0.3	-0.6	**3.2**	-0.9	-2.3	**-3.2**

6.2.2 GEMEENTE HEIST-OP-DEN-BERG

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	12.7	7.2	3.2	3.2	10.8	**37.1**	4.7	58.2	**62.9**
OV Scenario 1A	12.4	7.2	2.8	2.9	11.3	**36.6**	4.8	58.6	**63.4**
OV Scenario 1B	12.4	7.2	2.8	2.9	11.3	**36.6**	4.8	58.6	**63.4**
OV Scenario 1C	12.4	7.2	2.8	2.9	11.3	**36.6**	4.8	58.6	**63.4**
OV Scenario 1D	12.4	7.2	2.8	2.9	11.3	**36.6**	4.8	58.6	**63.4**
Auto scenario 1	13.6	7.4	3.5	3.4	10.4	**38.3**	4.4	57.4	**61.7**
Auto scenario 1B	13.6	7.4	3.5	3.4	10.4	**38.2**	4.4	57.4	**61.8**
Auto scenario 2	14.2	7.6	3.6	3.5	10.2	**39.0**	4.2	56.8	**61.0**
Auto scenario 3	14.5	7.6	3.7	3.6	10.0	**39.4**	4.1	56.5	**60.6**
Auto scenario 4	13.4	7.4	3.2	3.2	10.8	**37.9**	4.5	57.6	**62.1**
Synthese	14.1	7.6	3.4	3.3	10.3	**38.8**	4.1	57.1	**61.2**

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.3	0.0	-0.4	-0.3	0.5	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1B	-0.3	0.0	-0.4	-0.3	0.5	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1C	-0.3	0.0	-0.4	-0.3	0.5	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1D	-0.3	0.0	-0.4	-0.3	0.5	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
Auto scenario 1	0.9	0.2	0.3	0.2	-0.4	**1.2**	-0.3	-0.8	**-1.2**
Auto scenario 1B	0.9	0.2	0.3	0.2	-0.4	**1.1**	-0.3	-0.8	**-1.1**
Auto scenario 2	1.5	0.4	0.4	0.3	-0.6	**1.9**	-0.5	-1.4	**-1.9**
Auto scenario 3	1.8	0.4	0.5	0.4	-0.8	**2.3**	-0.6	-1.7	**-2.3**
Auto scenario 4	0.7	0.2	0.0	0.0	0.0	**0.8**	-0.2	-0.6	**-0.8**
Synthese	1.4	0.4	0.2	0.1	-0.5	**1.7**	-0.6	-1.1	**-1.7**

6.2.3 GEMEENTE LIER

Gemeente LIER									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	14.6	8.4	6.1	5.9	9.6	**44.7**	3.7	51.6	**55.3**
OV Scenario 1A	14.2	8.3	5.5	5.4	10.4	**43.8**	3.9	52.3	**56.2**
OV Scenario 1B	14.2	8.3	5.5	5.4	10.4	**43.8**	3.9	52.3	**56.2**
OV Scenario 1C	14.2	8.3	5.5	5.4	10.4	**43.8**	3.9	52.3	**56.2**
OV Scenario 1D	14.2	8.3	5.6	5.4	10.3	**43.8**	3.9	52.3	**56.2**
Auto scenario 1	15.7	8.8	6.5	6.2	9.1	**46.3**	3.3	50.4	**53.7**
Auto scenario 1B	15.6	8.8	6.5	6.2	9.2	**46.2**	3.3	50.4	**53.8**
Auto scenario 2	15.7	8.8	6.5	6.2	9.1	**46.4**	3.3	50.3	**53.6**
Auto scenario 3	15.9	8.8	6.6	6.3	9.0	**46.7**	3.3	50.1	**53.3**
Auto scenario 4	15.3	8.7	6.0	5.8	9.7	**45.6**	3.5	50.9	**54.4**
Synthese	16.6	9.5	6.4	6.1	9.2	**47.9**	2.9	49.3	**52.1**

Gemeente LIER									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.4	-0.1	-0.6	-0.5	0.8	**-0.9**	0.2	0.7	**0.9**
OV Scenario 1B	-0.4	-0.1	-0.6	-0.5	0.8	**-0.9**	0.2	0.7	**0.9**
OV Scenario 1C	-0.4	-0.1	-0.6	-0.5	0.8	**-0.9**	0.2	0.7	**0.9**
OV Scenario 1D	-0.4	-0.1	-0.5	-0.5	0.7	**-0.9**	0.2	0.7	**0.9**
Auto scenario 1	1.1	0.4	0.4	0.3	-0.5	**1.6**	-0.4	-1.2	**-1.6**
Auto scenario 1B	1.0	0.4	0.4	0.3	-0.4	**1.5**	-0.4	-1.2	**-1.5**
Auto scenario 2	1.1	0.4	0.4	0.3	-0.5	**1.7**	-0.4	-1.3	**-1.7**
Auto scenario 3	1.3	0.4	0.5	0.4	-0.6	**2.0**	-0.4	-1.5	**-2.0**
Auto scenario 4	0.7	0.3	-0.1	-0.1	0.1	**0.9**	-0.2	-0.7	**-0.9**
Synthese	2.0	1.1	0.3	0.2	-0.4	**3.2**	-0.8	-2.3	**-3.2**

6.2.4 GEMEENTE NIJLEN

Gemeente NIJLEN									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	12.7	7.0	3.7	4.6	10.7	**38.6**	4.1	57.3	**61.4**
OV Scenario 1A	12.3	6.9	3.2	4.0	11.4	**37.9**	4.3	57.8	**62.1**
OV Scenario 1B	12.3	6.9	3.2	4.0	11.4	**37.9**	4.3	57.8	**62.1**
OV Scenario 1C	12.3	6.9	3.2	4.0	11.4	**37.9**	4.3	57.8	**62.1**
OV Scenario 1D	12.3	6.9	3.2	4.0	11.4	**37.9**	4.3	57.8	**62.1**
Auto scenario 1	15.4	8.1	4.2	5.1	9.8	**42.6**	3.1	54.2	**57.4**
Auto scenario 1B	14.6	7.7	4.0	5.0	10.0	**41.3**	3.4	55.3	**58.7**
Auto scenario 2	15.5	8.1	4.3	5.2	9.7	**42.9**	3.1	54.1	**57.1**
Auto scenario 3	16.3	8.3	4.4	5.3	9.5	**43.9**	2.8	53.3	**56.1**
Auto scenario 4	14.9	8.0	3.9	4.7	10.5	**42.0**	3.3	54.7	**58.0**
Synthese	15.9	8.5	4.2	5.0	9.9	**43.5**	2.9	53.5	**56.5**

Gemeente NIJLEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.4	-0.1	-0.5	-0.6	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1B	-0.4	-0.1	-0.5	-0.6	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1C	-0.4	-0.1	-0.5	-0.6	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1D	-0.4	-0.1	-0.5	-0.6	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
Auto scenario 1	2.7	1.1	0.5	0.5	-0.9	**4.0**	-1.0	-3.1	**-4.0**
Auto scenario 1B	1.9	0.7	0.3	0.4	-0.7	**2.7**	-0.7	-2.0	**-2.7**
Auto scenario 2	2.8	1.1	0.6	0.6	-1.0	**4.3**	-1.0	-3.2	**-4.3**
Auto scenario 3	3.6	1.3	0.7	0.7	-1.2	**5.3**	-1.3	-4.0	**-5.3**
Auto scenario 4	2.2	1.0	0.2	0.1	-0.2	**3.4**	-0.8	-2.6	**-3.4**
Synthese	3.2	1.5	0.5	0.4	-0.8	**4.9**	-1.2	-3.8	**-4.9**

6.2.5 GEMEENTE GROBBENDONK

Gemeente GROBBENDONK									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	12.0	5.5	4.0	3.7	11.5	**36.7**	3.8	59.6	**63.3**
OV Scenario 1A	11.6	5.4	3.5	3.2	12.2	**36.0**	4.0	60.1	**64.0**
OV Scenario 1B	11.6	5.4	3.5	3.2	12.3	**36.0**	4.0	60.1	**64.0**
OV Scenario 1C	11.6	5.4	3.4	3.2	12.3	**35.9**	4.0	60.1	**64.1**
OV Scenario 1D	11.6	5.4	3.4	3.3	12.3	**36.0**	4.0	60.1	**64.0**
Auto scenario 1	12.9	5.7	4.2	3.9	11.1	**37.8**	3.6	58.6	**62.2**
Auto scenario 1B	12.7	5.7	4.1	3.9	11.2	**37.6**	3.6	58.8	**62.4**
Auto scenario 2	13.0	5.7	4.2	3.9	11.1	**37.9**	3.6	58.6	**62.1**
Auto scenario 3	13.6	5.7	4.4	4.1	10.8	**38.6**	3.4	58.0	**61.4**
Auto scenario 4	12.9	5.7	4.0	3.9	11.5	**37.9**	3.6	58.5	**62.1**
Synthese	13.6	5.8	4.2	3.8	11.2	**38.6**	3.3	58.1	**61.4**

Gemeente GROBBENDONK									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.4	-0.1	-0.5	-0.5	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1B	-0.4	-0.1	-0.5	-0.5	0.8	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1C	-0.4	-0.1	-0.6	-0.5	0.8	**-0.8**	0.2	0.5	**0.8**
OV Scenario 1D	-0.4	-0.1	-0.6	-0.4	0.8	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
Auto scenario 1	0.9	0.2	0.2	0.2	-0.4	**1.1**	-0.2	-1.0	**-1.1**
Auto scenario 1B	0.7	0.2	0.1	0.2	-0.3	**0.9**	-0.2	-0.8	**-0.9**
Auto scenario 2	1.0	0.2	0.2	0.2	-0.4	**1.2**	-0.2	-1.0	**-1.2**
Auto scenario 3	1.6	0.2	0.4	0.4	-0.7	**1.9**	-0.4	-1.6	**-1.9**
Auto scenario 4	0.9	0.2	0.0	0.2	0.0	**1.2**	-0.2	-1.1	**-1.2**
Synthese	1.6	0.3	0.2	0.1	-0.3	**1.9**	-0.5	-1.5	**-1.9**

6.2.6 GEMEENTE HERENTALS

Gemeente HERENTALS									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	12.7	8.3	5.2	4.0	10.6	**40.8**	3.6	55.6	**59.2**
OV Scenario 1A	12.4	8.2	4.4	3.7	11.4	**40.0**	3.8	56.2	**60.0**
OV Scenario 1B	12.4	8.2	4.5	3.7	11.3	**40.1**	3.8	56.1	**59.9**
OV Scenario 1C	12.5	8.2	4.1	3.8	11.4	**39.9**	3.8	56.2	**60.1**
OV Scenario 1D	12.4	8.2	4.1	4.0	11.4	**40.0**	3.8	56.1	**60.0**
Auto scenario 1	13.3	8.5	5.4	4.2	10.2	**41.7**	3.4	54.9	**58.3**
Auto scenario 1B	13.3	8.5	5.4	4.2	10.2	**41.6**	3.4	55.0	**58.4**
Auto scenario 2	13.6	8.5	5.5	4.3	10.1	**42.0**	3.3	54.7	**58.0**
Auto scenario 3	15.1	9.0	5.9	4.5	9.5	**44.1**	2.9	53.0	**55.9**
Auto scenario 4	13.3	8.4	5.1	4.0	10.6	**41.5**	3.4	55.1	**58.5**
Synthese	14.5	9.0	5.4	4.2	10.2	**43.2**	3.0	53.7	**56.8**

Gemeente HERENTALS									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.3	-0.1	-0.8	-0.3	0.8	**-0.8**	0.2	0.6	**0.8**
OV Scenario 1B	-0.3	-0.1	-0.7	-0.3	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1C	-0.2	-0.1	-1.1	-0.2	0.8	**-0.9**	0.2	0.6	**0.9**
OV Scenario 1D	-0.3	-0.1	-1.1	0.0	0.8	**-0.8**	0.2	0.5	**0.8**
Auto scenario 1	0.6	0.2	0.2	0.2	-0.4	**0.9**	-0.2	-0.7	**-0.9**
Auto scenario 1B	0.6	0.2	0.2	0.2	-0.4	**0.8**	-0.2	-0.6	**-0.8**
Auto scenario 2	0.9	0.2	0.3	0.3	-0.5	**1.2**	-0.3	-0.9	**-1.2**
Auto scenario 3	2.4	0.7	0.7	0.5	-1.1	**3.3**	-0.7	-2.6	**-3.3**
Auto scenario 4	0.6	0.1	-0.1	0.0	0.0	**0.7**	-0.2	-0.5	**-0.7**
Synthese	1.8	0.7	0.2	0.2	-0.4	**2.4**	-0.6	-1.9	**-2.4**

6.2.7 GEMEENTE HERENTHOUT

Gemeente HERENTHOUT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	11.8	6.5	3.6	2.2	12.0	**36.1**	4.1	59.8	**63.9**
OV Scenario 1A	11.4	6.4	3.0	1.8	12.8	**35.4**	4.3	60.3	**64.6**
OV Scenario 1B	11.4	6.4	3.0	1.8	12.8	**35.4**	4.3	60.3	**64.6**
OV Scenario 1C	11.4	6.4	2.9	1.9	12.8	**35.4**	4.3	60.3	**64.6**
OV Scenario 1D	11.4	6.4	2.9	1.9	12.8	**35.4**	4.3	60.3	**64.6**
Auto scenario 1	12.9	6.8	3.9	2.4	11.4	**37.4**	3.7	58.9	**62.6**
Auto scenario 1B	12.7	6.7	3.8	2.3	11.5	**37.1**	3.8	59.1	**62.9**
Auto scenario 2	13.4	6.8	4.1	2.4	11.3	**38.0**	3.6	58.4	**62.0**
Auto scenario 3	14.6	7.0	4.2	2.5	10.9	**39.2**	3.3	57.6	**60.8**
Auto scenario 4	12.7	6.7	3.6	2.1	11.9	**37.1**	3.8	59.0	**62.9**
Synthese	14.2	6.9	4.0	2.3	11.3	**38.7**	3.4	57.9	**61.3**

Gemeente HERENTHOUT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.4	-0.1	-0.6	-0.4	0.8	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1B	-0.4	-0.1	-0.6	-0.4	0.8	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1C	-0.4	-0.1	-0.7	-0.3	0.8	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1D	-0.4	-0.1	-0.7	-0.3	0.8	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
Auto scenario 1	1.1	0.3	0.3	0.2	-0.6	**1.3**	-0.4	-0.9	**-1.3**
Auto scenario 1B	0.9	0.2	0.2	0.1	-0.5	**1.0**	-0.3	-0.7	**-1.0**
Auto scenario 2	1.6	0.3	0.5	0.2	-0.7	**1.9**	-0.5	-1.4	**-1.9**
Auto scenario 3	2.8	0.5	0.6	0.3	-1.1	**3.1**	-0.8	-2.2	**-3.1**
Auto scenario 4	0.9	0.2	0.0	-0.1	-0.1	**1.0**	-0.3	-0.8	**-1.0**
Synthese	2.4	0.4	0.4	0.1	-0.7	**2.6**	-0.7	-1.9	**-2.6**

6.2.8 GEMEENTE HERSELT

Gemeente HERSELT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	11.6	4.9	2.8	1.6	12.7	**33.7**	5.0	61.4	**66.3**
OV Scenario 1A	11.3	4.8	2.2	1.3	13.4	**33.0**	5.2	61.9	**67.0**
OV Scenario 1B	11.2	4.8	2.5	1.4	13.3	**33.1**	5.1	61.7	**66.9**
OV Scenario 1C	11.4	4.8	1.9	1.3	13.4	**32.9**	5.2	61.9	**67.1**
OV Scenario 1D	11.4	4.8	1.9	1.3	13.4	**32.9**	5.2	61.9	**67.1**
Auto scenario 1	12.8	5.3	3.1	1.7	12.2	**35.2**	4.6	60.3	**64.8**
Auto scenario 1B	12.8	5.3	3.1	1.7	12.2	**35.2**	4.6	60.3	**64.8**
Auto scenario 2	15.0	6.0	3.3	1.8	11.8	**37.9**	4.1	58.0	**62.1**
Auto scenario 3	14.6	5.8	3.4	1.8	11.7	**37.3**	4.1	58.6	**62.7**
Auto scenario 4	12.6	5.3	2.8	1.5	12.6	**34.8**	4.7	60.5	**65.2**
Synthese	13.0	5.2	2.9	1.6	12.3	**35.0**	4.4	60.5	**65.0**

Gemeente HERSELT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.3	-0.1	-0.6	-0.3	0.7	**-0.7**	0.2	0.5	**0.7**
OV Scenario 1B	-0.4	-0.1	-0.3	-0.2	0.6	**-0.6**	0.1	0.3	**0.6**
OV Scenario 1C	-0.2	-0.1	-0.9	-0.3	0.7	**-0.8**	0.2	0.5	**0.8**
OV Scenario 1D	-0.2	-0.1	-0.9	-0.3	0.7	**-0.8**	0.2	0.5	**0.8**
Auto scenario 1	1.2	0.4	0.3	0.1	-0.5	**1.5**	-0.4	-1.1	**-1.5**
Auto scenario 1B	1.2	0.4	0.3	0.1	-0.5	**1.5**	-0.4	-1.1	**-1.5**
Auto scenario 2	3.4	1.1	0.5	0.2	-0.9	**4.2**	-0.9	-3.4	**-4.2**
Auto scenario 3	3.0	0.9	0.6	0.2	-1.0	**3.6**	-0.9	-2.8	**-3.6**
Auto scenario 4	1.0	0.4	0.0	-0.1	-0.1	**1.1**	-0.3	-0.9	**-1.1**
Synthese	1.4	0.3	0.1	0.0	-0.4	**1.3**	-0.6	-0.9	**-1.3**

6.2.9 GEMEENTE HULSHOUT

Gemeente HULSHOUT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	13.1	6.2	3.3	2.1	11.0	**35.6**	4.7	59.7	**64.4**
OV Scenario 1A	12.7	6.1	2.8	1.8	11.5	**35.0**	4.9	60.1	**65.0**
OV Scenario 1B	12.6	6.1	3.4	1.9	11.3	**35.3**	4.8	59.9	**64.7**
OV Scenario 1C	12.7	6.1	3.0	1.9	11.5	**35.2**	4.8	60.0	**64.8**
OV Scenario 1D	12.7	6.1	3.0	1.9	11.4	**35.2**	4.8	60.0	**64.8**
Auto scenario 1	15.2	7.0	3.7	2.3	10.2	**38.5**	4.1	57.4	**61.5**
Auto scenario 1B	15.2	7.0	3.7	2.3	10.2	**38.5**	4.1	57.4	**61.5**
Auto scenario 2	20.5	8.2	5.0	2.9	8.7	**45.3**	2.9	51.7	**54.7**
Auto scenario 3	20.1	8.1	5.0	3.0	8.7	**44.9**	3.0	52.0	**55.1**
Auto scenario 4	15.0	7.0	3.3	2.1	10.7	**38.1**	4.3	57.6	**61.9**
Synthese	14.6	6.5	3.4	2.2	10.4	**37.2**	4.2	58.7	**62.8**

Gemeente HULSHOUT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.4	-0.1	-0.5	-0.3	0.5	**-0.6**	0.2	0.4	**0.6**
OV Scenario 1B	-0.5	-0.1	0.1	-0.2	0.3	**-0.3**	0.1	0.2	**0.3**
OV Scenario 1C	-0.4	-0.1	-0.3	-0.2	0.5	**-0.4**	0.1	0.3	**0.4**
OV Scenario 1D	-0.4	-0.1	-0.3	-0.2	0.4	**-0.4**	0.1	0.3	**0.4**
Auto scenario 1	2.1	0.8	0.4	0.2	-0.8	**2.9**	-0.6	-2.3	**-2.9**
Auto scenario 1B	2.1	0.8	0.4	0.2	-0.8	**2.9**	-0.6	-2.3	**-2.9**
Auto scenario 2	7.4	2.0	1.7	0.8	-2.3	**9.7**	-1.8	-8.0	**-9.7**
Auto scenario 3	7.0	1.9	1.7	0.9	-2.3	**9.3**	-1.7	-7.7	**-9.3**
Auto scenario 4	1.9	0.8	0.0	0.0	-0.3	**2.5**	-0.4	-2.1	**-2.5**
Synthese	1.5	0.3	0.1	0.1	-0.6	**1.6**	-0.5	-1.0	**-1.6**

6.2.10 GEMEENTE OLEN

Gemeente OLEN									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	9.0	4.4	2.1	1.9	14.3	**31.7**	2.6	65.7	**68.3**
OV Scenario 1A	8.7	4.4	1.6	1.7	15.0	**31.4**	2.7	65.9	**68.6**
OV Scenario 1B	8.9	4.4	1.1	1.5	15.2	**31.1**	2.8	66.0	**68.9**
OV Scenario 1C	8.9	4.4	1.0	1.5	15.3	**31.1**	2.8	66.0	**68.9**
OV Scenario 1D	8.9	4.4	1.0	1.6	15.3	**31.2**	2.8	66.0	**68.8**
Auto scenario 1	9.3	4.5	2.2	2.0	14.0	**32.1**	2.5	65.4	**67.9**
Auto scenario 1B	9.3	4.5	2.2	2.0	14.0	**32.1**	2.5	65.4	**67.9**
Auto scenario 2	9.4	4.6	2.3	2.0	14.0	**32.2**	2.5	65.2	**67.8**
Auto scenario 3	10.3	4.8	2.5	2.2	13.5	**33.2**	2.3	64.5	**66.8**
Auto scenario 4	9.3	4.5	2.0	1.9	14.4	**32.2**	2.6	65.3	**67.8**
Synthese	10.2	4.8	2.1	2.0	14.0	**33.2**	2.3	64.5	**66.8**

Gemeente OLEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.3	0.0	-0.5	-0.2	0.7	**-0.3**	0.1	0.2	**0.3**
OV Scenario 1B	-0.1	0.0	-1.0	-0.4	0.9	**-0.6**	0.2	0.3	**0.6**
OV Scenario 1C	-0.1	0.0	-1.1	-0.4	1.0	**-0.6**	0.2	0.3	**0.6**
OV Scenario 1D	-0.1	0.0	-1.1	-0.3	1.0	**-0.5**	0.2	0.3	**0.5**
Auto scenario 1	0.3	0.1	0.1	0.1	-0.3	**0.4**	-0.1	-0.3	**-0.4**
Auto scenario 1B	0.3	0.1	0.1	0.1	-0.3	**0.4**	-0.1	-0.3	**-0.4**
Auto scenario 2	0.4	0.2	0.2	0.1	-0.3	**0.5**	-0.1	-0.5	**-0.5**
Auto scenario 3	1.3	0.4	0.4	0.3	-0.8	**1.5**	-0.3	-1.2	**-1.5**
Auto scenario 4	0.3	0.1	-0.1	0.0	0.1	**0.5**	0.0	-0.4	**-0.5**
Synthese	1.2	0.4	0.0	0.1	-0.3	**1.5**	-0.3	-1.2	**-1.5**

6.2.11 GEMEENTE WESTERLO

Gemeente WESTERLO									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	11.4	5.2	4.8	2.0	11.7	**35.1**	5.0	59.9	**64.9**
OV Scenario 1A	11.1	5.1	4.1	1.8	12.4	**34.5**	5.2	60.3	**65.5**
OV Scenario 1B	11.2	5.2	3.6	1.5	12.6	**34.1**	5.4	60.5	**65.9**
OV Scenario 1C	11.3	5.2	3.5	1.5	12.7	**34.1**	5.4	60.5	**65.9**
OV Scenario 1D	11.3	5.2	3.5	1.5	12.7	**34.1**	5.4	60.5	**65.9**
Auto scenario 1	12.1	5.4	5.2	2.1	11.3	**36.1**	4.7	59.2	**63.9**
Auto scenario 1B	12.1	5.4	5.2	2.1	11.3	**36.1**	4.7	59.2	**63.9**
Auto scenario 2	13.0	5.6	5.4	2.1	11.1	**37.3**	4.5	58.2	**62.7**
Auto scenario 3	13.8	5.8	5.7	2.3	10.7	**38.3**	4.2	57.5	**61.7**
Auto scenario 4	12.1	5.3	4.7	1.9	11.7	**35.8**	4.8	59.4	**64.2**
Synthese	12.7	5.5	5.0	2.0	11.3	**36.5**	4.5	59.0	**63.5**

Gemeente WESTERLO									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.3	-0.1	-0.7	-0.2	0.7	**-0.6**	0.2	0.4	**0.6**
OV Scenario 1B	-0.2	0.0	-1.2	-0.5	0.9	**-1.0**	0.4	0.6	**1.0**
OV Scenario 1C	-0.1	0.0	-1.3	-0.5	1.0	**-1.0**	0.4	0.6	**1.0**
OV Scenario 1D	-0.1	0.0	-1.3	-0.5	1.0	**-1.0**	0.4	0.6	**1.0**
Auto scenario 1	0.7	0.2	0.4	0.1	-0.4	**1.0**	-0.3	-0.7	**-1.0**
Auto scenario 1B	0.7	0.2	0.4	0.1	-0.4	**1.0**	-0.3	-0.7	**-1.0**
Auto scenario 2	1.6	0.4	0.6	0.1	-0.6	**2.2**	-0.5	-1.7	**-2.2**
Auto scenario 3	2.4	0.6	0.9	0.3	-1.0	**3.2**	-0.8	-2.4	**-3.2**
Auto scenario 4	0.7	0.1	-0.1	-0.1	0.0	**0.7**	-0.2	-0.5	**-0.7**
Synthese	1.3	0.3	0.2	0.0	-0.4	**1.4**	-0.5	-0.9	**-1.4**

6.2.12 GEMEENTE LAAKDAL

Gemeente LAAKDAL									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	10.2	4.0	3.7	1.3	13.7	**32.9**	5.4	61.7	**67.1**
OV Scenario 1A	10.0	4.0	3.0	1.0	14.4	**32.4**	5.5	62.1	**67.6**
OV Scenario 1B	10.0	4.0	3.0	1.0	14.4	**32.4**	5.5	62.1	**67.6**
OV Scenario 1C	10.0	4.0	3.0	1.1	14.4	**32.4**	5.5	62.1	**67.6**
OV Scenario 1D	10.0	4.0	3.0	1.1	14.3	**32.4**	5.5	62.0	**67.6**
Auto scenario 1	10.5	4.1	3.8	1.4	13.5	**33.3**	5.2	61.5	**66.7**
Auto scenario 1B	10.5	4.1	3.8	1.4	13.5	**33.3**	5.2	61.5	**66.7**
Auto scenario 2	10.6	4.1	3.8	1.4	13.5	**33.3**	5.2	61.4	**66.7**
Auto scenario 3	11.3	4.1	4.0	1.5	13.2	**34.1**	5.1	60.8	**65.9**
Auto scenario 4	10.5	4.1	3.3	1.2	14.0	**33.0**	5.4	61.7	**67.0**
Synthese	11.1	4.2	3.5	1.2	13.6	**33.6**	5.1	61.4	**66.4**

Gemeente LAAKDAL									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.2	0.0	-0.7	-0.3	0.7	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1B	-0.2	0.0	-0.7	-0.3	0.7	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1C	-0.2	0.0	-0.7	-0.2	0.7	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1D	-0.2	0.0	-0.7	-0.2	0.6	**-0.5**	0.1	0.3	**0.5**
Auto scenario 1	0.3	0.1	0.1	0.1	-0.2	**0.4**	-0.2	-0.2	**-0.4**
Auto scenario 1B	0.3	0.1	0.1	0.1	-0.2	**0.4**	-0.2	-0.2	**-0.4**
Auto scenario 2	0.4	0.1	0.1	0.1	-0.2	**0.4**	-0.2	-0.3	**-0.4**
Auto scenario 3	1.1	0.1	0.3	0.2	-0.5	**1.2**	-0.3	-0.9	**-1.2**
Auto scenario 4	0.3	0.1	-0.4	-0.1	0.3	**0.1**	0.0	0.0	**-0.1**
Synthese	0.9	0.2	-0.2	-0.1	-0.1	**0.7**	-0.3	-0.3	**-0.7**

6.2.13 GEMEENTE AARSCHOT

Gemeente AARSCHOT									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	11.8	5.8	4.2	3.7	12.8	**38.3**	6.0	55.7	**61.7**
OV Scenario 1A	11.7	5.7	3.6	3.4	13.4	**37.8**	6.1	56.1	**62.2**
OV Scenario 1B	11.7	5.7	3.8	3.4	13.3	**37.9**	6.1	56.0	**62.1**
OV Scenario 1C	11.7	5.7	3.4	3.5	13.4	**37.8**	6.1	56.1	**62.2**
OV Scenario 1D	11.7	5.7	3.4	3.6	13.4	**37.8**	6.1	56.0	**62.2**
Auto scenario 1	12.5	5.9	4.4	3.9	12.5	**39.2**	5.7	55.1	**60.8**
Auto scenario 1B	12.5	5.9	4.4	3.9	12.5	**39.2**	5.7	55.1	**60.8**
Auto scenario 2	12.9	6.0	4.5	3.9	12.4	**39.6**	5.6	54.8	**60.4**
Auto scenario 3	12.7	5.9	4.5	3.9	12.4	**39.4**	5.6	54.9	**60.6**
Auto scenario 4	12.3	5.9	4.1	3.6	12.9	**38.8**	5.8	55.4	**61.2**
Synthese	12.8	6.0	4.2	3.7	12.7	**39.4**	5.5	55.1	**60.6**

Gemeente AARSCHOT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.1	-0.1	-0.6	-0.3	0.6	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1B	-0.1	-0.1	-0.4	-0.3	0.5	**-0.4**	0.1	0.3	**0.4**
OV Scenario 1C	-0.1	-0.1	-0.8	-0.2	0.6	**-0.5**	0.1	0.4	**0.5**
OV Scenario 1D	-0.1	-0.1	-0.8	-0.1	0.6	**-0.5**	0.1	0.3	**0.5**
Auto scenario 1	0.7	0.1	0.2	0.2	-0.3	**0.9**	-0.3	-0.6	**-0.9**
Auto scenario 1B	0.7	0.1	0.2	0.2	-0.3	**0.9**	-0.3	-0.6	**-0.9**
Auto scenario 2	1.1	0.2	0.3	0.2	-0.4	**1.3**	-0.4	-0.9	**-1.3**
Auto scenario 3	0.9	0.1	0.3	0.2	-0.4	**1.1**	-0.4	-0.8	**-1.1**
Auto scenario 4	0.5	0.1	-0.1	-0.1	0.1	**0.5**	-0.2	-0.3	**-0.5**
Synthese	1.0	0.2	0.0	0.0	-0.1	**1.1**	-0.5	-0.6	**-1.1**

6.2.14 GEMEENTE BEGIJNENDIJK

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Aandeel (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	12.4	5.2	1.9	2.8	11.6	**33.9**	5.7	60.4	**66.1**
OV Scenario 1A	12.2	5.1	1.6	2.5	12.1	**33.6**	5.8	60.7	**66.4**
OV Scenario 1B	12.2	5.1	1.6	2.5	12.1	**33.6**	5.8	60.7	**66.4**
OV Scenario 1C	12.2	5.1	1.6	2.6	12.1	**33.6**	5.8	60.7	**66.4**
OV Scenario 1D	12.2	5.1	1.6	2.6	12.1	**33.6**	5.7	60.7	**66.4**
Auto scenario 1	13.2	5.3	2.0	2.9	11.4	**34.9**	5.4	59.7	**65.1**
Auto scenario 1B	13.2	5.3	2.0	2.9	11.4	**34.9**	5.4	59.7	**65.1**
Auto scenario 2	13.8	5.4	2.0	3.0	11.2	**35.5**	5.2	59.3	**64.5**
Auto scenario 3	13.6	5.4	2.0	3.0	11.3	**35.3**	5.3	59.4	**64.7**
Auto scenario 4	13.0	5.3	1.8	2.8	11.7	**34.6**	5.5	59.9	**65.4**
Synthese	13.4	5.4	1.8	2.8	11.6	**35.0**	5.3	59.7	**65.0**

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Verschil tov referentie 2030 (%)	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	**Duurzaam Totaal**	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	**Niet duurzaam Totaal**
Referentie 2030	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**	0.0	0.0	**0.0**
OV Scenario 1A	-0.2	-0.1	-0.3	-0.3	0.5	**-0.3**	0.1	0.3	**0.3**
OV Scenario 1B	-0.2	-0.1	-0.3	-0.3	0.5	**-0.3**	0.1	0.3	**0.3**
OV Scenario 1C	-0.2	-0.1	-0.3	-0.2	0.5	**-0.3**	0.1	0.3	**0.3**
OV Scenario 1D	-0.2	-0.1	-0.3	-0.2	0.5	**-0.3**	0.0	0.3	**0.3**
Auto scenario 1	0.8	0.1	0.1	0.1	-0.2	**1.0**	-0.3	-0.7	**-1.0**
Auto scenario 1B	0.8	0.1	0.1	0.1	-0.2	**1.0**	-0.3	-0.7	**-1.0**
Auto scenario 2	1.4	0.2	0.1	0.2	-0.4	**1.6**	-0.5	-1.1	**-1.6**
Auto scenario 3	1.2	0.2	0.1	0.2	-0.3	**1.4**	-0.4	-1.0	**-1.4**
Auto scenario 4	0.6	0.1	-0.1	0.0	0.1	**0.7**	-0.2	-0.5	**-0.7**
Synthese	1.0	0.2	-0.1	0.0	0.0	**1.1**	-0.4	-0.7	**-1.1**

6.3 VOERTUIGKILOMETERS

Per gemeente zijn steeds drie tabellen weergegeven: het absoluut aantal afgelegde kilometers, de absolute verschillen ten opzichte van de referentie en de relatieve verschillen ten opzichte van de referentie.

6.3.1 GEMEENTE BERLAAR

Gemeente BERLAAR									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	22 700	22 600	132 900	1 400	1 400	12 100	24 100	24 100	145 100
Auto scenario 1	23 300	23 300	137 300	1 000	900	8 000	24 300	24 200	145 300
Auto scenario 1B	23 400	23 200	137 300	900	900	7 500	24 300	24 100	144 800
Auto scenario 2	23 700	23 700	139 500	1 000	1 000	8 100	24 700	24 700	147 600
Auto scenario 3	25 900	25 800	152 000	1 000	1 000	8 600	26 900	26 900	160 600
Auto scenario 4	23 700	23 300	138 200	900	900	7 900	24 600	24 300	146 100
Synthese	20 100	20 000	118 100	800	900	7 100	20 900	20 900	125 200

Gemeente BERLAAR									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	600	700	4 400	-400	-500	-4 100	200	100	200
Auto scenario 1B	700	600	4 400	-500	-500	-4 600	200	0	-300
Auto scenario 2	1 000	1 100	6 600	-400	-400	-4 000	600	600	2 500
Auto scenario 3	3 200	3 200	19 100	-400	-400	-3 500	2 800	2 800	15 500
Auto scenario 4	1 000	700	5 300	-500	-500	-4 200	500	200	1 000
Synthese	-2 600	-2 600	-14 800	-600	-500	-5 000	-3 200	-3 200	-19 900

Gemeente BERLAAR									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	3%	3%	3%	-40%	-56%	-51%	1%	0%	0%
Auto scenario 1B	3%	3%	3%	-56%	-56%	-61%	1%	0%	0%
Auto scenario 2	4%	5%	5%	-40%	-40%	-49%	2%	2%	2%
Auto scenario 3	12%	12%	13%	-40%	-40%	-41%	10%	10%	10%
Auto scenario 4	4%	3%	4%	-56%	-56%	-53%	2%	1%	1%
Synthese	-13%	-13%	-13%	-75%	-56%	-70%	-15%	-15%	-16%

6.3.2 GEMEENTE HEIST-OP-DEN-BERG

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	102 800	101 300	606 500	5 200	5 000	45 300	108 000	106 300	651 800
Auto scenario 1	105 500	103 900	623 800	3 900	3 800	32 900	109 400	107 600	656 600
Auto scenario 1B	105 700	103 800	624 000	3 900	3 700	32 700	109 600	107 500	656 700
Auto scenario 2	108 100	106 400	644 200	4 500	4 400	37 600	112 500	110 700	681 900
Auto scenario 3	106 100	104 600	629 900	3 900	3 700	32 200	109 900	108 200	662 100
Auto scenario 4	106 100	103 900	625 600	3 900	3 700	32 600	110 000	107 700	658 200
Synthese	104 200	102 600	617 800	4 900	4 800	41 800	109 100	107 500	659 600

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	2 700	2 600	17 300	-1 300	-1 200	-12 400	1 400	1 300	4 800
Auto scenario 1B	2 900	2 500	17 500	-1 300	-1 300	-12 600	1 600	1 200	4 900
Auto scenario 2	5 300	5 100	37 700	-700	-600	-7 700	4 500	4 400	30 100
Auto scenario 3	3 300	3 300	23 400	-1 300	-1 300	-13 100	1 900	1 900	10 300
Auto scenario 4	3 300	2 600	19 100	-1 300	-1 300	-12 700	2 000	1 400	6 400
Synthese	1 400	1 300	11 300	-300	-200	-3 500	1 100	1 200	7 800

Gemeente HEIST-OP-DEN-BERG									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	3%	3%	3%	-33%	-32%	-38%	1%	1%	1%
Auto scenario 1B	3%	2%	3%	-33%	-35%	-39%	1%	1%	1%
Auto scenario 2	5%	5%	6%	-16%	-14%	-20%	4%	4%	4%
Auto scenario 3	3%	3%	4%	-33%	-35%	-41%	2%	2%	2%
Auto scenario 4	3%	3%	3%	-33%	-35%	-39%	2%	1%	1%
Synthese	1%	1%	2%	-6%	-4%	-8%	1%	1%	1%

6.3.3 GEMEENTE LIER

Gemeente LIER									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	87 500	89 400	534 300	6 700	5 700	53 300	94 300	95 100	587 600
Auto scenario 1	87 000	89 400	533 100	6 900	5 900	55 800	93 900	95 300	588 900
Auto scenario 1B	87 000	89 200	532 500	7 000	5 900	56 100	94 000	95 100	588 600
Auto scenario 2	86 000	88 000	525 800	7 300	6 400	59 100	93 300	94 500	584 800
Auto scenario 3	88 500	91 000	541 900	7 100	6 100	57 100	95 600	97 100	599 000
Auto scenario 4	87 900	89 300	534 600	6 900	5 900	55 700	94 800	95 200	590 300
Synthese	90 400	92 500	559 300	7 500	7 000	62 600	98 000	99 600	622 000

Gemeente LIER									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	-500	0	-1 200	200	200	2 500	-400	200	1 300
Auto scenario 1B	-500	-200	-1 800	300	200	2 800	-300	0	1 000
Auto scenario 2	-1 500	-1 400	-8 500	600	700	5 800	-1 000	-600	-2 800
Auto scenario 3	1 000	1 600	7 600	400	400	3 800	1 300	2 000	11 400
Auto scenario 4	400	-100	300	200	200	2 400	500	100	2 700
Synthese	2 900	3 100	25 000	800	1 300	9 300	3 700	4 500	34 400

Gemeente LIER									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-1%	0%	0%	3%	3%	4%	0%	0%	0%
Auto scenario 1B	-1%	0%	0%	4%	3%	5%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	-2%	-2%	-2%	8%	11%	10%	-1%	-1%	0%
Auto scenario 3	1%	2%	1%	6%	7%	7%	1%	2%	2%
Auto scenario 4	0%	0%	0%	3%	3%	4%	1%	0%	0%
Synthese	3%	3%	4%	11%	19%	15%	4%	5%	6%

6.3.4 GEMEENTE NIJLEN

Gemeente NIJLEN									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	41 600	41 200	251 500	2 500	2 700	21 600	44 100	43 900	273 100
Auto scenario 1	42 000	40 700	252 200	600	600	4 800	42 700	41 300	257 100
Auto scenario 1B	42 000	41 700	255 000	800	800	6 500	42 800	42 600	261 500
Auto scenario 2	40 300	40 300	243 200	600	600	4 300	40 900	40 800	247 500
Auto scenario 3	40 900	38 800	244 400	500	600	4 300	41 400	39 400	248 700
Auto scenario 4	41 700	40 100	249 800	600	700	5 000	42 300	40 800	254 800
Synthese	40 400	40 400	244 900	900	1 000	7 400	41 300	41 300	252 300

Gemeente NIJLEN									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	400	-500	700	-1 900	-2 100	-16 800	-1 400	-2 600	-16 000
Auto scenario 1B	400	500	3 500	-1 700	-1 900	-15 100	-1 300	-1 300	-11 600
Auto scenario 2	-1 300	-900	-8 300	-1 900	-2 100	-17 300	-3 200	-3 100	-25 600
Auto scenario 3	-700	-2 400	-7 100	-2 000	-2 100	-17 300	-2 700	-4 500	-24 400
Auto scenario 4	100	-1 100	-1 700	-1 900	-2 000	-16 600	-1 800	-3 100	-18 300
Synthese	-1 200	-800	-6 600	-1 600	-1 700	-14 200	-2 800	-2 600	-20 800

Gemeente NIJLEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	1%	-1%	0%	-317%	-350%	-350%	-3%	-6%	-6%
Auto scenario 1B	1%	1%	1%	-213%	-238%	-232%	-3%	-3%	-4%
Auto scenario 2	-3%	-2%	-3%	-317%	-350%	-402%	-8%	-8%	-10%
Auto scenario 3	-2%	-6%	-3%	-400%	-350%	-402%	-7%	-11%	-10%
Auto scenario 4	0%	-3%	-1%	-317%	-286%	-332%	-4%	-8%	-7%
Synthese	-3%	-2%	-3%	-178%	-170%	-192%	-7%	-6%	-8%

6.3.5 GEMEENTE GROBBENDONK

Gemeente GROBBENDONK									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	86 200	92 000	581 900	14 600	14 300	134 300	100 800	106 300	716 200
Auto scenario 1	85 100	90 400	572 700	15 200	15 100	140 600	100 300	105 500	713 300
Auto scenario 1B	85 700	91 000	576 000	15 100	15 000	139 700	100 900	106 000	715 800
Auto scenario 2	85 300	90 600	573 600	15 100	14 900	139 400	100 400	105 400	712 900
Auto scenario 3	85 400	90 400	574 100	15 200	15 500	140 300	100 500	105 900	714 400
Auto scenario 4	83 200	88 400	561 500	15 300	15 200	141 300	98 500	103 600	702 800
Synthese	87 900	90 700	579 700	15 000	14 900	140 400	102 900	105 700	720 200

Gemeente GROBBENDONK									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	-1 100	-1 600	-9 200	600	800	6 300	-500	-800	-2 900
Auto scenario 1B	-500	-1 000	-5 900	500	700	5 400	100	-300	-400
Auto scenario 2	-900	-1 400	-8 300	500	600	5 100	-400	-900	-3 300
Auto scenario 3	-800	-1 600	-7 800	600	1 200	6 000	-300	-400	-1 800
Auto scenario 4	-3 000	-3 600	-20 400	700	900	7 000	-2 300	-2 700	-13 400
Synthese	1 700	-1 300	-2 200	400	600	6 100	2 100	-600	4 000

Gemeente GROBBENDONK									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-1%	-2%	-2%	4%	5%	4%	0%	-1%	0%
Auto scenario 1B	-1%	-1%	-1%	3%	5%	4%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	-1%	-2%	-1%	3%	4%	4%	0%	-1%	0%
Auto scenario 3	-1%	-2%	-1%	4%	8%	4%	0%	0%	0%
Auto scenario 4	-4%	-4%	-4%	5%	6%	5%	-2%	-3%	-2%
Synthese	2%	-1%	0%	3%	4%	4%	2%	-1%	1%

6.3.6 GEMEENTE HERENTALS

Gemeente HERENTALS									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	95 200	99 700	607 200	13 700	13 200	121 800	108 900	112 900	729 000
Auto scenario 1	96 500	101 100	614 600	13 000	12 400	114 300	109 600	113 500	728 900
Auto scenario 1B	96 400	100 900	613 700	13 000	12 400	114 100	109 400	113 300	727 900
Auto scenario 2	103 000	107 400	652 400	12 700	12 100	112 000	115 700	119 500	764 400
Auto scenario 3	92 800	98 000	598 100	12 600	12 400	111 900	105 500	110 400	710 000
Auto scenario 4	99 100	103 600	630 600	13 100	12 700	115 800	112 200	116 200	746 400
Synthese	97 100	100 500	616 900	11 000	10 900	101 600	108 100	111 400	718 400

Gemeente HERENTALS									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	1 300	1 400	7 400	-700	-800	-7 500	700	600	-100
Auto scenario 1B	1 200	1 200	6 500	-700	-800	-7 700	500	400	-1 100
Auto scenario 2	7 800	7 700	45 200	-1 000	-1 100	-9 800	6 800	6 600	35 400
Auto scenario 3	-2 400	-1 700	-9 100	-1 100	-800	-9 900	-3 400	-2 500	-19 000
Auto scenario 4	3 900	3 900	23 400	-600	-500	-6 000	3 300	3 300	17 400
Synthese	1 900	800	9 700	-2 700	-2 300	-20 200	-800	-1 500	-10 600

Gemeente HERENTALS									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	1%	1%	1%	-5%	-6%	-7%	1%	1%	0%
Auto scenario 1B	1%	1%	1%	-5%	-6%	-7%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	8%	7%	7%	-8%	-9%	-9%	6%	6%	5%
Auto scenario 3	-3%	-2%	-2%	-9%	-6%	-9%	-3%	-2%	-3%
Auto scenario 4	4%	4%	4%	-5%	-4%	-5%	3%	3%	2%
Synthese	2%	1%	2%	-25%	-21%	-20%	-1%	-1%	-1%

6.3.7 GEMEENTE HERENTHOUT

Gemeente HERENTHOUT									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	23 500	23 300	134 900	1 600	1 700	14 100	25 100	25 000	149 000
Auto scenario 1	25 600	25 700	147 700	800	900	6 800	26 400	26 600	154 500
Auto scenario 1B	24 700	24 300	141 200	700	800	6 100	25 300	25 100	147 300
Auto scenario 2	23 600	23 800	137 500	600	700	5 400	24 200	24 400	142 900
Auto scenario 3	26 100	26 600	151 500	900	1 200	8 200	27 000	27 700	159 700
Auto scenario 4	26 700	26 400	153 100	800	900	6 600	27 500	27 300	159 600
Synthese	22 800	22 300	130 900	1 000	1 100	8 800	23 800	23 400	139 600

Gemeente HERENTHOUT									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	2 100	2 400	12 800	-800	-800	-7 300	1 300	1 600	5 500
Auto scenario 1B	1 200	1 000	6 300	-900	-900	-8 000	200	100	-1 700
Auto scenario 2	100	500	2 600	-1 000	-1 000	-8 700	-900	-600	-6 100
Auto scenario 3	2 600	3 300	16 600	-700	-500	-5 900	1 900	2 700	10 700
Auto scenario 4	3 200	3 100	18 200	-800	-800	-7 500	2 400	2 300	10 600
Synthese	-700	-1 000	-4 000	-600	-600	-5 300	-1 300	-1 600	-9 400

Gemeente HERENTHOUT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	8%	9%	9%	-100%	-89%	-107%	5%	6%	4%
Auto scenario 1B	5%	4%	4%	-129%	-113%	-131%	1%	0%	-1%
Auto scenario 2	0%	2%	2%	-167%	-143%	-161%	-4%	-2%	-4%
Auto scenario 3	10%	12%	11%	-78%	-42%	-72%	7%	10%	7%
Auto scenario 4	12%	12%	12%	-100%	-89%	-114%	9%	8%	7%
Synthese	-3%	-4%	-3%	-60%	-55%	-60%	-5%	-7%	-7%

6.3.8 GEMEENTE HERSELT

Gemeente HERSELT									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	46 900	48 500	284 800	2 800	2 200	23 000	49 700	50 700	307 800
Auto scenario 1	46 100	47 700	281 800	2 700	2 100	22 400	48 800	49 800	304 200
Auto scenario 1B	46 100	47 600	281 500	2 700	2 100	22 400	48 800	49 700	303 900
Auto scenario 2	41 600	42 400	254 300	2 900	2 300	23 500	44 500	44 700	277 900
Auto scenario 3	46 900	48 100	284 300	2 800	2 200	23 600	49 700	50 300	307 900
Auto scenario 4	46 100	47 600	281 400	2 700	2 100	22 200	48 800	49 700	303 500
Synthese	43 600	44 700	265 700	2 900	2 500	24 100	46 500	47 100	289 800

Gemeente HERSELT									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	-800	-800	-3 000	-100	-100	-600	-900	-900	-3 600
Auto scenario 1B	-800	-900	-3 300	-100	-100	-600	-900	-1 000	-3 900
Auto scenario 2	-5 300	-6 100	-30 500	100	100	500	-5 200	-6 000	-29 900
Auto scenario 3	0	-400	-500	0	0	600	0	-400	100
Auto scenario 4	-800	-900	-3 400	-100	-100	-800	-900	-1 000	-4 300
Synthese	-3 300	-3 800	-19 100	100	300	1 100	-3 200	-3 600	-18 000

Gemeente HERSELT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-2%	-2%	-1%	-4%	-5%	-3%	-2%	-2%	-1%
Auto scenario 1B	-2%	-2%	-1%	-4%	-5%	-3%	-2%	-2%	-1%
Auto scenario 2	-13%	-14%	-12%	3%	4%	2%	-12%	-13%	-11%
Auto scenario 3	0%	-1%	0%	0%	0%	3%	0%	-1%	0%
Auto scenario 4	-2%	-2%	-1%	-4%	-5%	-4%	-2%	-2%	-1%
Synthese	-8%	-9%	-7%	3%	12%	5%	-7%	-8%	-6%

6.3.9 GEMEENTE HULSHOUT

Gemeente HULSHOUT									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	18 300	18 000	109 800	700	700	6 400	19 100	18 700	116 100
Auto scenario 1	16 600	16 000	99 200	300	300	2 100	16 900	16 300	101 300
Auto scenario 1B	16 600	16 000	99 000	300	300	2 100	16 900	16 200	101 100
Auto scenario 2	16 900	16 700	103 500	200	300	2 100	17 100	17 000	105 600
Auto scenario 3	16 500	16 400	100 600	200	300	2 100	16 700	16 700	102 700
Auto scenario 4	16 600	16 000	99 100	200	200	2 100	16 800	16 200	101 200
Synthese	18 300	18 100	111 000	100	100	1 000	18 400	18 300	112 000

Gemeente HULSHOUT									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	-1 700	-2 000	-10 600	-400	-400	-4 300	-2 200	-2 400	-14 800
Auto scenario 1B	-1 700	-2 000	-10 800	-400	-400	-4 300	-2 200	-2 500	-15 000
Auto scenario 2	-1 400	-1 300	-6 300	-500	-400	-4 300	-2 000	-1 700	-10 500
Auto scenario 3	-1 800	-1 600	-9 200	-500	-400	-4 300	-2 400	-2 000	-13 400
Auto scenario 4	-1 700	-2 000	-10 700	-500	-500	-4 300	-2 300	-2 500	-14 900
Synthese	0	100	1 200	-600	-600	-5 400	-700	-400	-4 100

Gemeente HULSHOUT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	-10%	-13%	-11%	-133%	-133%	-205%	-13%	-15%	-15%
Auto scenario 1B	-10%	-13%	-11%	-133%	-133%	-205%	-13%	-15%	-15%
Auto scenario 2	-8%	-8%	-6%	-250%	-133%	-205%	-12%	-10%	-10%
Auto scenario 3	-11%	-10%	-9%	-250%	-133%	-205%	-14%	-12%	-13%
Auto scenario 4	-10%	-13%	-11%	-250%	-250%	-205%	-14%	-15%	-15%
Synthese	0%	1%	1%	-600%	-600%	-540%	-4%	-2%	-4%

6.3.10 GEMEENTE OLEN

Gemeente OLEN									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	62 100	67 400	407 400	9 100	8 400	78 700	71 200	75 900	486 100
Auto scenario 1	61 900	67 200	404 400	9 000	8 400	78 100	70 800	75 500	482 400
Auto scenario 1B	61 900	67 100	404 500	9 000	8 400	78 000	70 800	75 500	482 500
Auto scenario 2	62 000	67 200	405 900	9 000	8 400	78 800	71 000	75 600	484 700
Auto scenario 3	64 100	69 300	420 300	9 200	8 800	80 600	73 300	78 100	500 900
Auto scenario 4	61 100	65 800	399 400	8 800	8 300	76 800	69 900	74 000	476 200
Synthese	60 600	65 300	396 400	9 000	8 600	80 900	69 600	73 900	477 200

Gemeente OLEN									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	-200	-200	-3 000	-100	0	-600	-400	-400	-3 700
Auto scenario 1B	-200	-300	-2 900	-100	0	-700	-400	-400	-3 600
Auto scenario 2	-100	-200	-1 500	-100	0	100	-200	-300	-1 400
Auto scenario 3	2 000	1 900	12 900	100	400	1 900	2 100	2 200	14 800
Auto scenario 4	-1 000	-1 600	-8 000	-300	-100	-1 900	-1 300	-1 900	-9 900
Synthese	-1 500	-2 100	-11 000	-100	200	2 200	-1 600	-2 000	-8 900

Gemeente OLEN									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	-1%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	-1%
Auto scenario 1B	0%	0%	-1%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	-1%
Auto scenario 2	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%	0%	0%
Auto scenario 3	3%	3%	3%	1%	5%	2%	3%	3%	3%
Auto scenario 4	-2%	-2%	-2%	-3%	-1%	-2%	-2%	-3%	-2%
Synthese	-2%	-3%	-3%	-1%	2%	3%	-2%	-3%	-2%

6.3.11 GEMEENTE WESTERLO

Gemeente WESTERLO									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	103 100	108 100	661 100	11 900	10 900	103 400	115 000	119 100	764 400
Auto scenario 1	102 700	108 000	656 000	11 700	10 600	101 800	114 400	118 600	757 900
Auto scenario 1B	102 700	107 900	656 300	11 700	10 600	101 800	114 400	118 500	758 100
Auto scenario 2	100 000	104 800	638 400	11 600	10 500	101 200	111 600	115 300	739 600
Auto scenario 3	106 200	110 300	673 200	12 000	11 200	105 300	118 200	121 400	778 500
Auto scenario 4	103 900	109 200	663 500	11 800	10 700	102 500	115 700	119 900	765 900
Synthese	102 800	106 200	651 700	12 100	11 500	109 200	114 900	117 600	760 900

Gemeente WESTERLO									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	-400	-100	-5 100	-200	-300	-1 600	-600	-500	-6 500
Auto scenario 1B	-400	-200	-4 800	-200	-300	-1 600	-600	-600	-6 300
Auto scenario 2	-3 100	-3 300	-22 700	-300	-400	-2 200	-3 400	-3 800	-24 800
Auto scenario 3	3 100	2 200	12 100	100	300	1 900	3 200	2 300	14 100
Auto scenario 4	800	1 100	2 400	-100	-200	-900	700	800	1 500
Synthese	-300	-1 900	-9 400	200	600	5 800	-100	-1 500	-3 500

Gemeente WESTERLO									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	-1%	-2%	-3%	-2%	-1%	0%	-1%
Auto scenario 1B	0%	0%	-1%	-2%	-3%	-2%	-1%	-1%	-1%
Auto scenario 2	-3%	-3%	-4%	-3%	-4%	-2%	-3%	-3%	-3%
Auto scenario 3	3%	2%	2%	1%	3%	2%	3%	2%	2%
Auto scenario 4	1%	1%	0%	-1%	-2%	-1%	1%	1%	0%
Synthese	0%	-2%	-1%	2%	5%	5%	0%	-1%	0%

6.3.12 GEMEENTE LAAKDAL

Gemeente LAAKDAL									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	88 600	91 300	563 500	12 800	12 200	113 700	101 400	103 500	677 300
Auto scenario 1	88 600	91 300	564 600	12 600	12 200	113 000	101 200	103 500	677 600
Auto scenario 1B	88 800	91 500	566 000	12 600	12 200	112 900	101 500	103 700	679 000
Auto scenario 2	88 400	91 100	563 900	12 500	12 200	112 500	100 900	103 200	676 500
Auto scenario 3	83 400	87 100	537 100	12 100	11 800	107 900	95 500	98 900	644 900
Auto scenario 4	89 200	91 500	567 400	12 600	12 200	113 100	101 800	103 700	680 500
Synthese	83 300	85 800	529 200	11 800	10 900	103 700	95 000	96 700	632 900

Gemeente LAAKDAL									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	0	0	1 100	-200	0	-700	-200	0	300
Auto scenario 1B	200	200	2 500	-200	0	-800	100	200	1 700
Auto scenario 2	-200	-200	400	-300	0	-1 200	-500	-300	-800
Auto scenario 3	-5 200	-4 200	-26 400	-700	-400	-5 800	-5 900	-4 600	-32 400
Auto scenario 4	600	200	3 900	-200	0	-600	400	200	3 200
Synthese	-5 300	-5 500	-34 300	-1 000	-1 300	-10 000	-6 400	-6 800	-44 400

Gemeente LAAKDAL									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	0%	0%	0%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Auto scenario 1B	0%	0%	0%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Auto scenario 2	0%	0%	0%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Auto scenario 3	-6%	-5%	-5%	-6%	-3%	-5%	-6%	-5%	-5%
Auto scenario 4	1%	0%	1%	-2%	0%	-1%	0%	0%	0%
Synthese	-6%	-6%	-6%	-8%	-12%	-10%	-7%	-7%	-7%

6.3.13 GEMEENTE AARSCHOT

Gemeente AARSCHOT									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	141 700	151 400	929 500	11 800	10 300	106 000	153 400	161 700	1 035 500
Auto scenario 1	142 900	152 500	935 600	12 800	11 200	114 400	155 600	163 600	1 050 000
Auto scenario 1B	143 000	152 400	935 500	12 700	11 200	114 400	155 700	163 600	1 049 900
Auto scenario 2	142 900	152 500	935 000	13 000	11 400	116 800	156 000	163 900	1 051 800
Auto scenario 3	143 600	154 300	941 000	12 700	11 100	112 700	156 300	165 500	1 053 700
Auto scenario 4	142 900	152 300	934 600	12 700	11 000	113 600	155 600	163 300	1 048 200
Synthese	141 200	152 500	934 200	13 100	11 500	118 000	154 300	163 900	1 052 200

Gemeente AARSCHOT									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	1 200	1 100	6 100	1 000	900	8 400	2 200	1 900	14 500
Auto scenario 1B	1 300	1 000	6 000	900	900	8 400	2 300	1 900	14 400
Auto scenario 2	1 200	1 100	5 500	1 200	1 100	10 800	2 600	2 200	16 300
Auto scenario 3	1 900	2 900	11 500	900	800	6 700	2 900	3 800	18 200
Auto scenario 4	1 200	900	5 100	900	700	7 600	2 200	1 600	12 700
Synthese	-500	1 100	4 700	1 300	1 200	12 000	900	2 200	16 700

Gemeente AARSCHOT									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	1%	1%	1%	8%	8%	7%	1%	1%	1%
Auto scenario 1B	1%	1%	1%	7%	8%	7%	1%	1%	1%
Auto scenario 2	1%	1%	1%	9%	10%	9%	2%	1%	2%
Auto scenario 3	1%	2%	1%	7%	7%	6%	2%	2%	2%
Auto scenario 4	1%	1%	1%	7%	6%	7%	1%	1%	1%
Synthese	0%	1%	1%	10%	10%	10%	1%	1%	2%

6.3.14 GEMEENTE BEGIJNENDIJK

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Aantal	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	24 100	24 000	143 700	1 700	1 400	13 800	25 800	25 300	157 500
Auto scenario 1	24 400	24 200	144 300	2 100	1 800	17 500	26 500	26 000	161 800
Auto scenario 1B	24 400	24 200	144 300	2 100	1 800	17 500	26 500	26 000	161 800
Auto scenario 2	25 900	25 800	153 500	2 300	2 000	19 200	28 200	27 800	172 700
Auto scenario 3	25 000	25 000	147 300	2 100	1 800	17 300	27 100	26 800	164 600
Auto scenario 4	24 500	24 400	145 100	2 100	1 800	17 200	26 700	26 100	162 400
Synthese	24 200	24 300	144 400	1 900	1 600	15 900	26 100	25 900	160 400

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Verschil tov referentie 2030	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto scenario 1	300	200	600	400	400	3 700	700	700	4 300
Auto scenario 1B	300	200	600	400	400	3 700	700	700	4 300
Auto scenario 2	1 800	1 800	9 800	600	600	5 400	2 400	2 500	15 200
Auto scenario 3	900	1 000	3 600	400	400	3 500	1 300	1 500	7 100
Auto scenario 4	400	400	1 400	400	400	3 400	900	800	4 900
Synthese	100	300	700	200	200	2 100	300	600	2 900

Gemeente BEGIJNENDIJK									
Verschil tov referentie 2030 (%)	OSP Personen wagen	ASP Personen wagen	Etmaal Personen wagen	OSP Vracht wagen	ASP Vracht wagen	Etmaal Vracht wagen	OSP MVT	ASP MVT	Etmaal MVT
Referentie 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auto scenario 1	1%	1%	0%	19%	22%	21%	3%	3%	3%
Auto scenario 1B	1%	1%	0%	19%	22%	21%	3%	3%	3%
Auto scenario 2	7%	7%	6%	26%	30%	28%	9%	9%	9%
Auto scenario 3	4%	4%	2%	19%	22%	20%	5%	6%	4%
Auto scenario 4	2%	2%	1%	19%	22%	20%	3%	3%	3%
Synthese	0%	1%	0%	11%	13%	13%	1%	2%	2%

Bijlage 4: figurenbundel studierapport doorrekeningen



Studie Zuiderkempen

Figurenbundel eindrapportage

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



[Referentie]

[Scenario 1]

[Scenario 1B]

[Scenario 2]

[Scenario 3]

[Scenario 4]

[Synthese scenario]

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Referentie2030

- **Toedelingsresultaten (PAE/PW/VR) - vanaf slide 4**

Figuur 4

Referentie2030



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

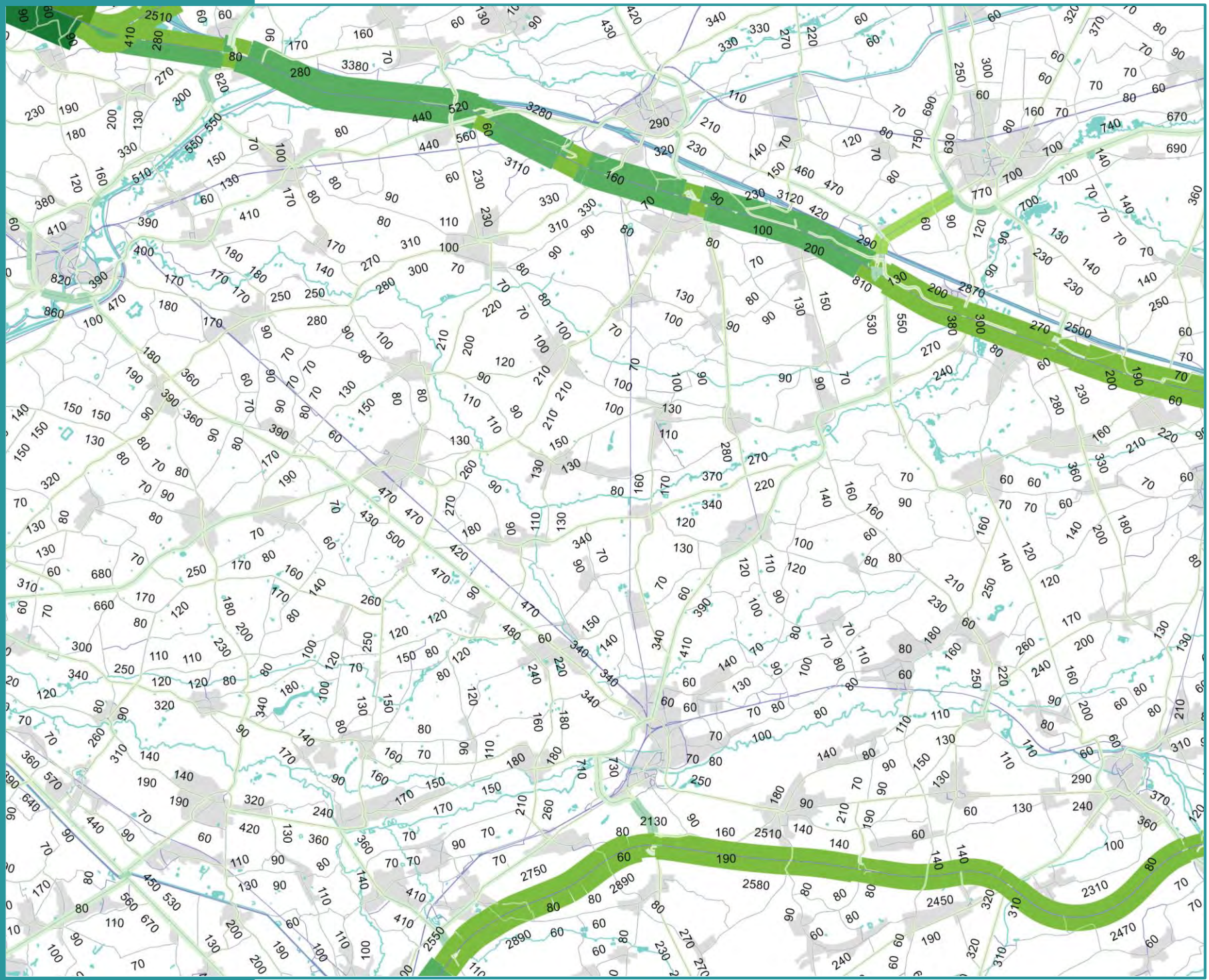
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 5

Referentie2030



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 6

Referentie2030



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

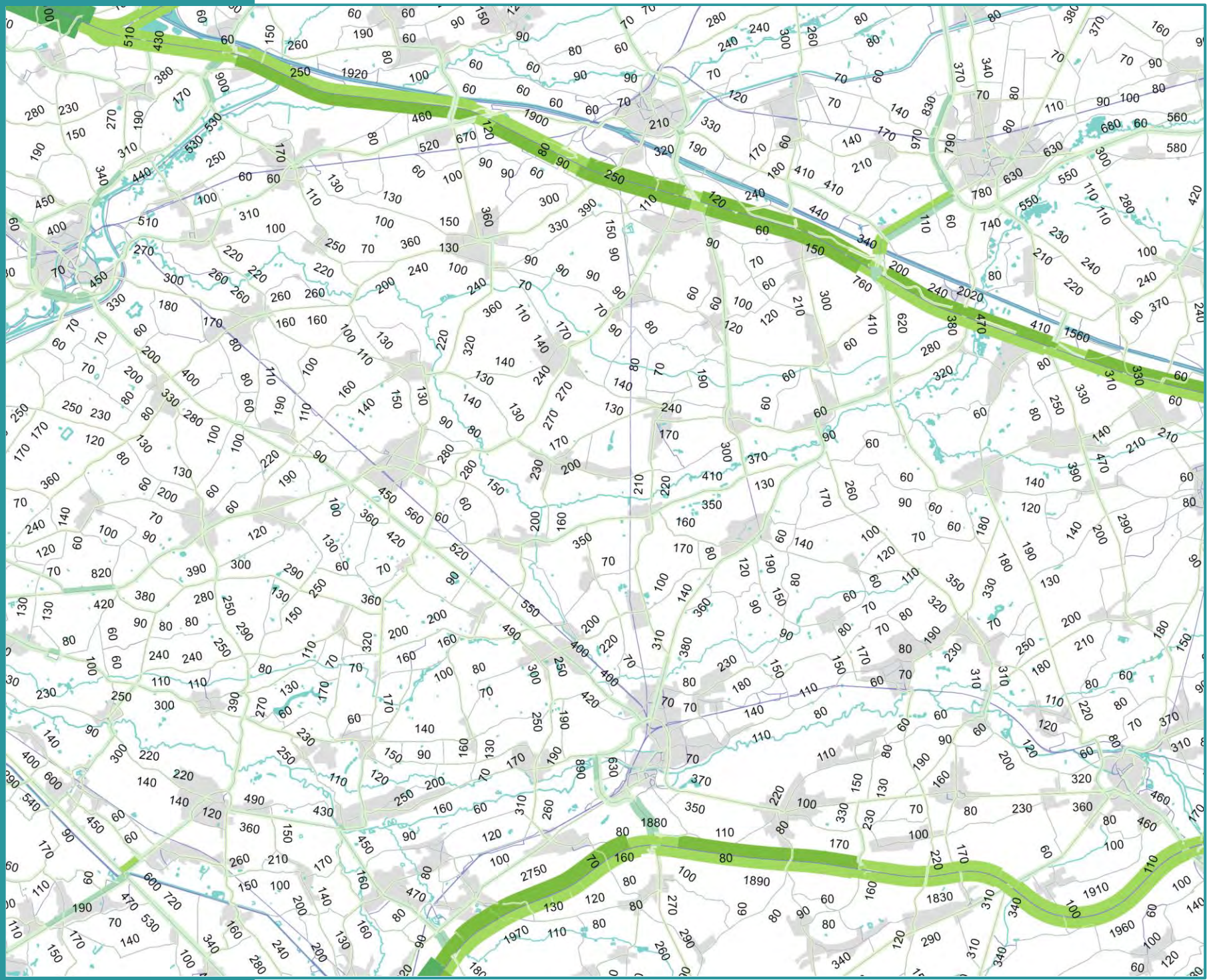
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 7 **Referentie2030**



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

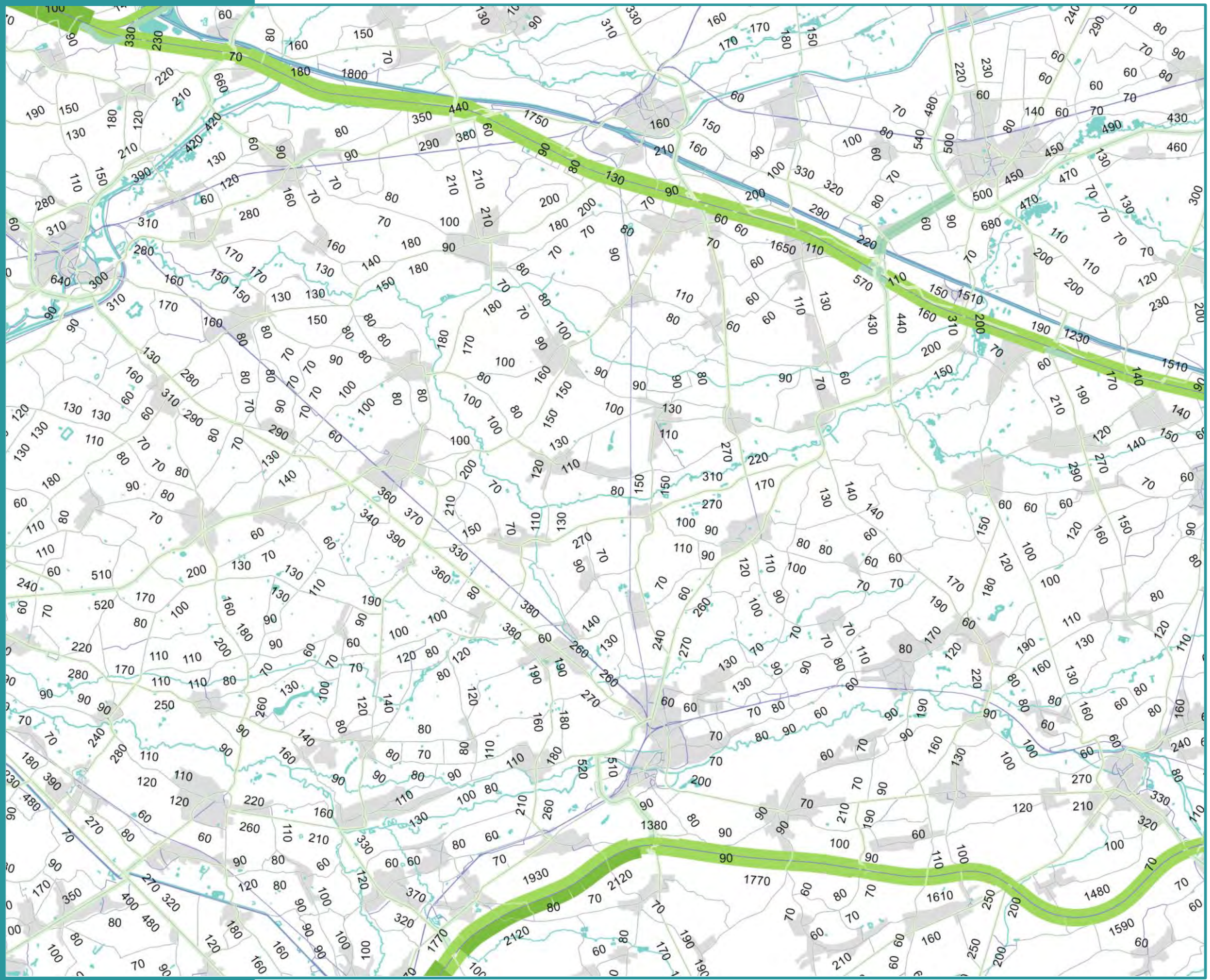
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 8

Referentie2030



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

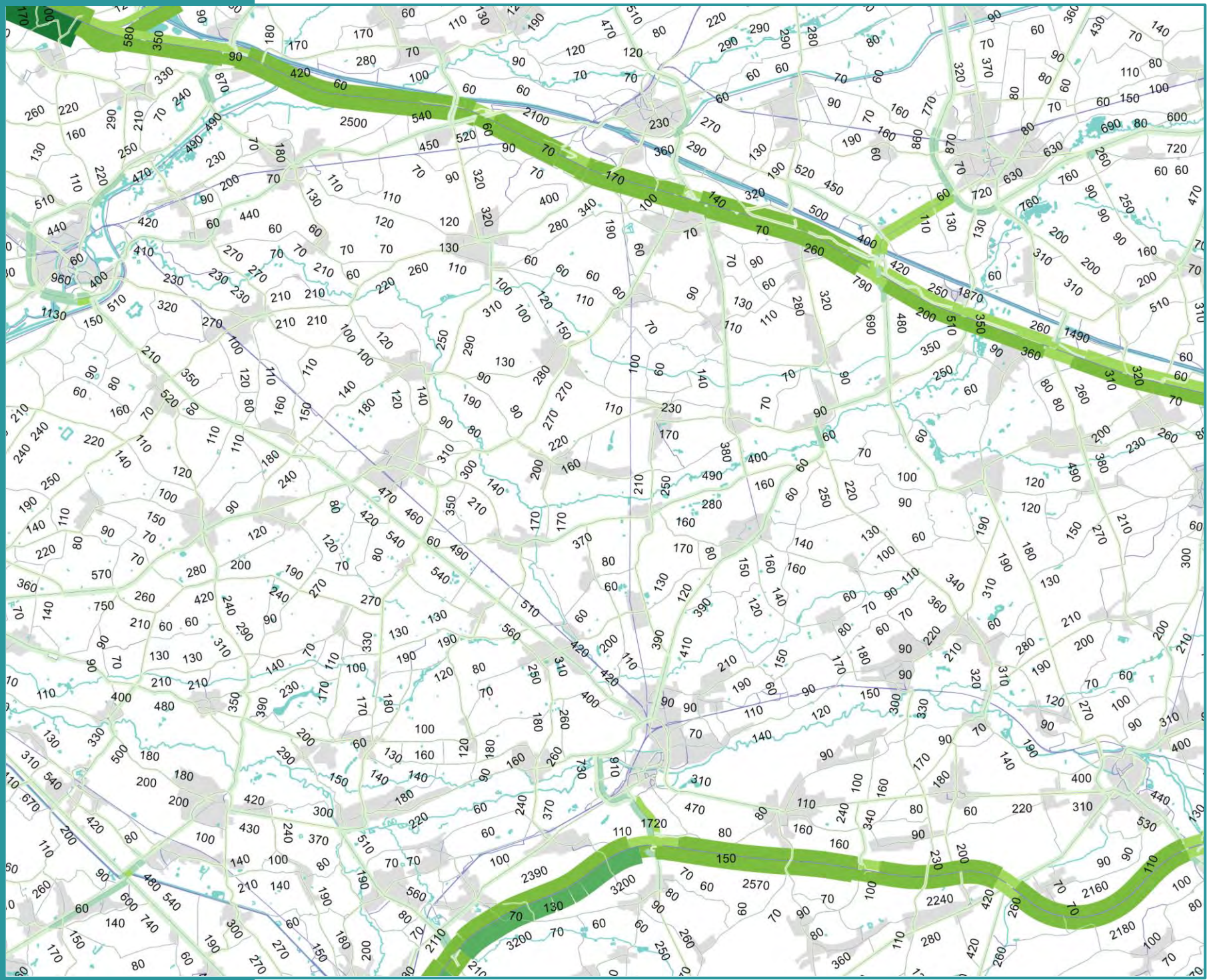
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 9

Referentie2030



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

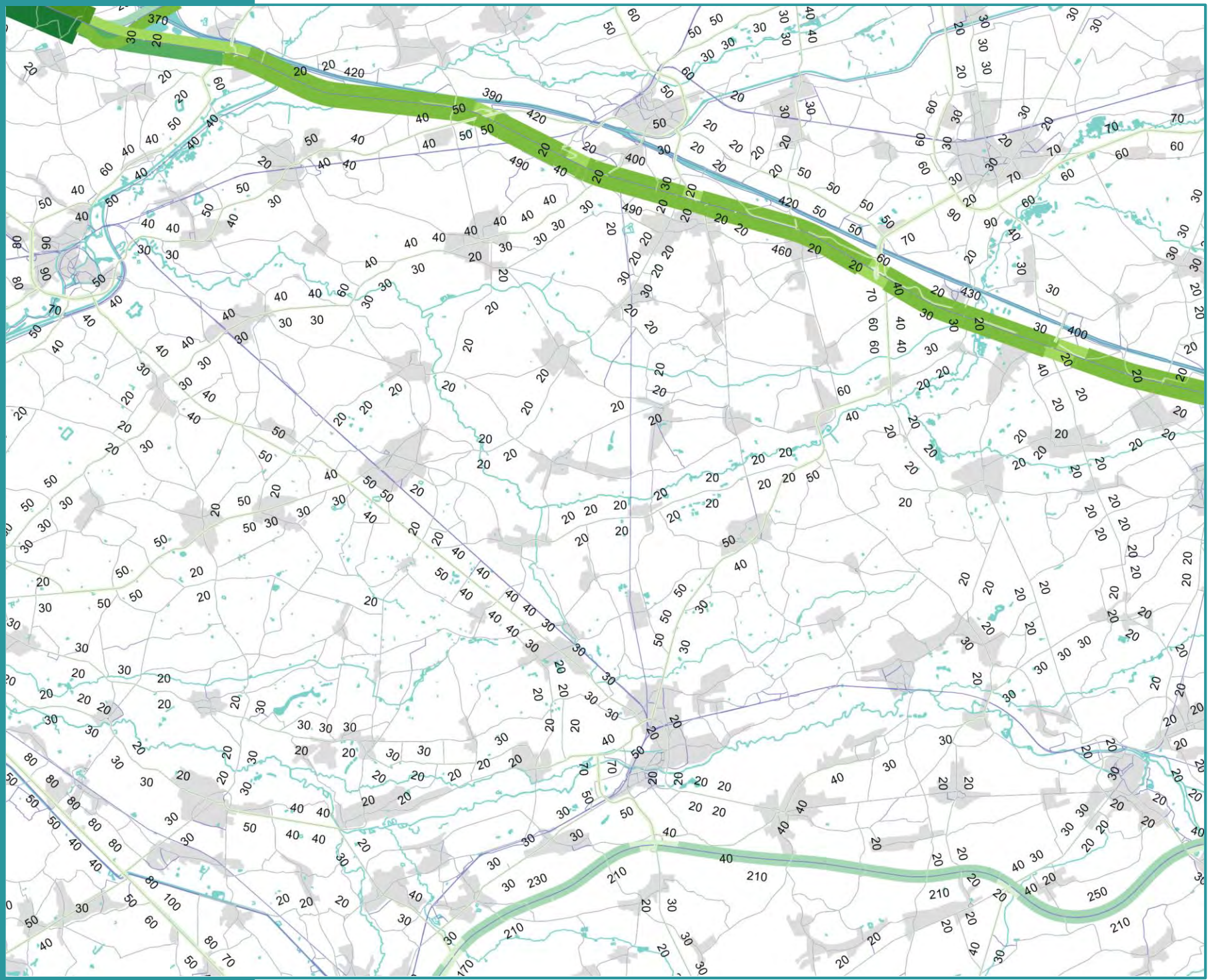
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 10 **Referentie2030**



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

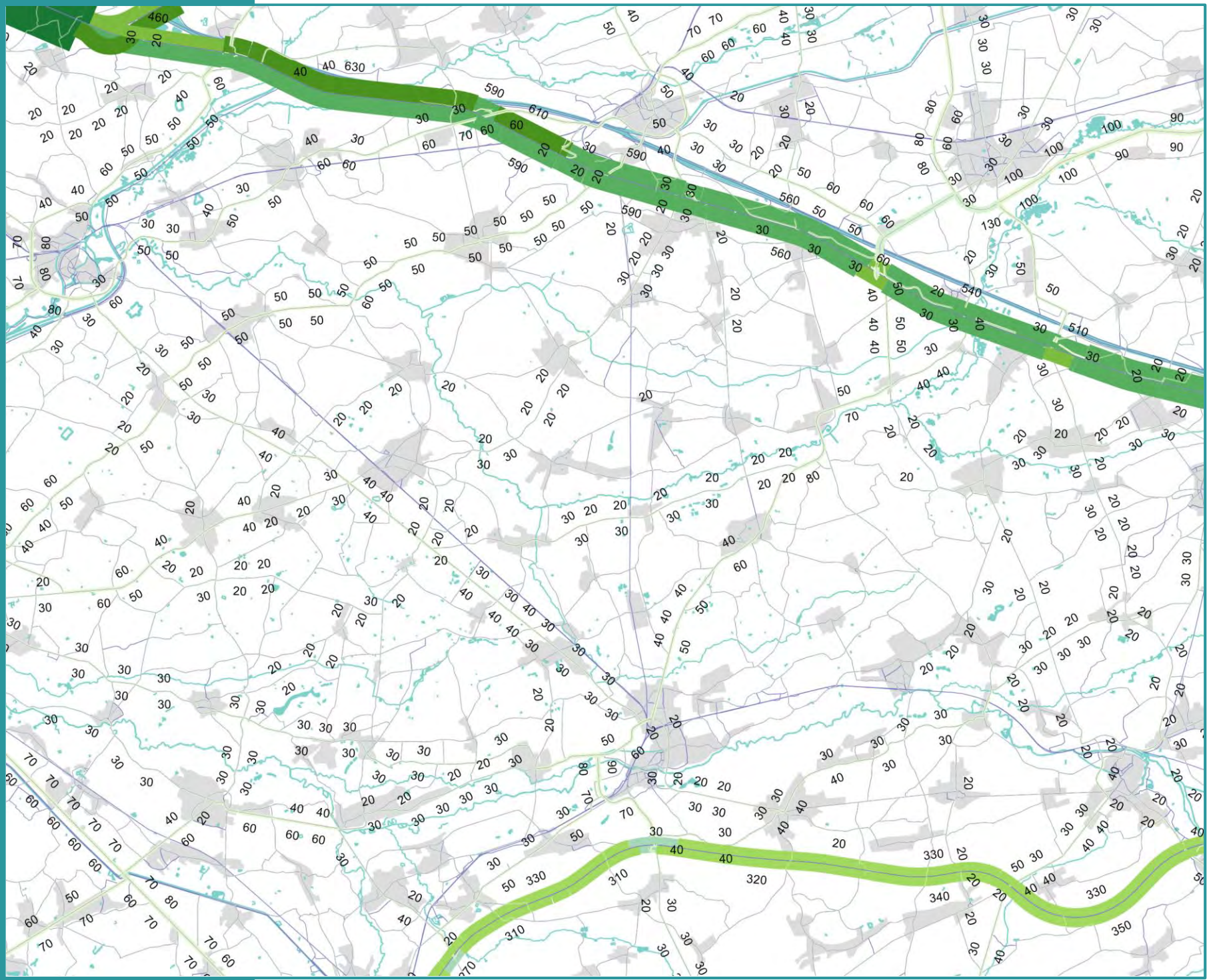
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 11

Referentie2030



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

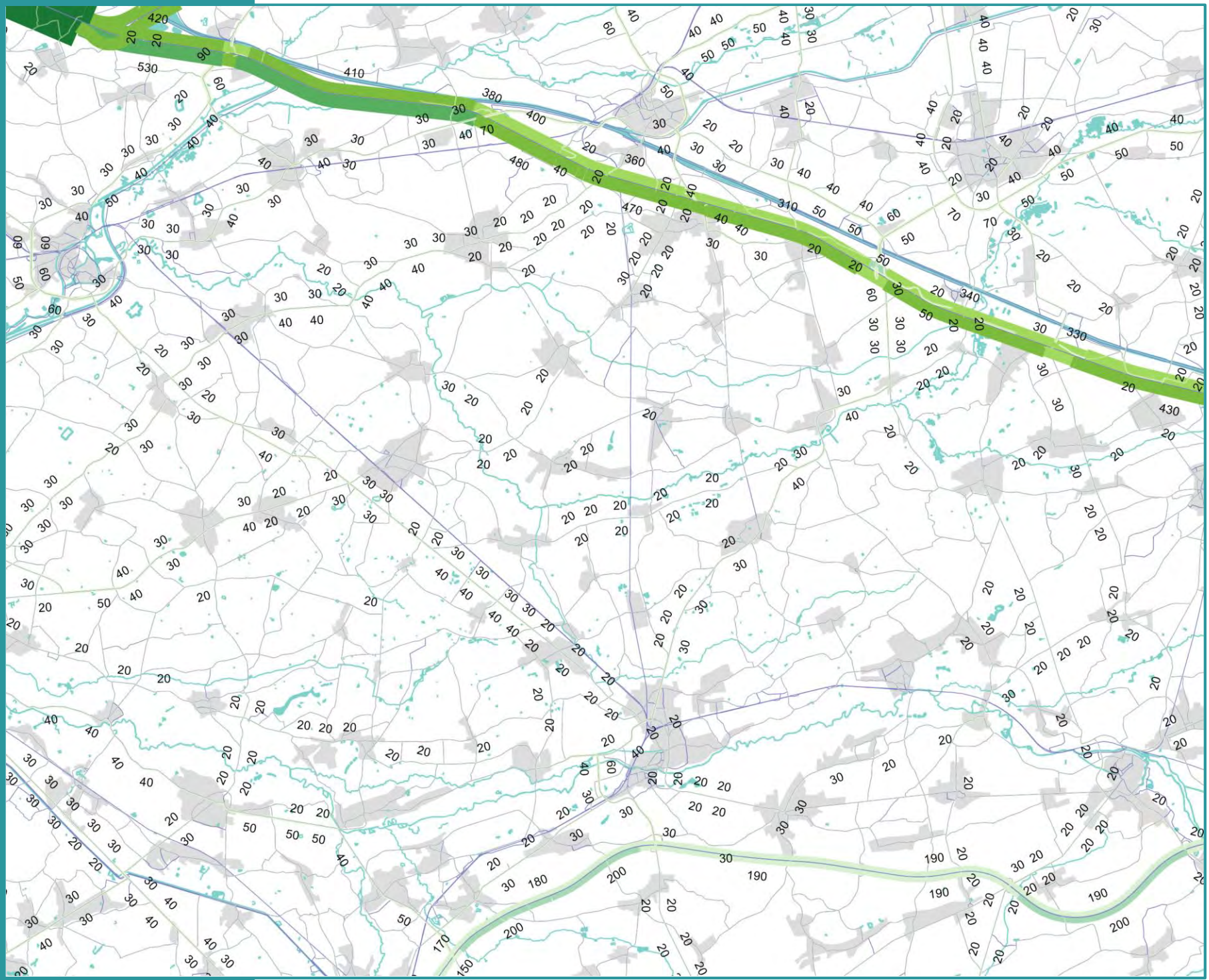
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 12

Referentie2030



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

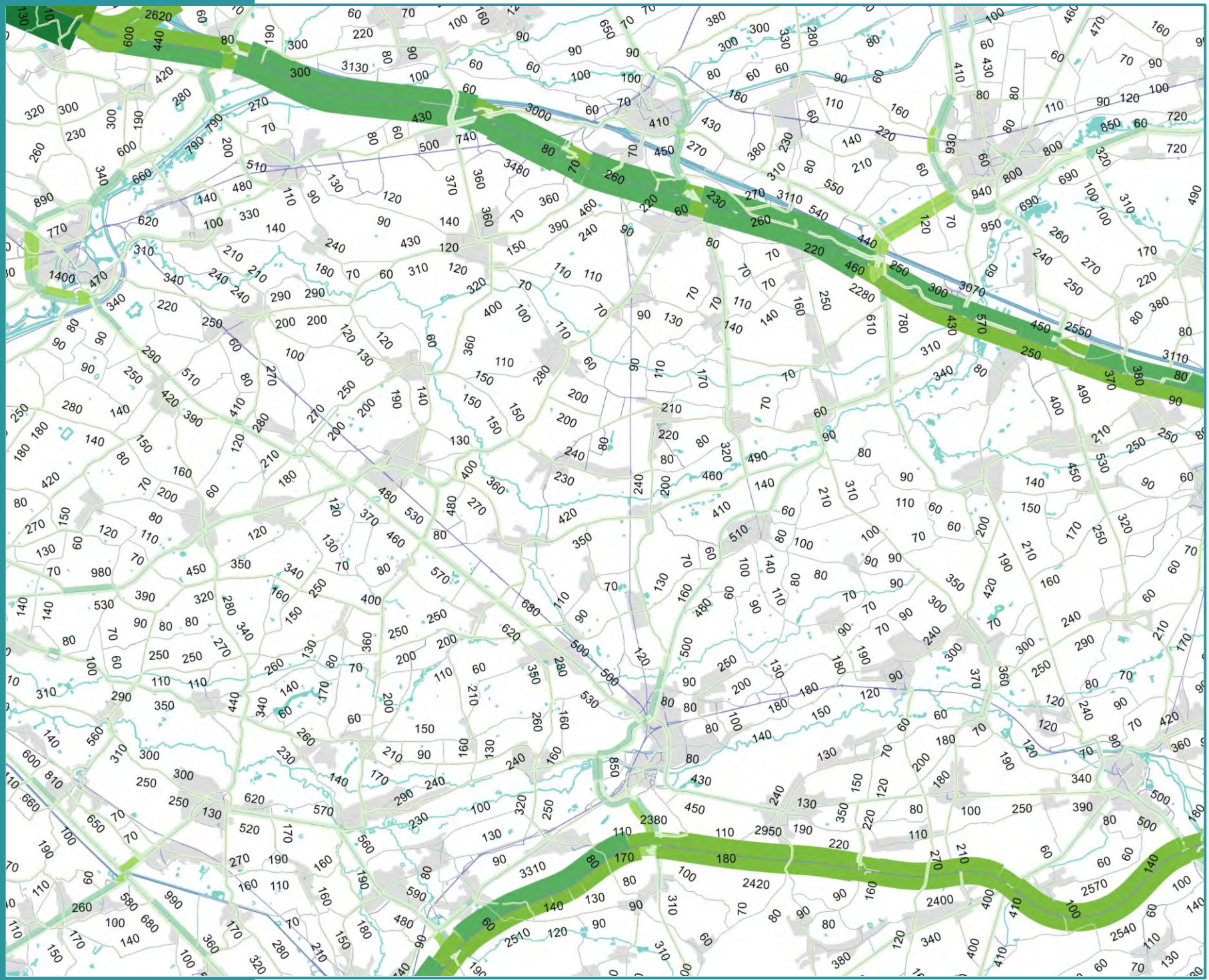


Scenario 1

- Toedelingsresultaten (PAE/PW/VR) - vanaf slide 14
- Verschillen t.o.v. referentie 2030 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 23
- Leefbaarheid in kernen - slide 32

Figuur 14

Scenario 1



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

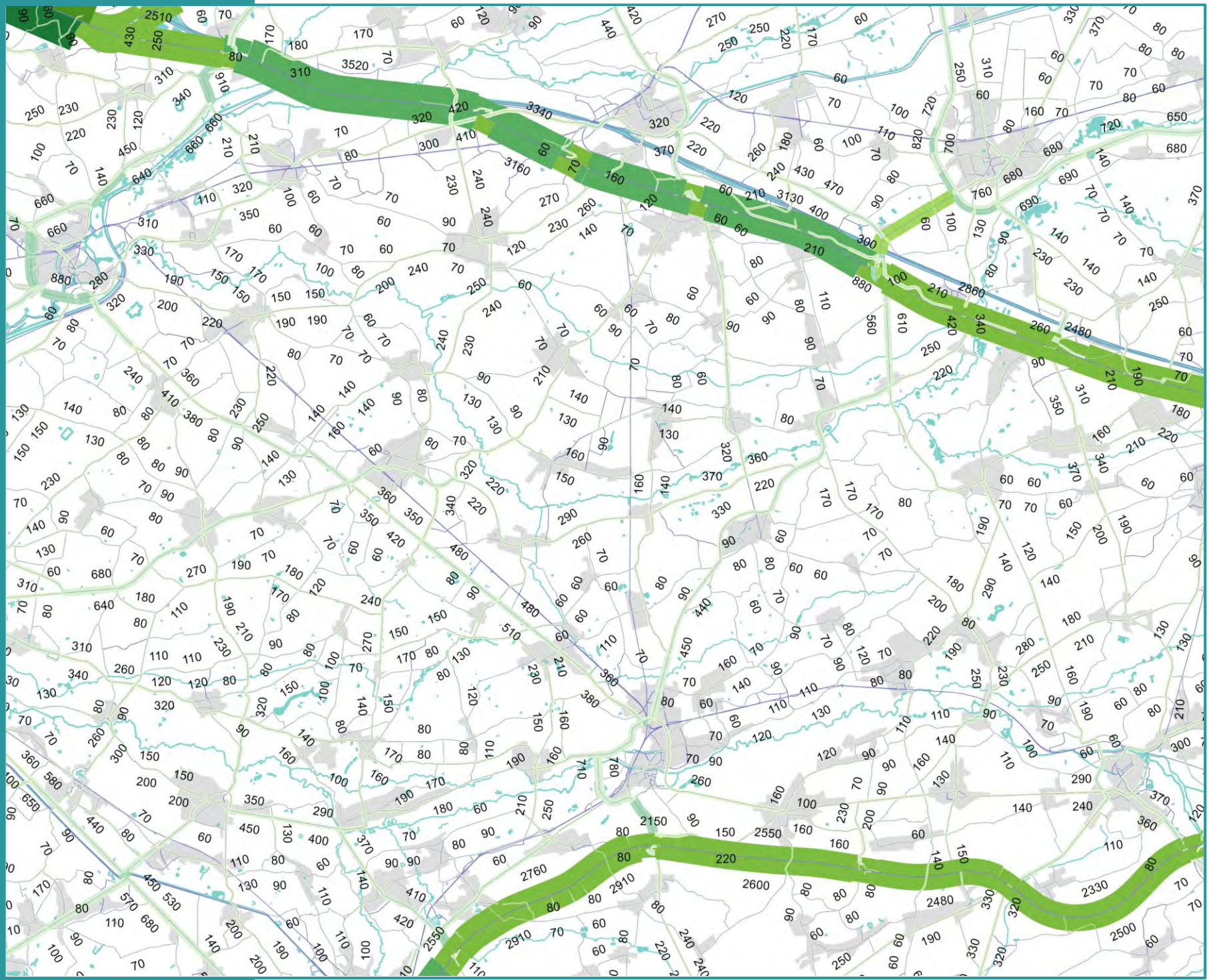
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 15

Scenario 1



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 16

Scenario 1



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

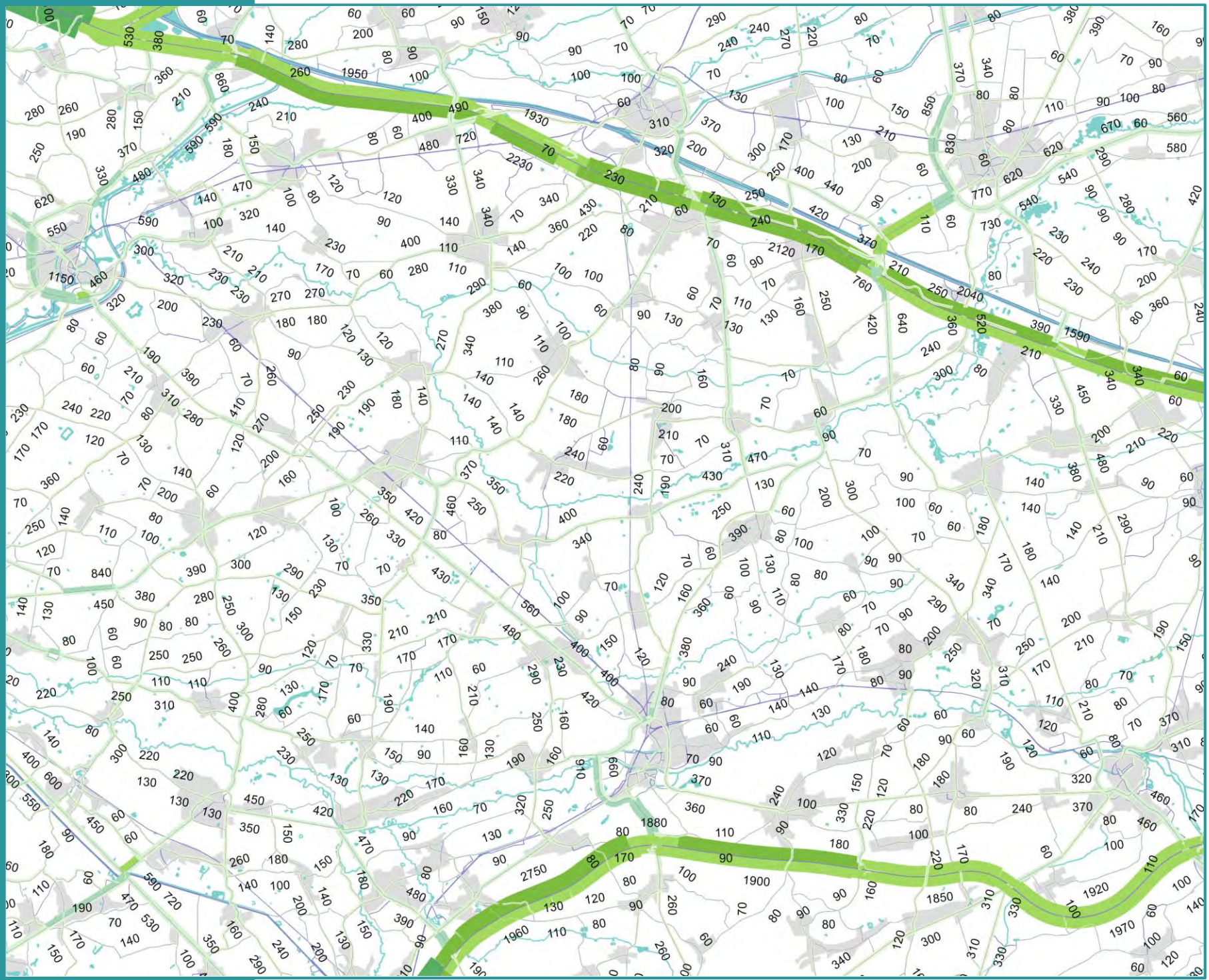
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 17

Scenario 1



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

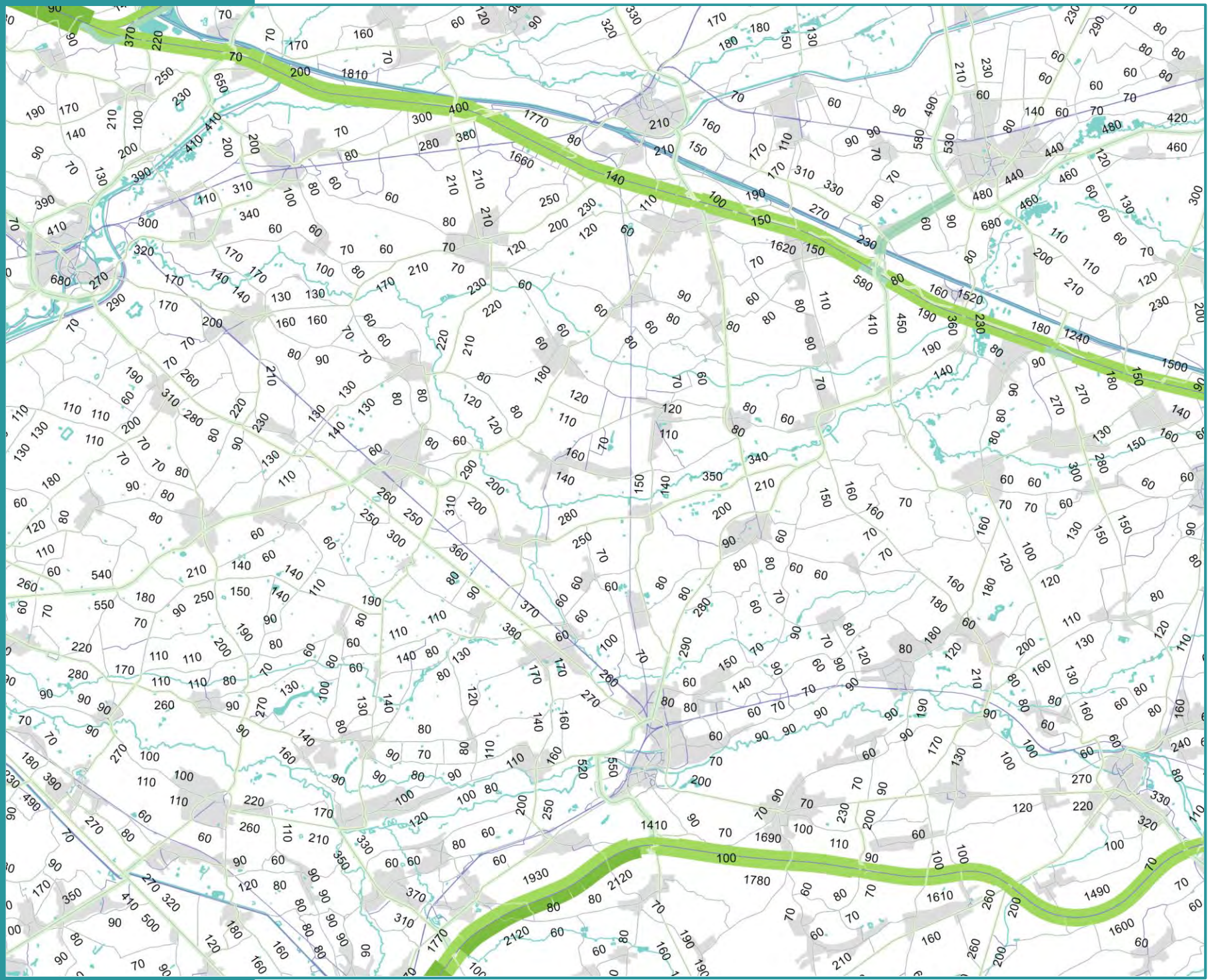
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 18

Scenario 1



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

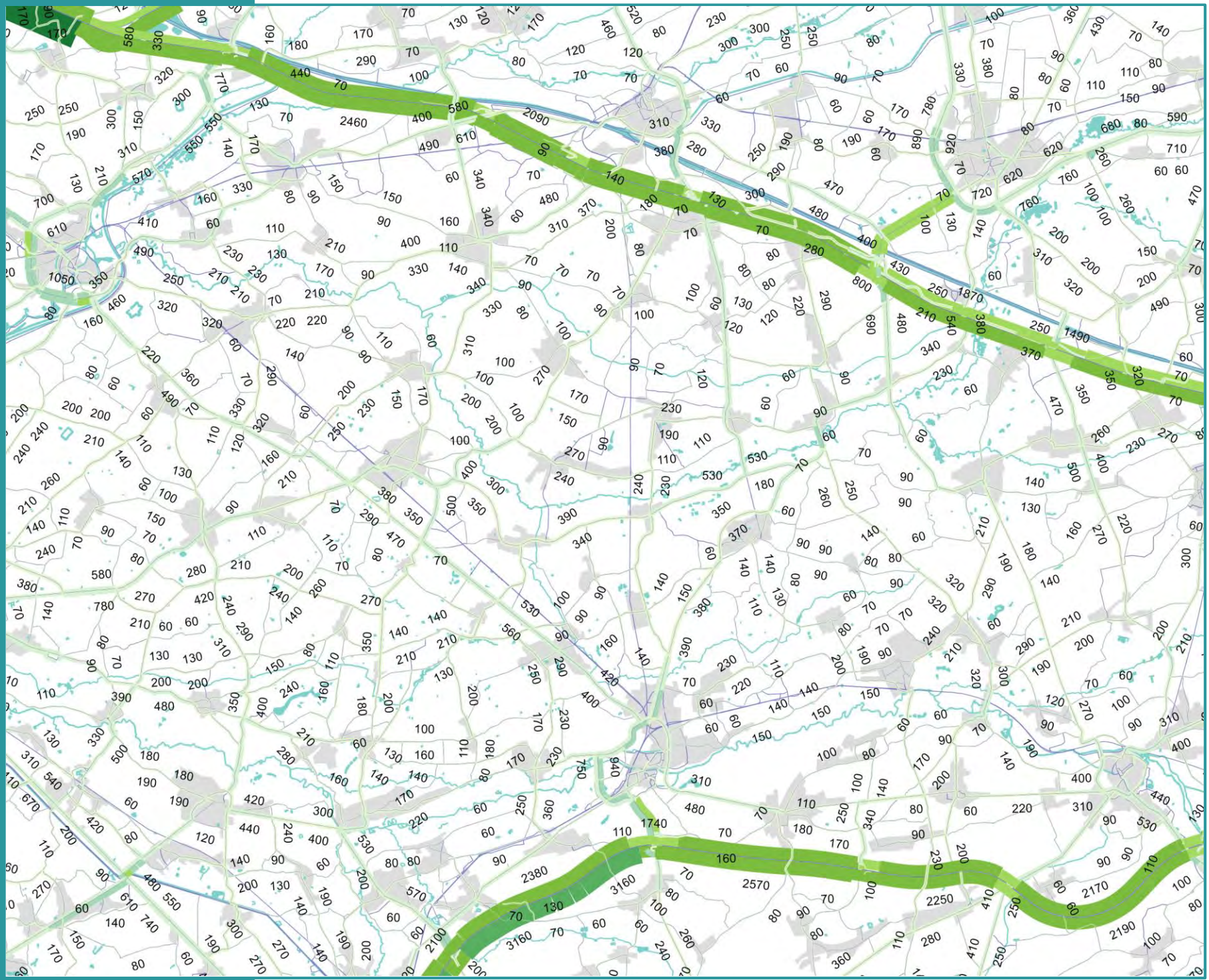
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 19

Scenario 1



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

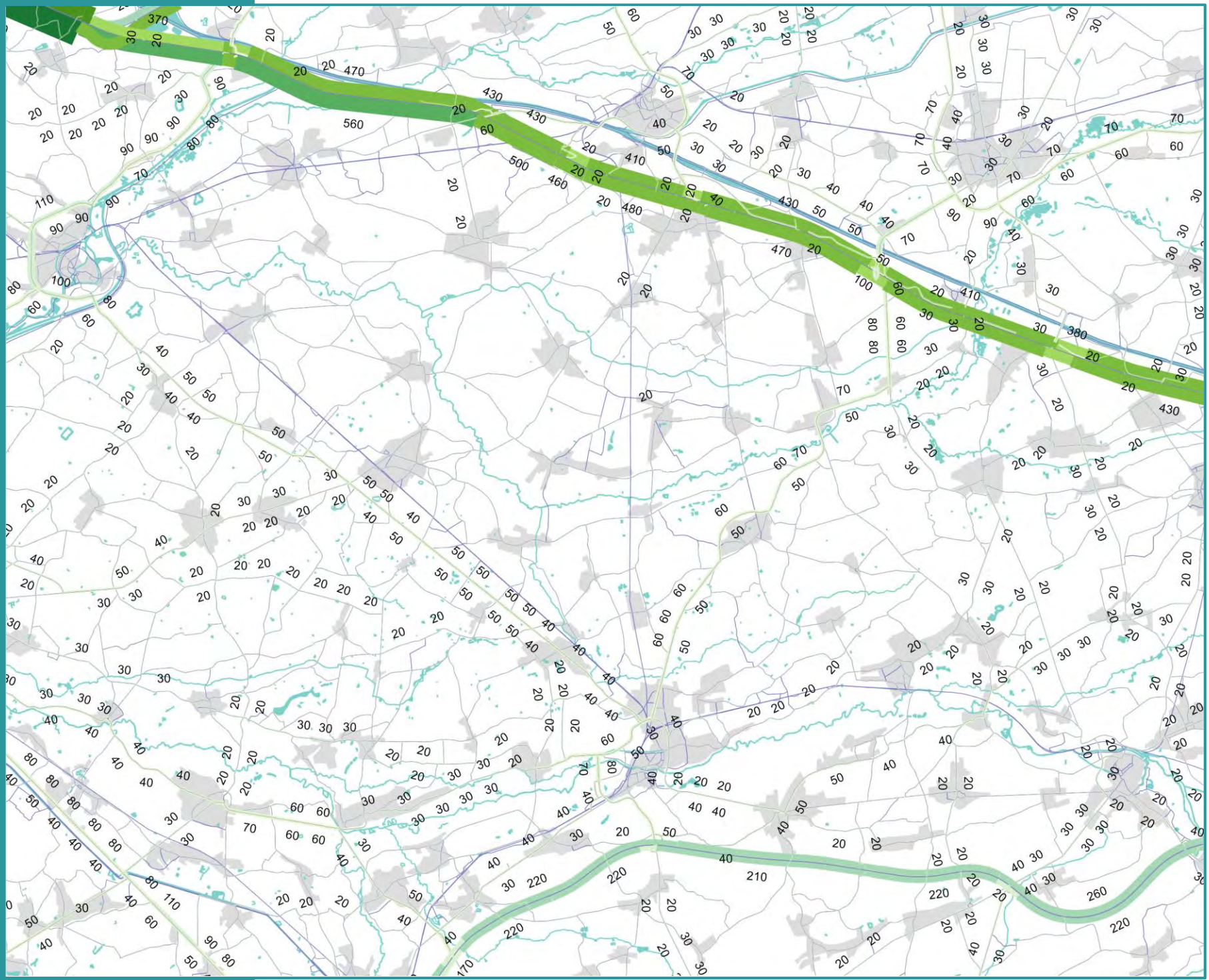
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 20

Scenario 1



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

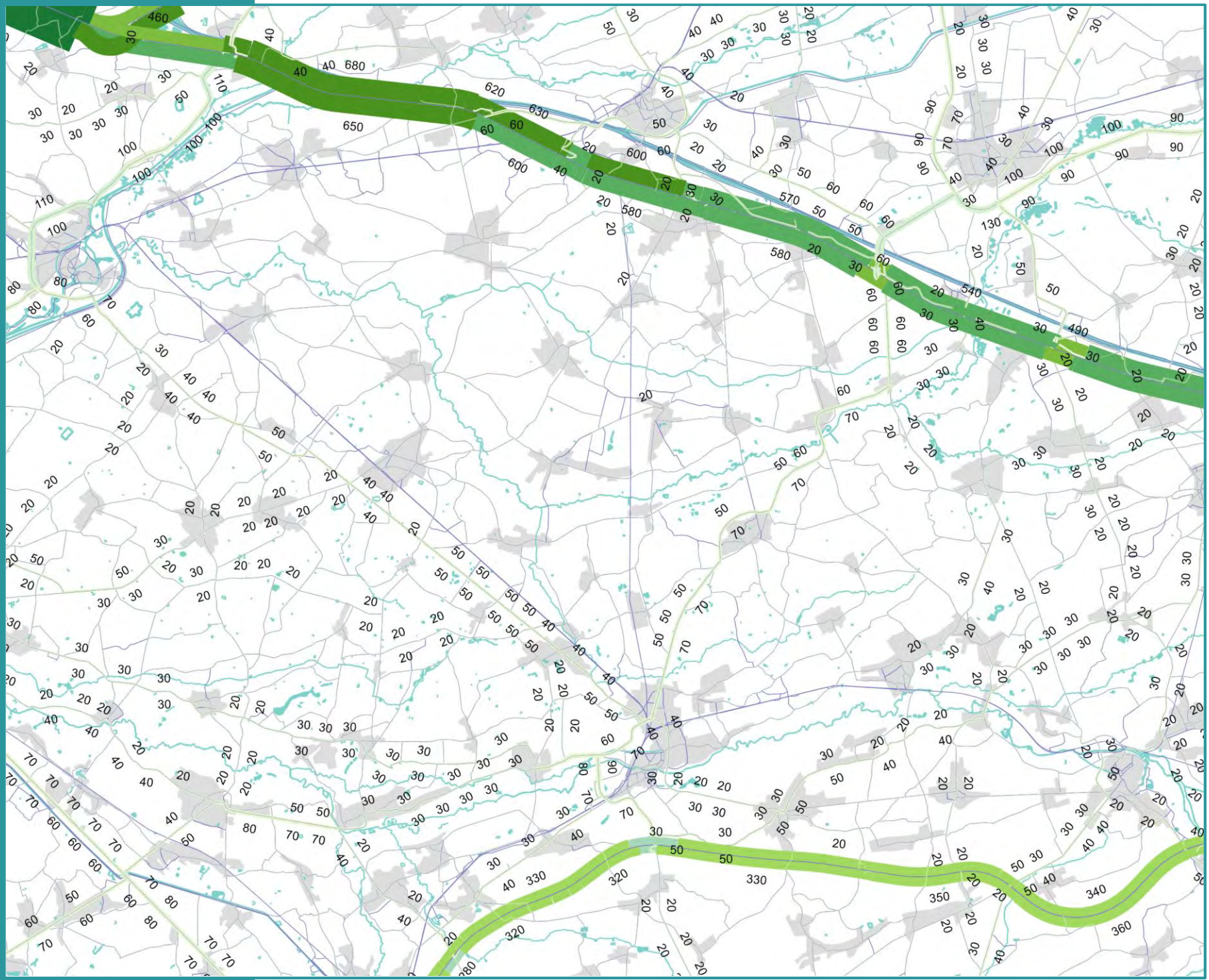
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 21

Scenario 1



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

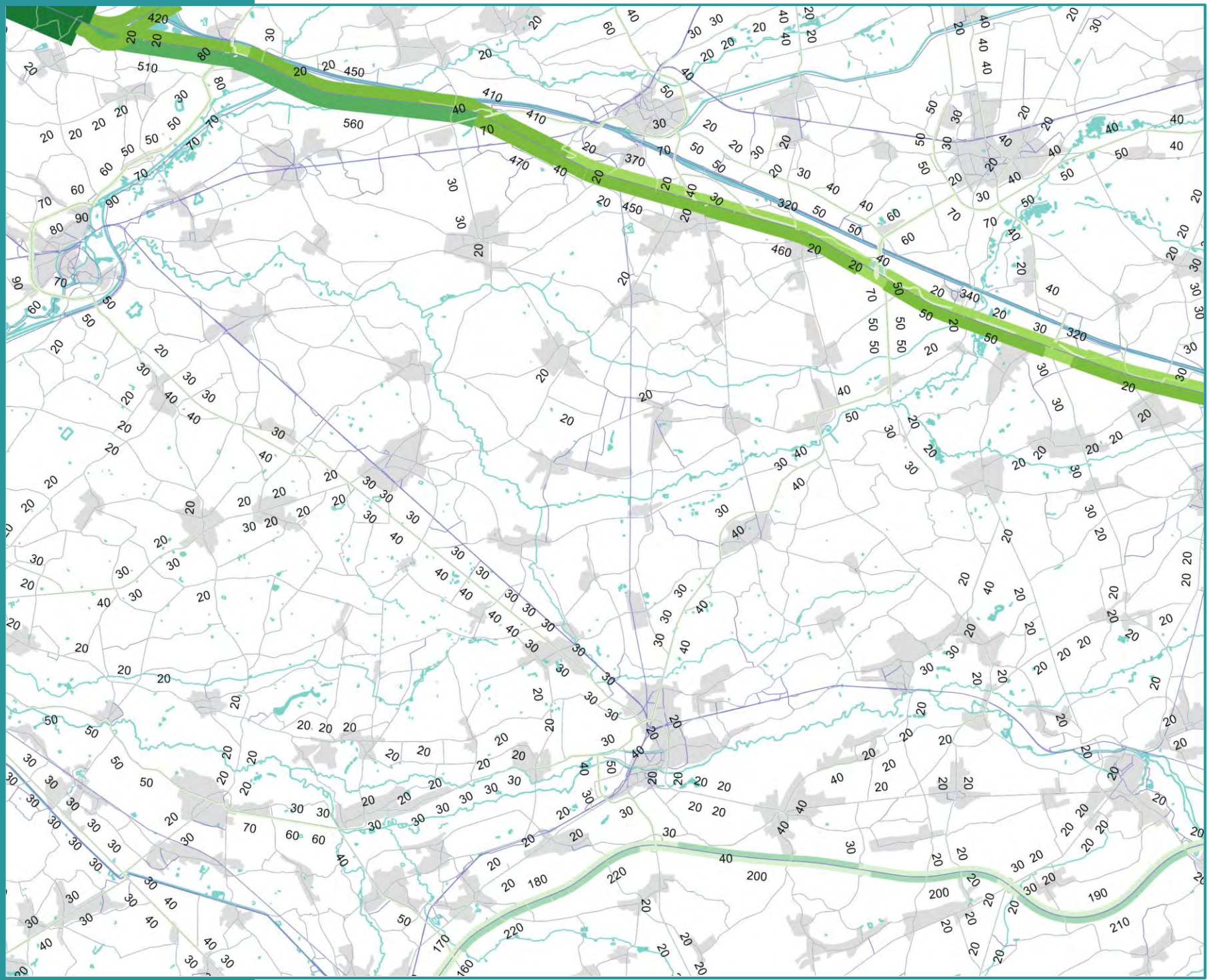
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 22

Scenario 1



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

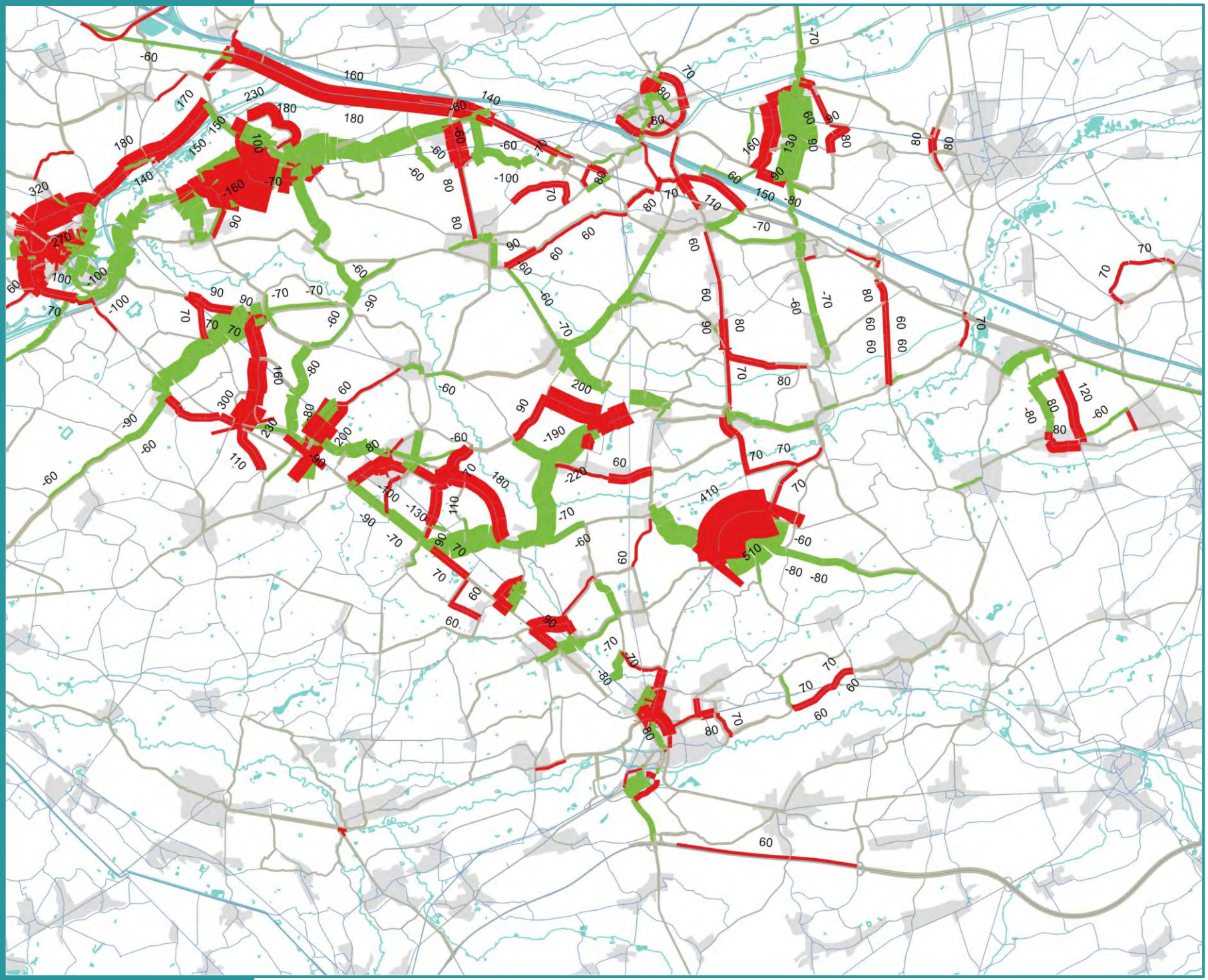
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 23

Scenario 1



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

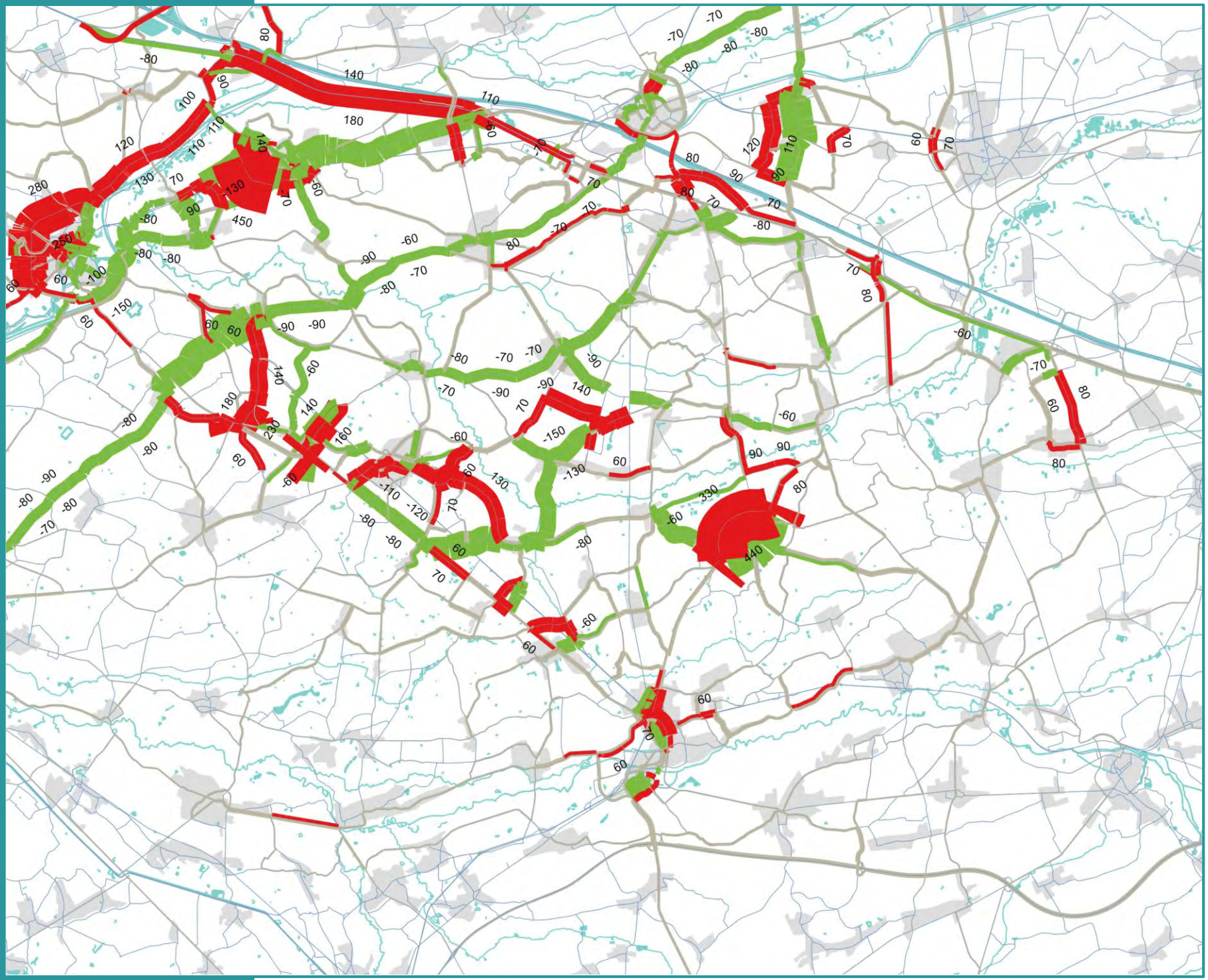
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 24

Scenario 1



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

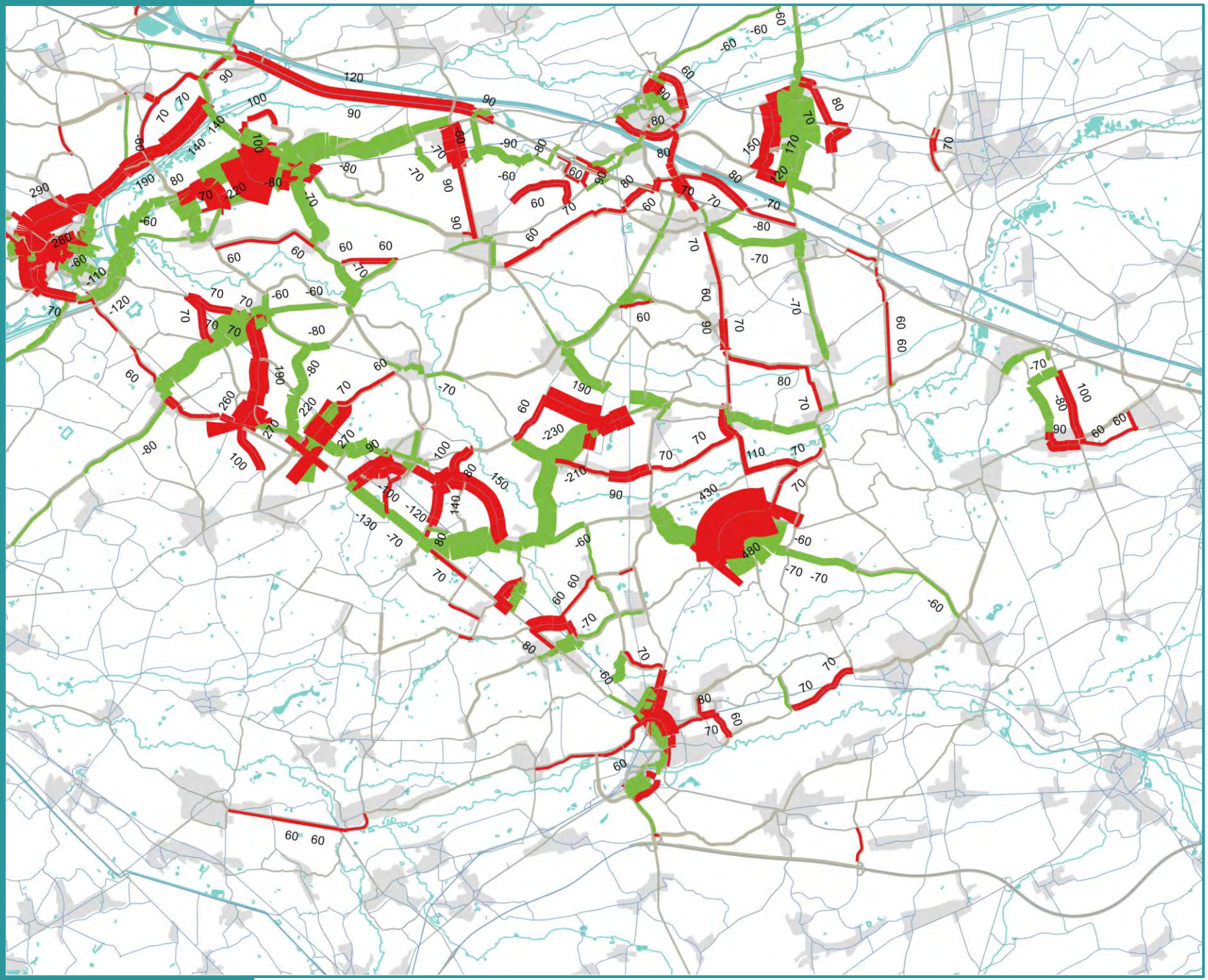
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 25

Scenario 1



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

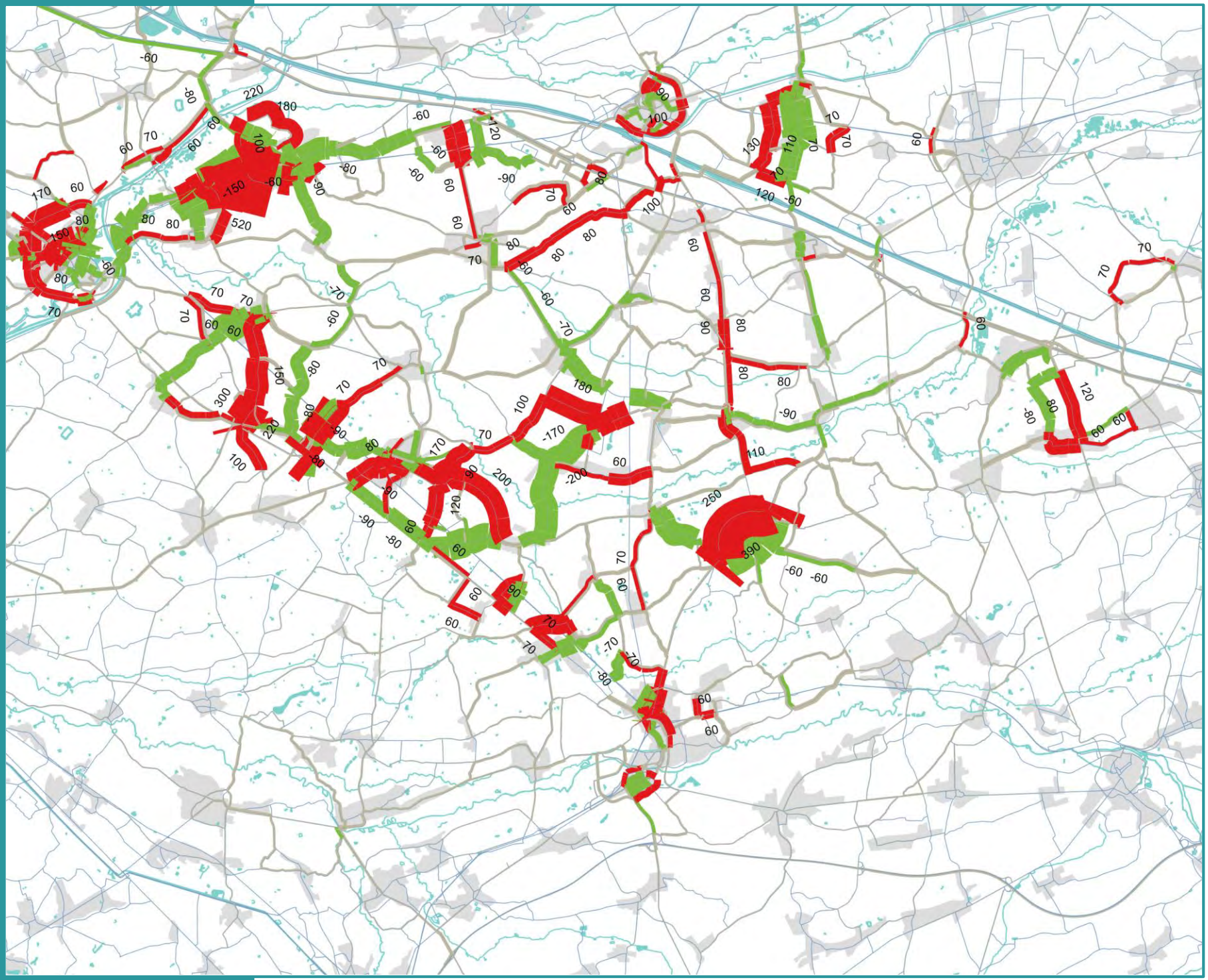
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 26 **Scenario 1**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

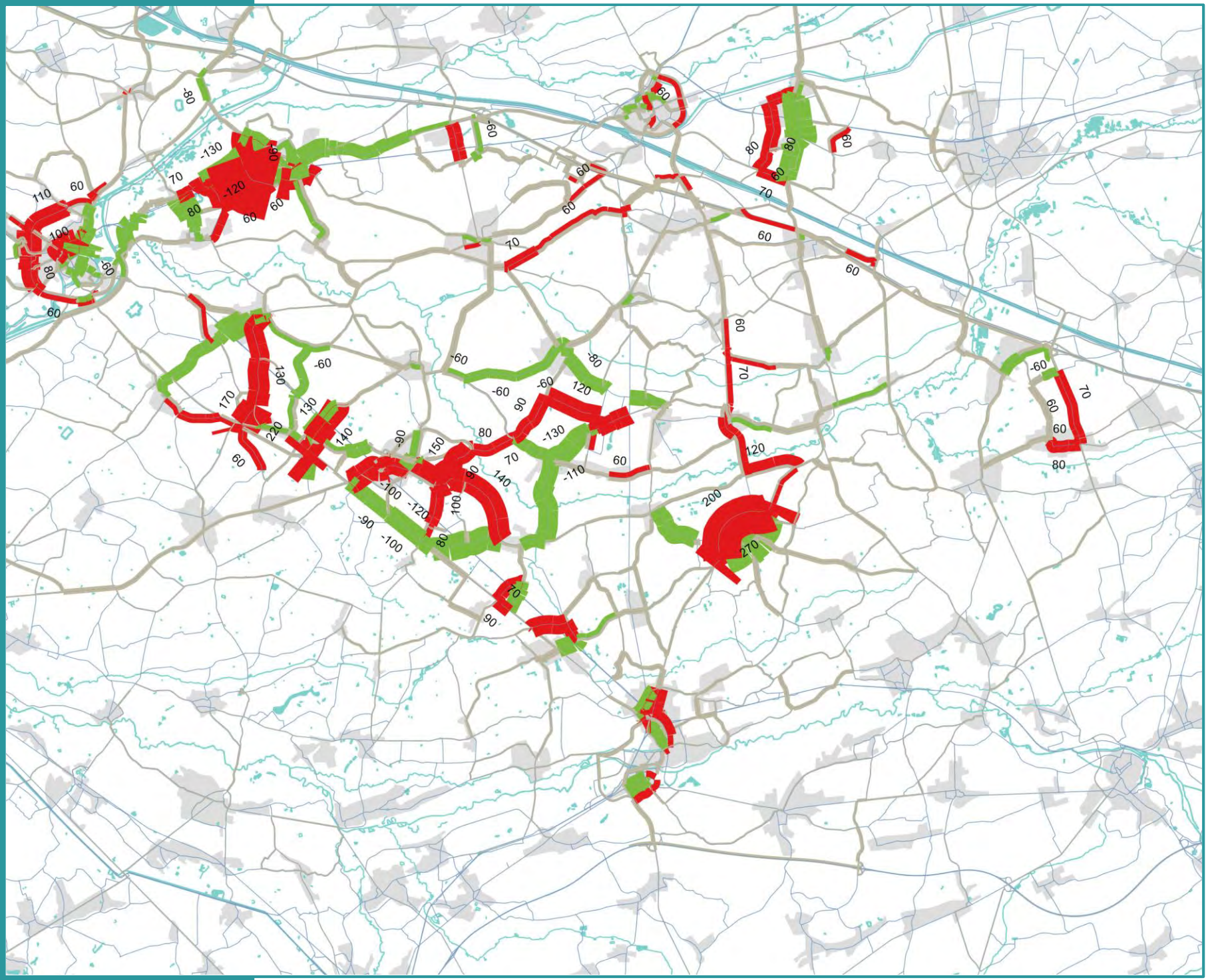
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 27 **Scenario 1**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

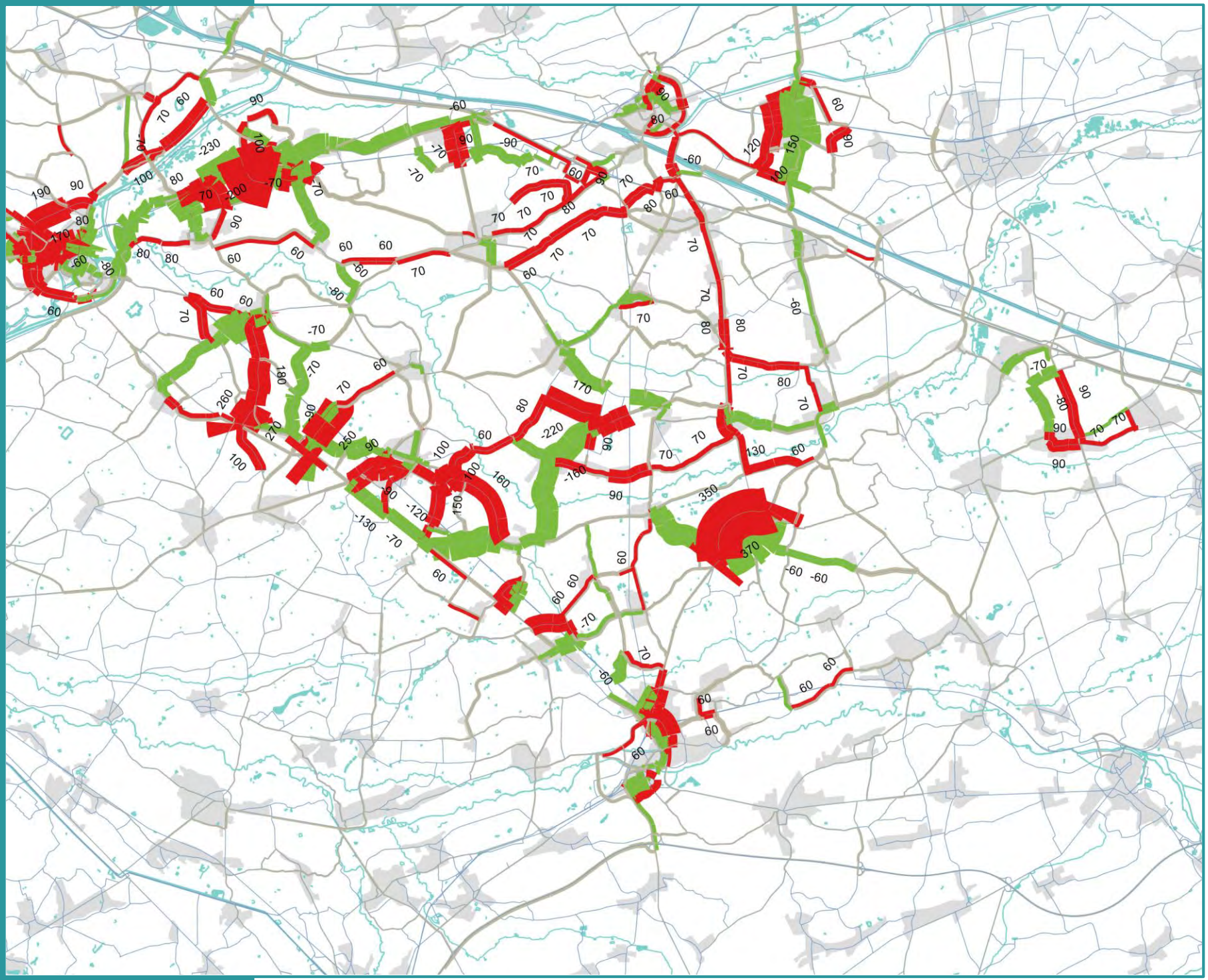
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 28 **Scenario 1**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

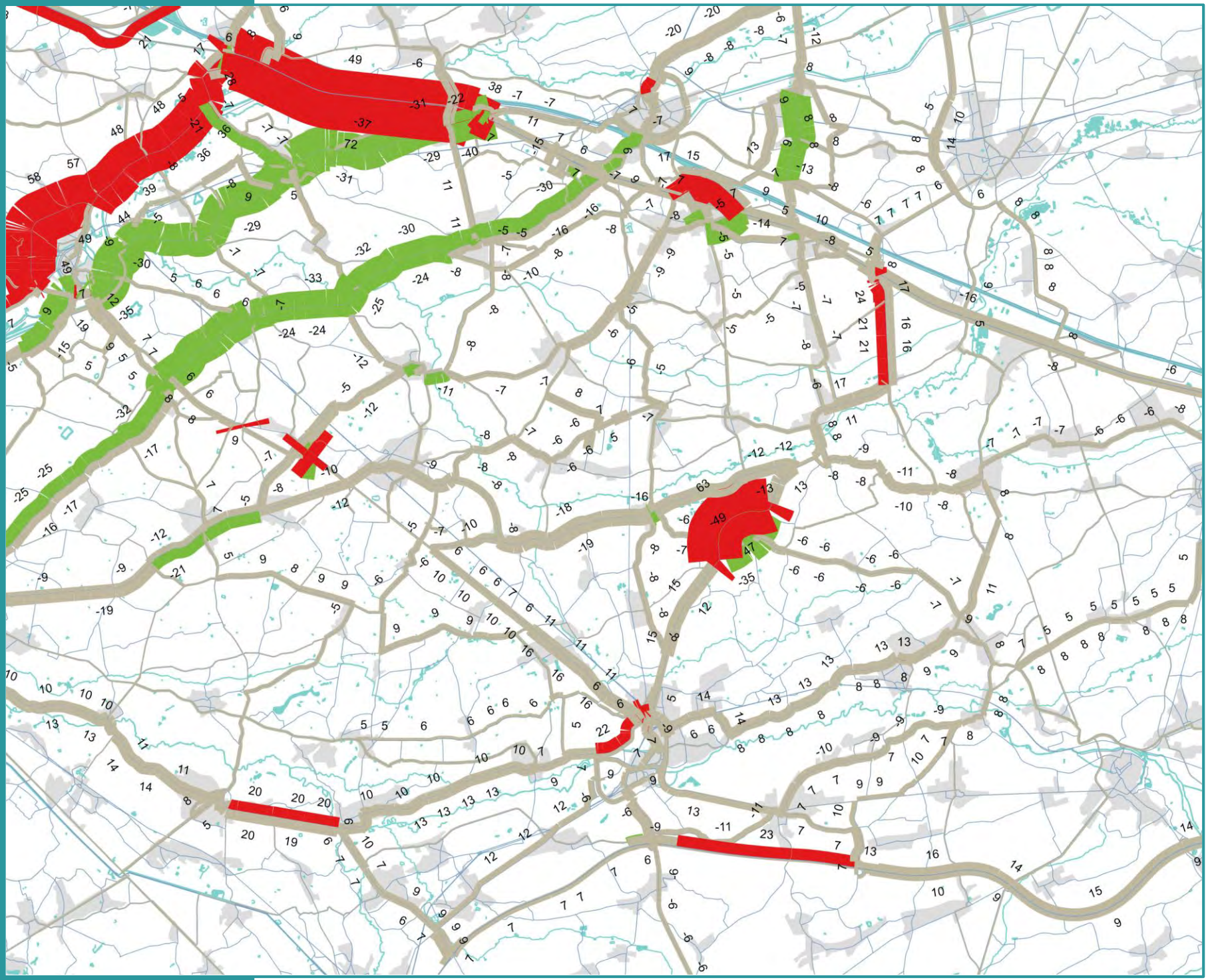
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 29

Scenario 1



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

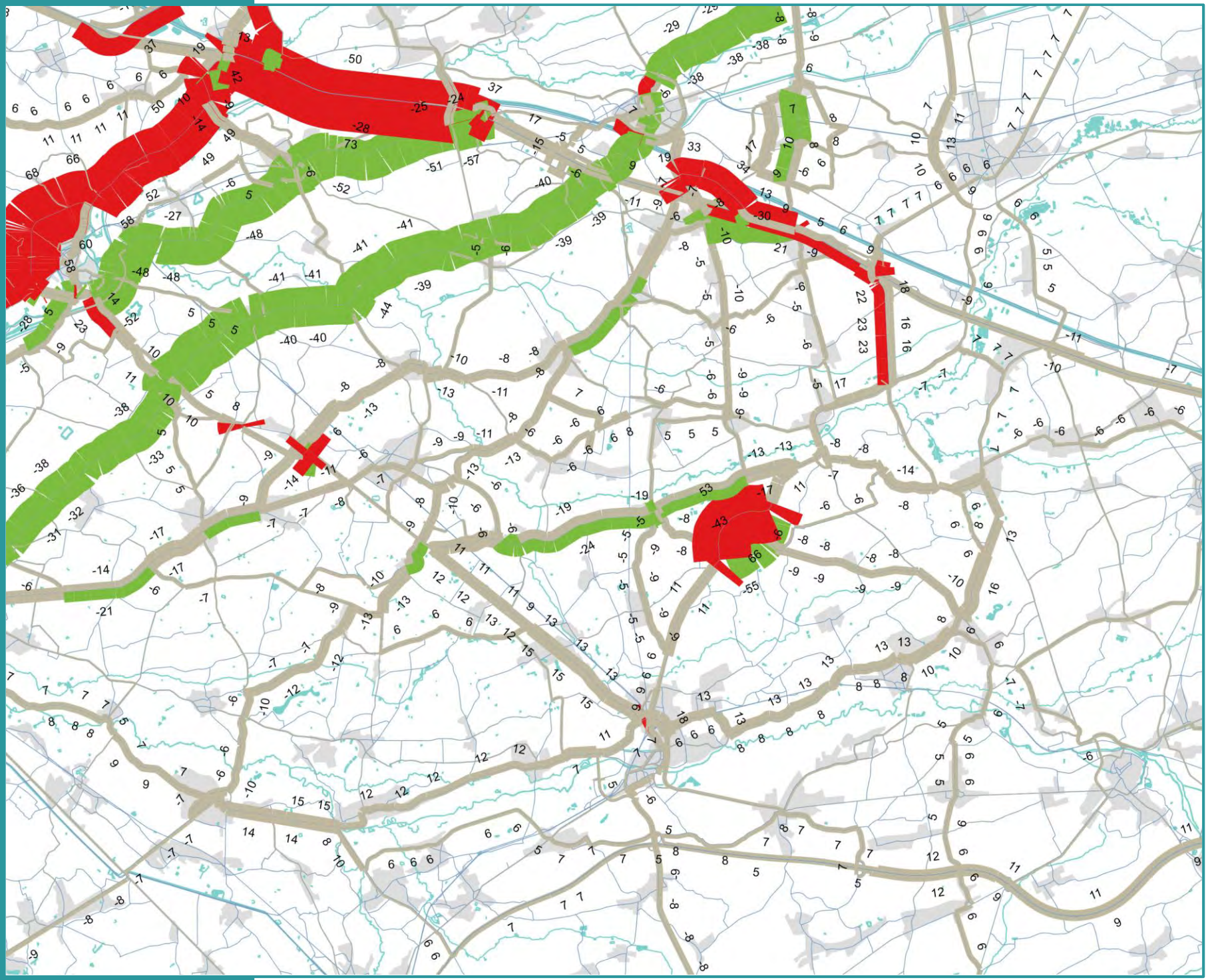
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 30

Scenario 1



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

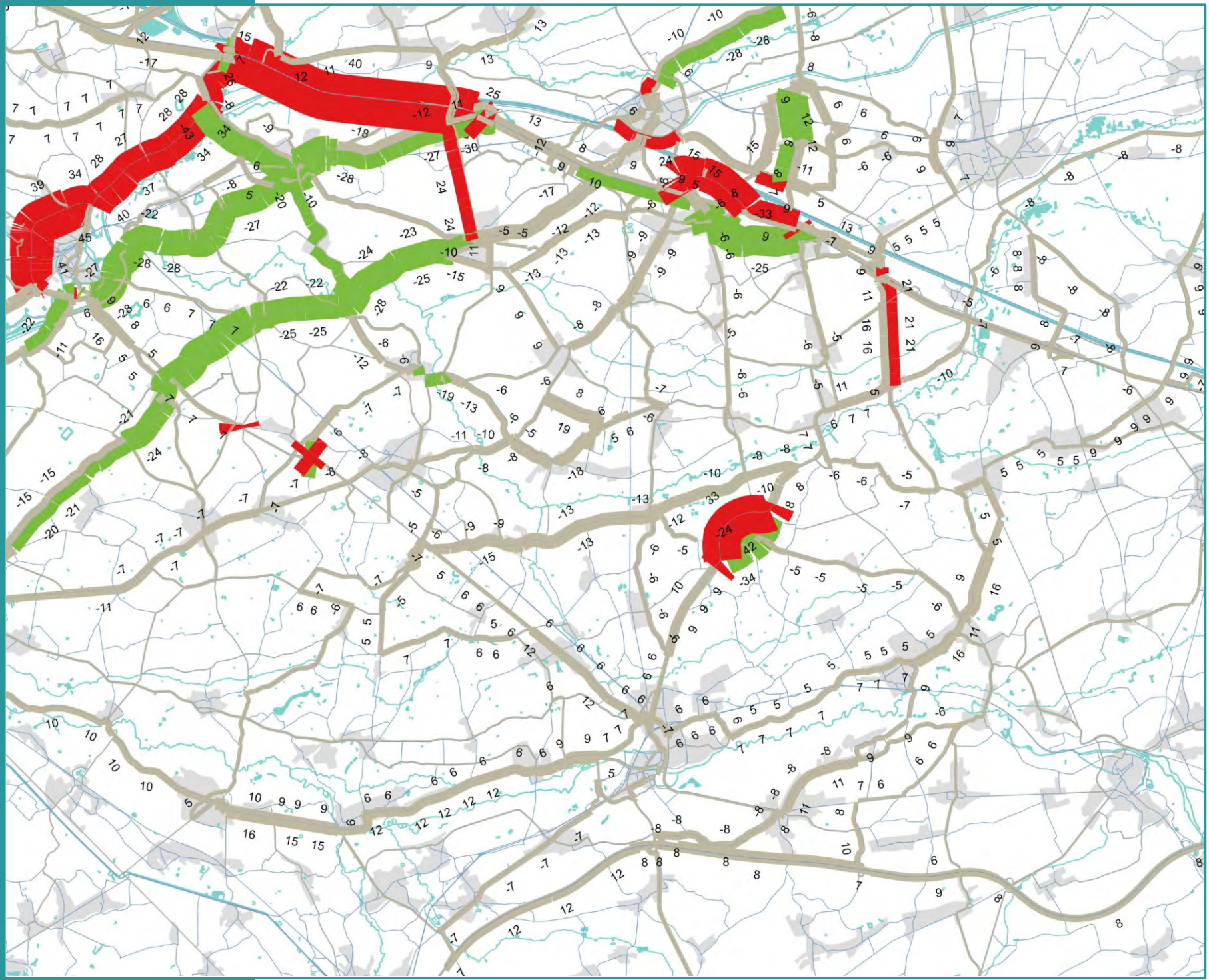
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 31

Scenario 1



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

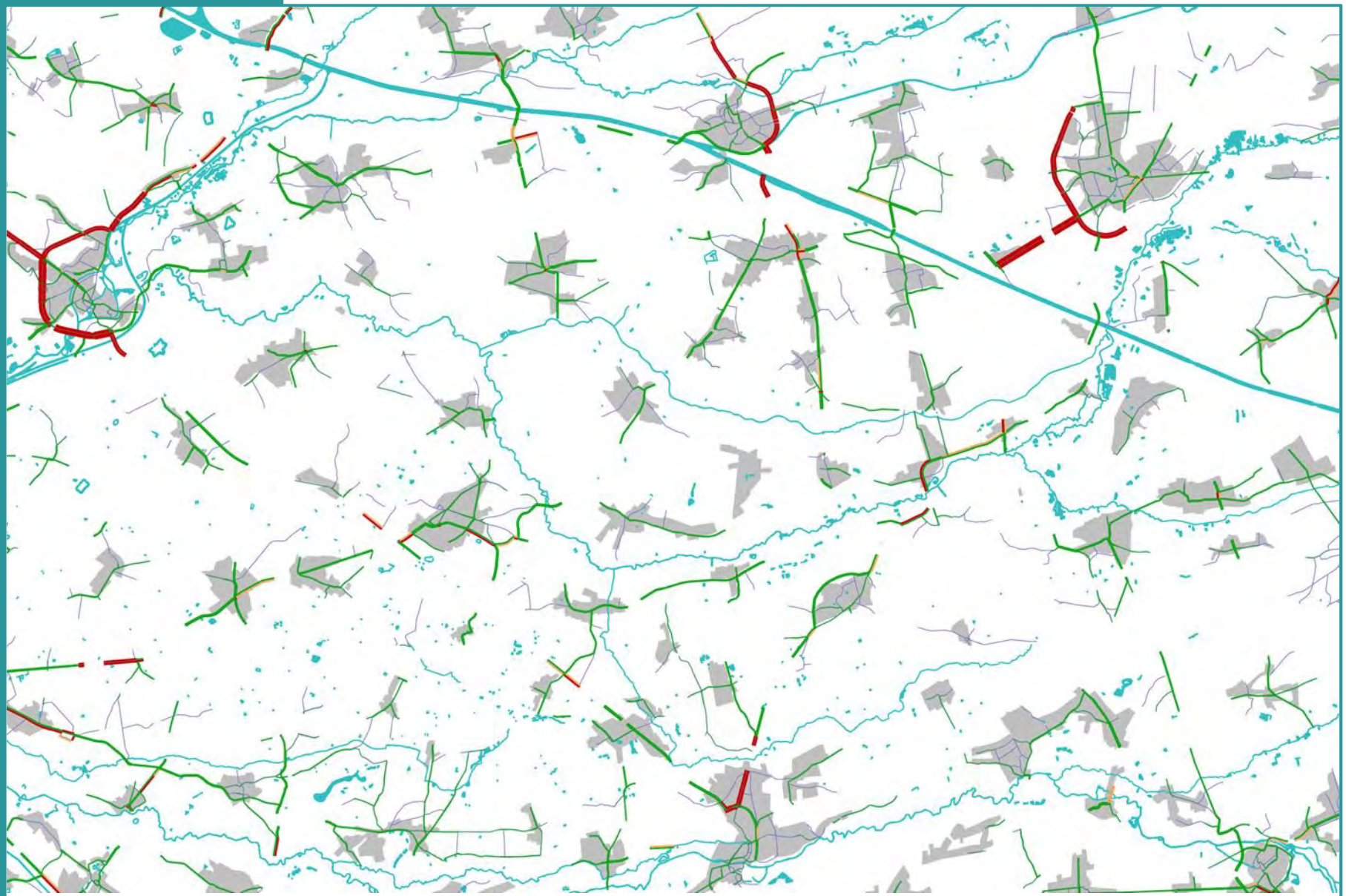
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 32

Scenario 1



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

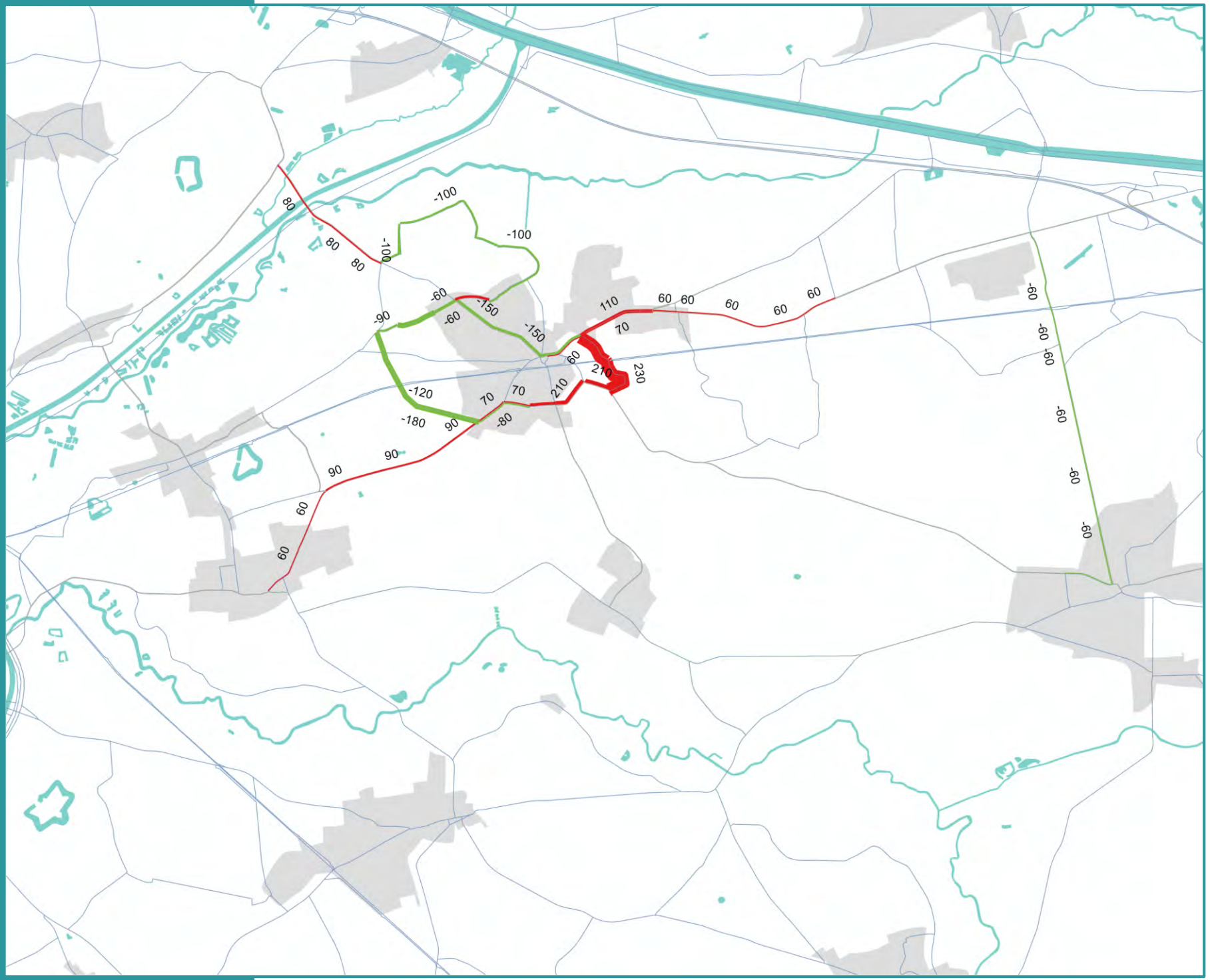


Scenario 1B

- **Verschillen t.o.v. Scenario 1 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 34**

Figuur 34

Scenario 1B



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.: Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

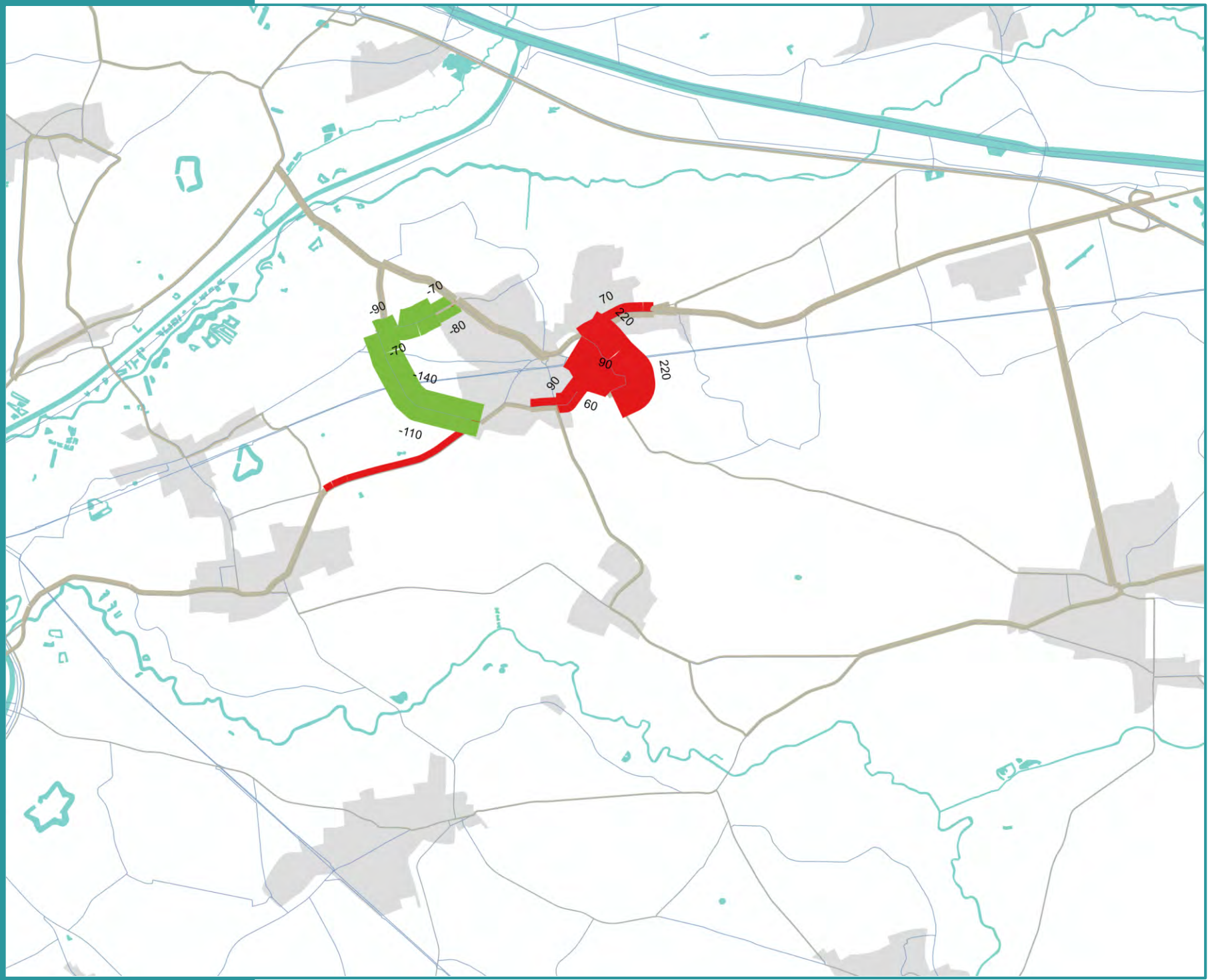
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 35 **Scenario 1B**



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.: Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

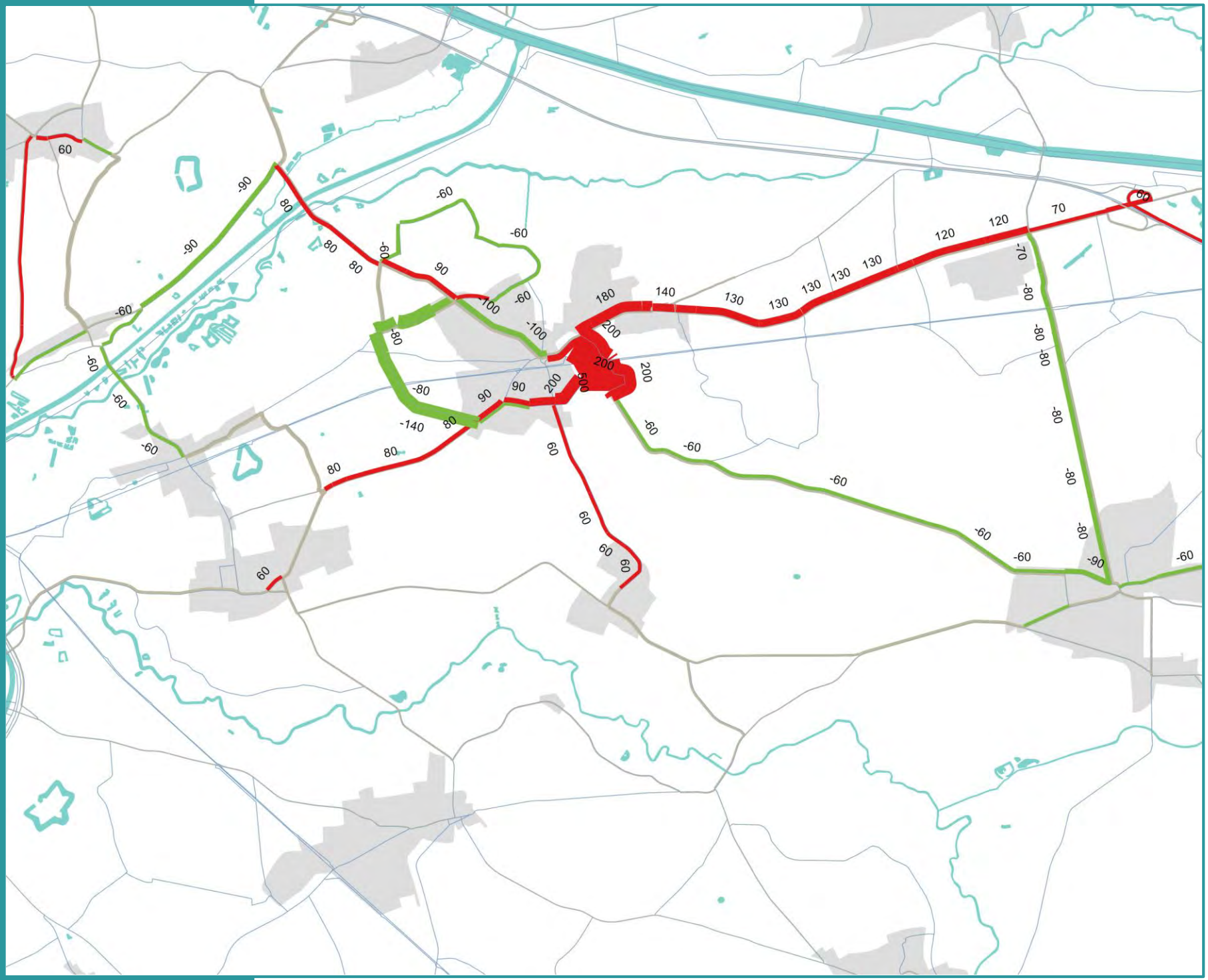
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 36

Scenario 1B



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.: Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

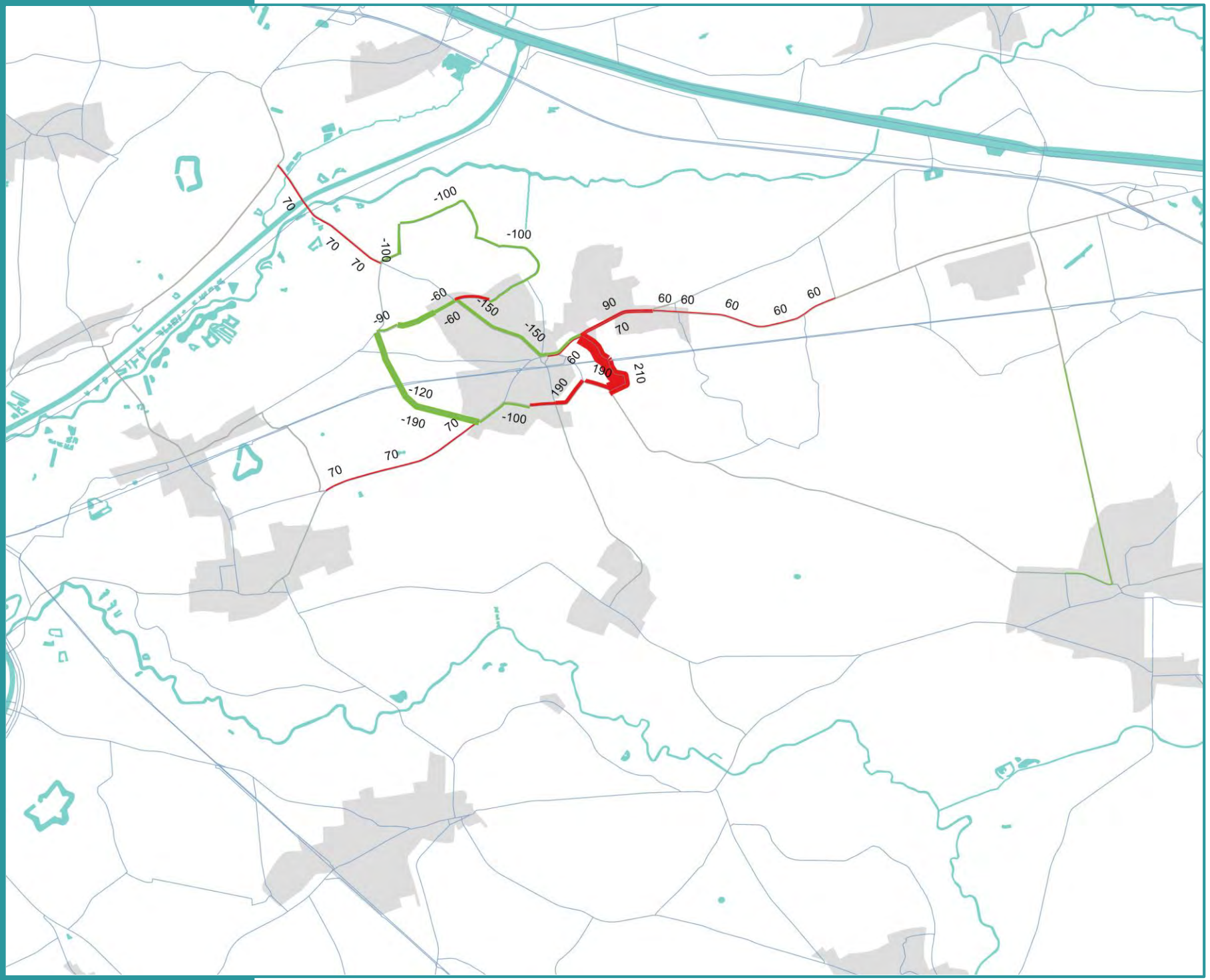
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 37

Scenario 1B



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

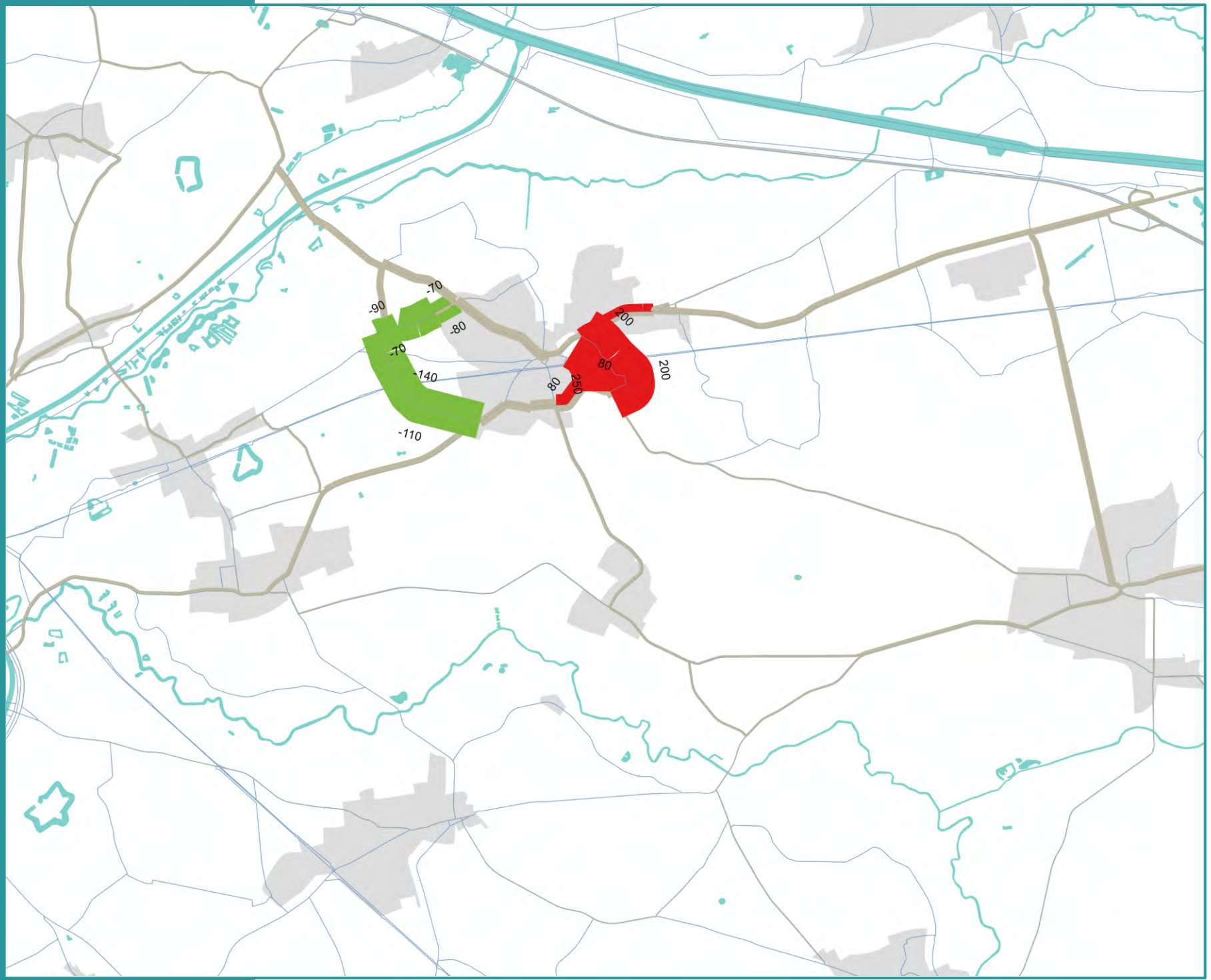
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 38 **Scenario 1B**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

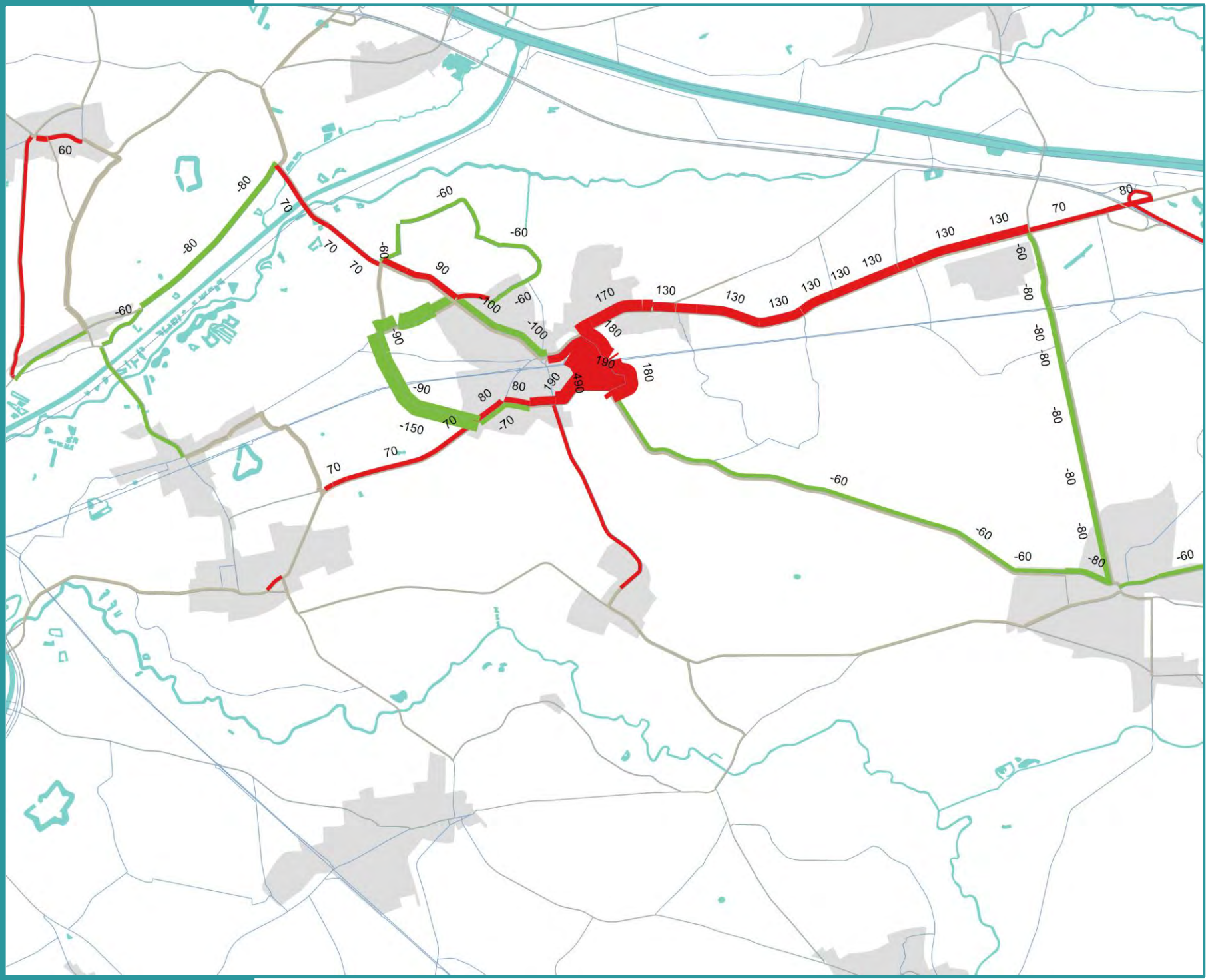
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 39

Scenario 1B



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 40

Scenario 1B



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 41

Scenario 1B



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 42

Scenario 1B



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

N13

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

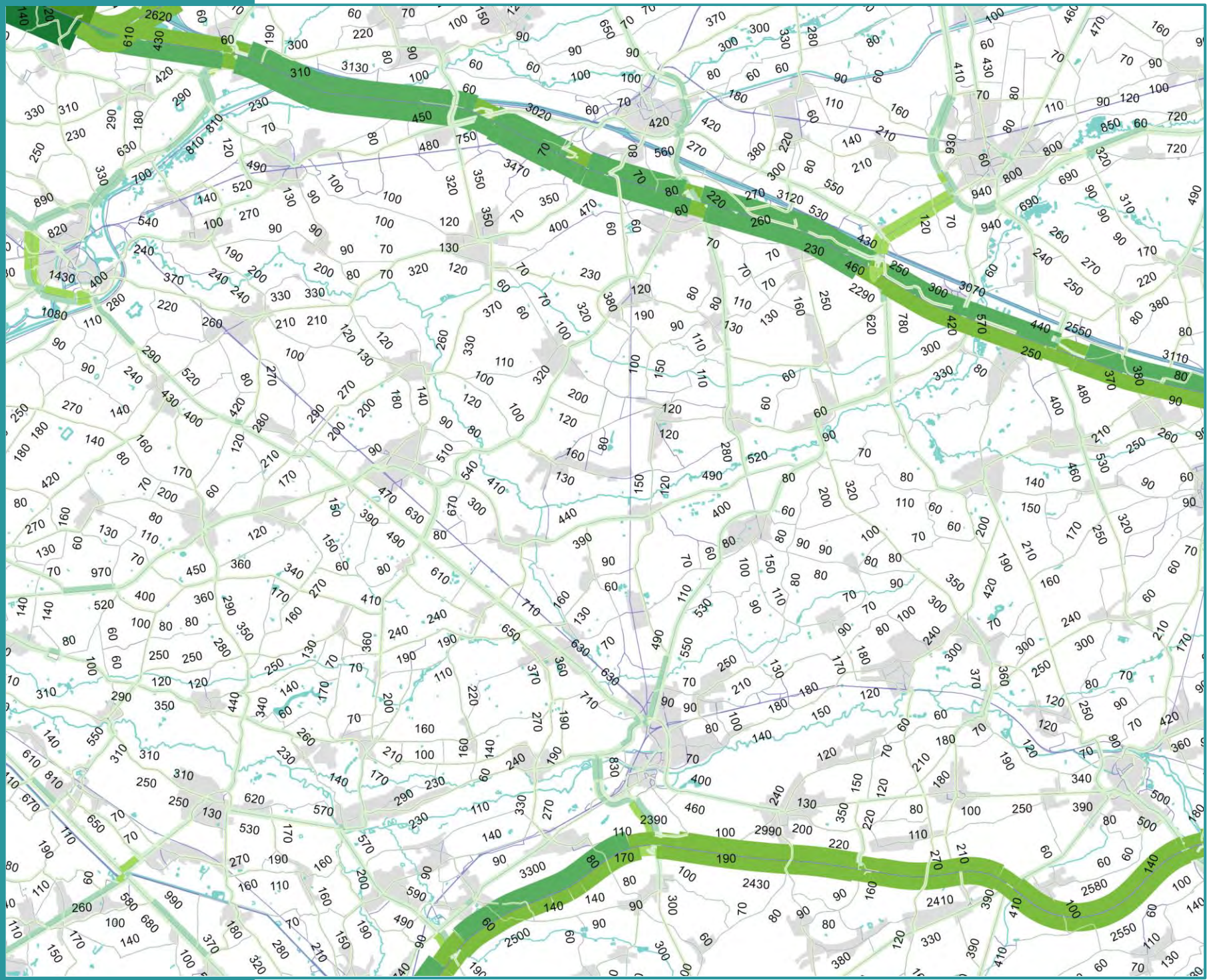


Scenario 2

- Toedelingsresultaten (PAE/PW/VR) - vanaf slide 44
- Verschillen t.o.v. referentie 2030 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 53
- Verschillen t.o.v. Scenario 1 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 62
- Leefbaarheid in kernen - slide 71

Figuur 44

Scenario 2



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

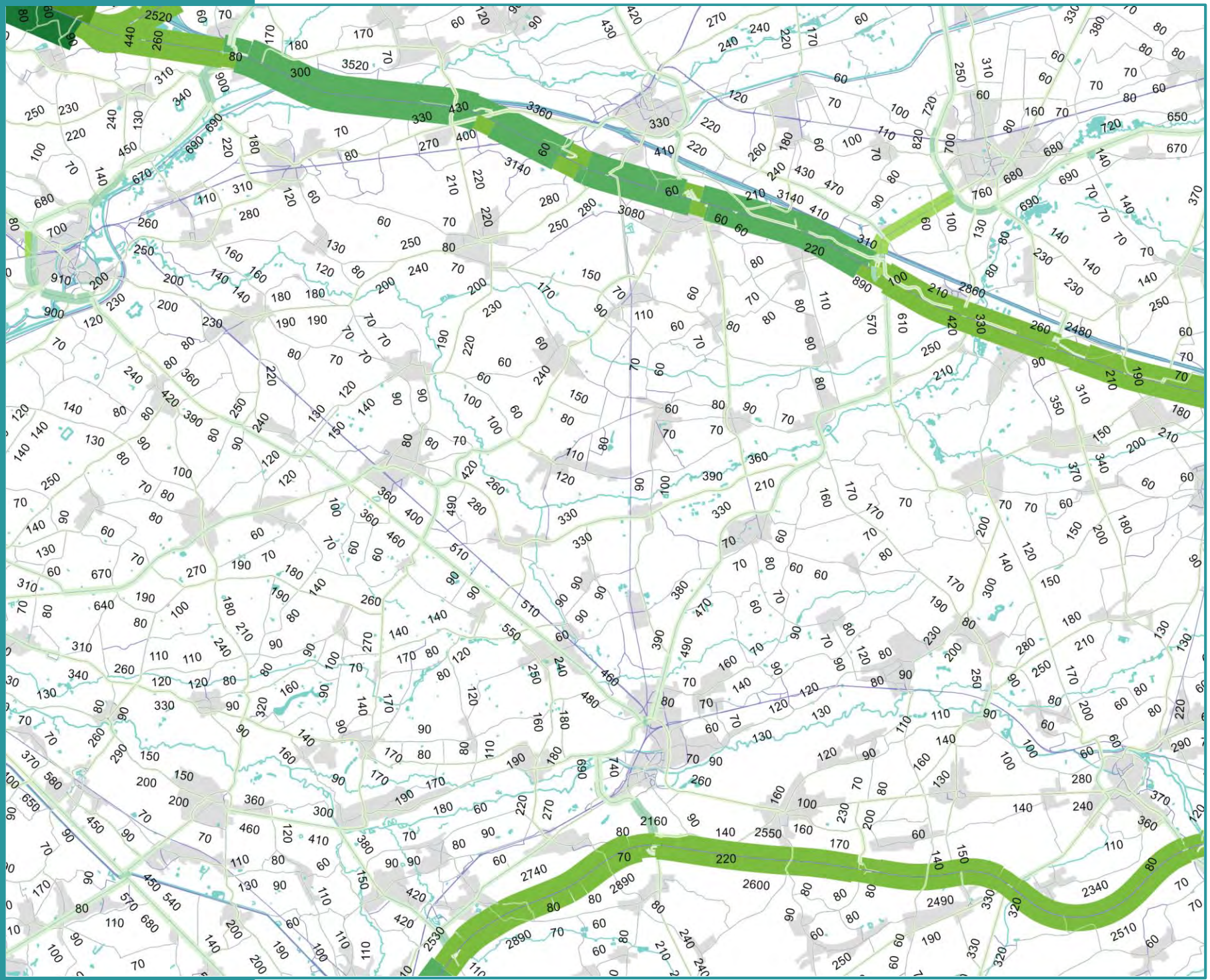
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 45

Scenario 2



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 46

Scenario 2



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

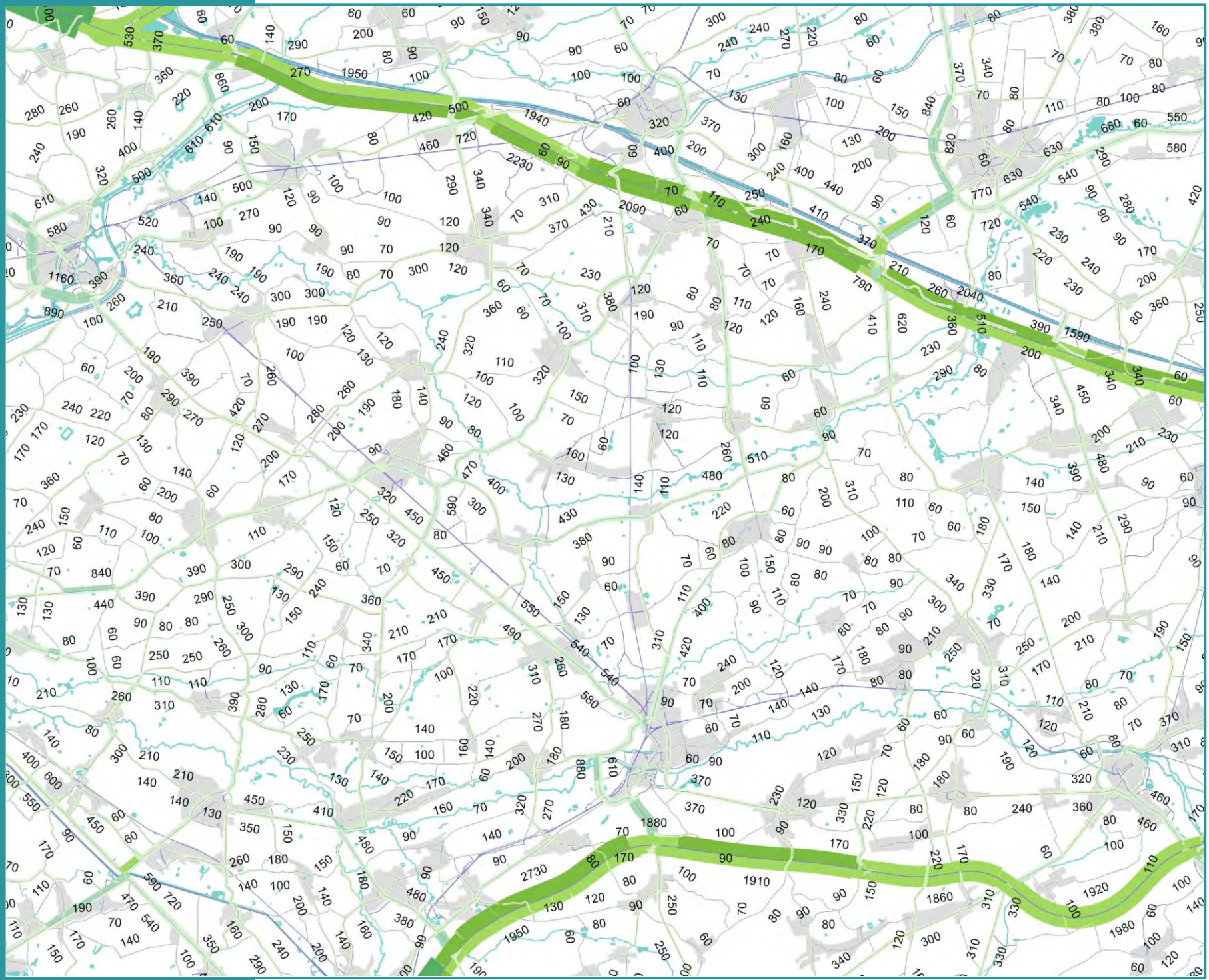
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 47

Scenario 2



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

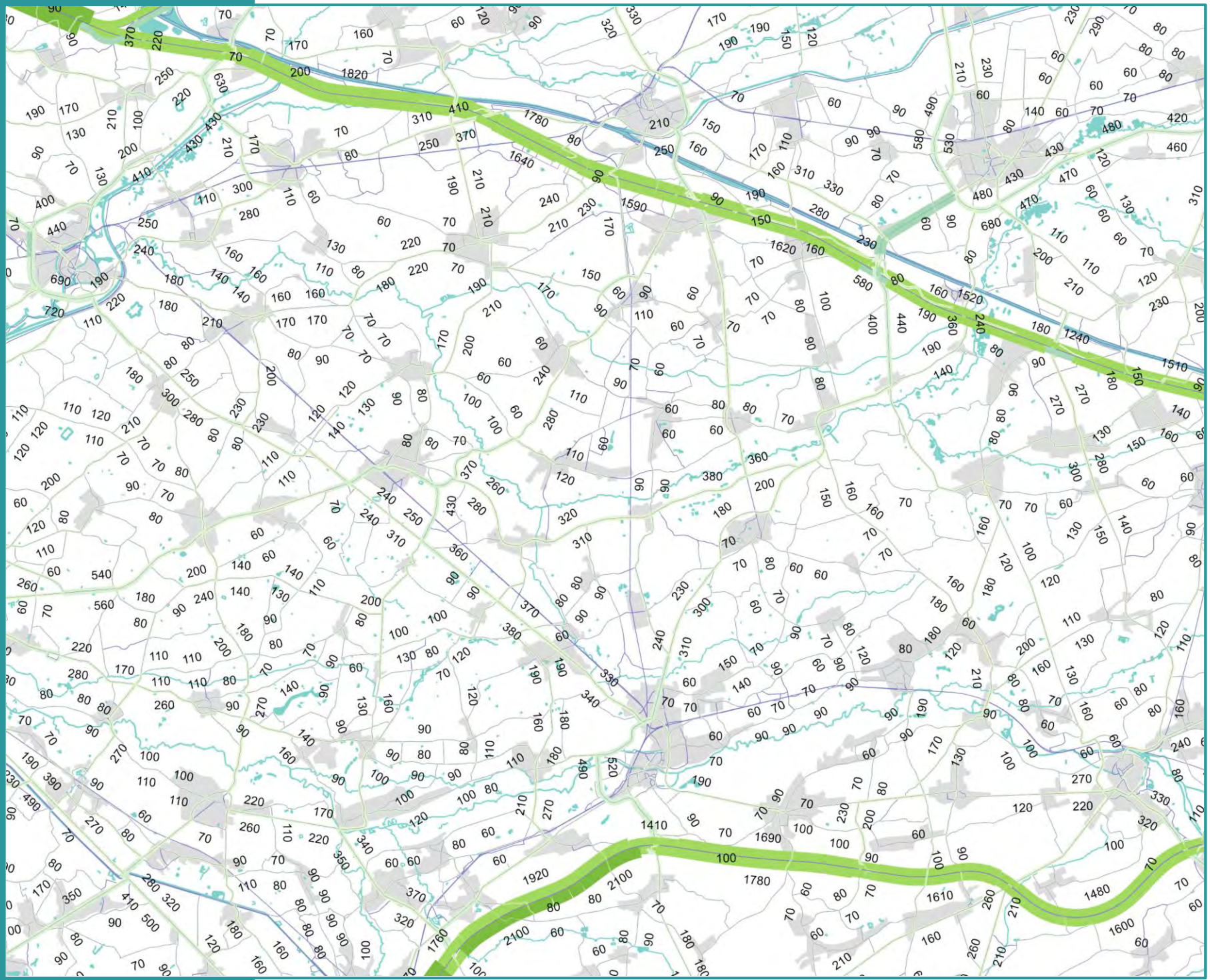
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 48

Scenario 2



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

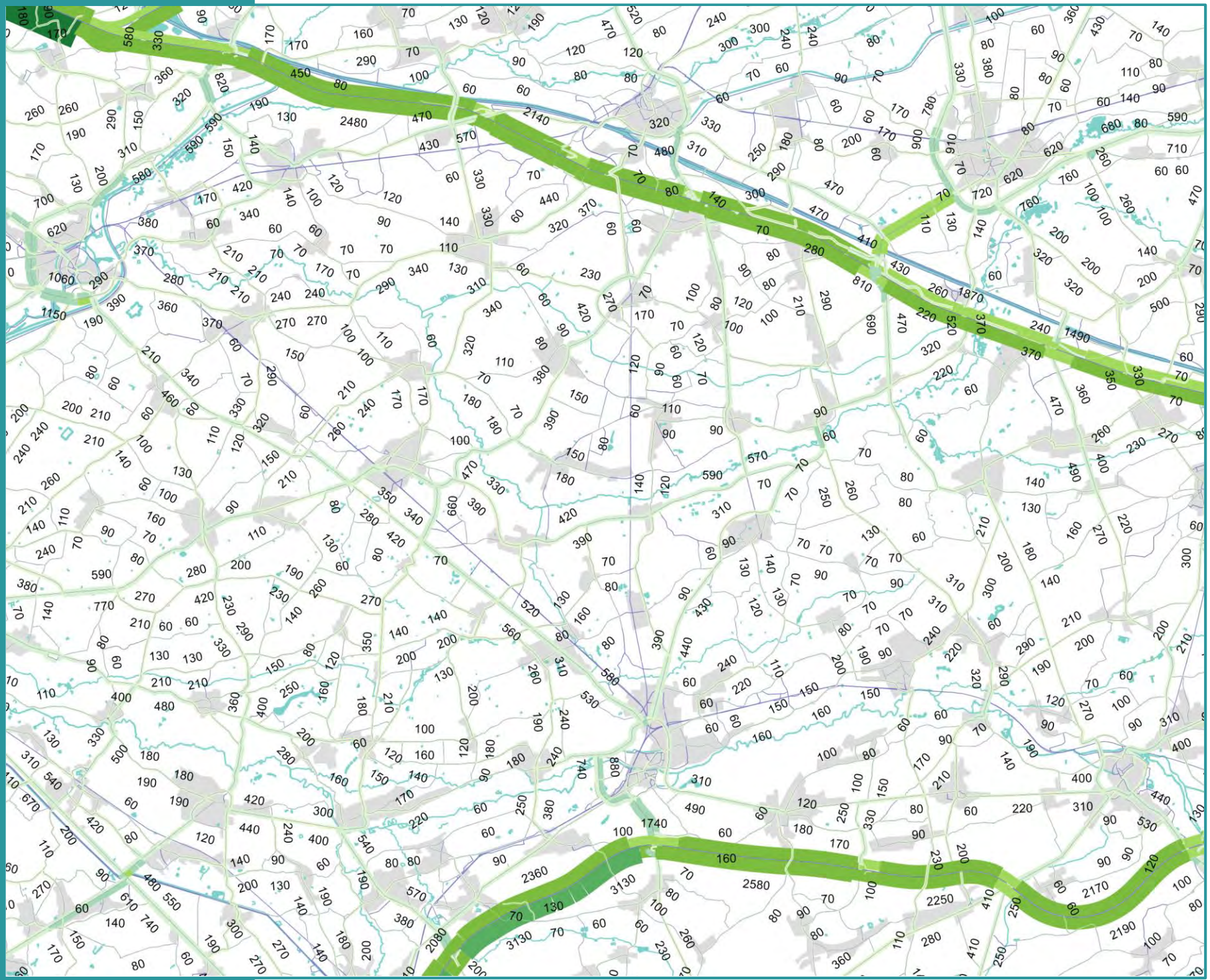
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 49

Scenario 2



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

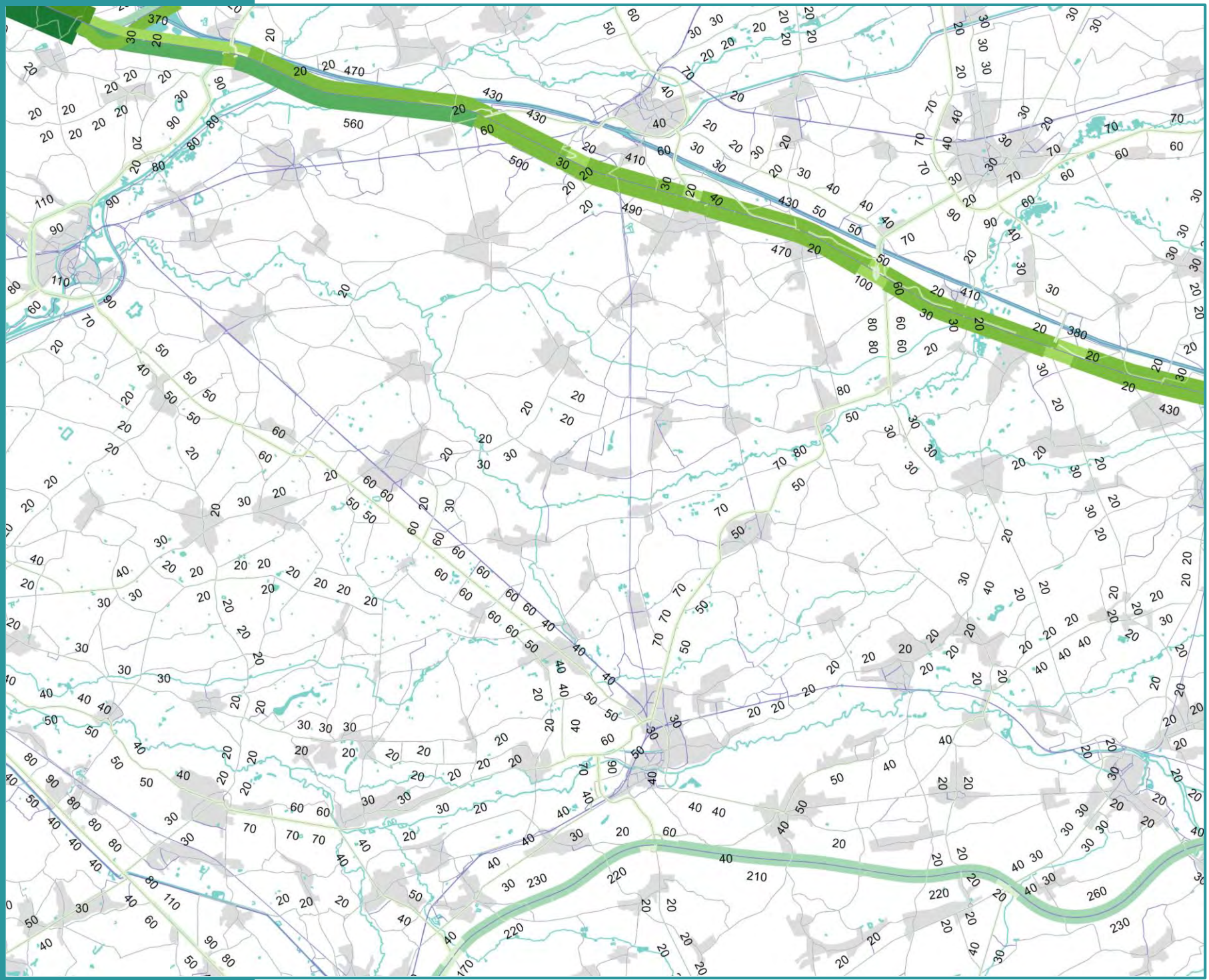
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 50

Scenario 2



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

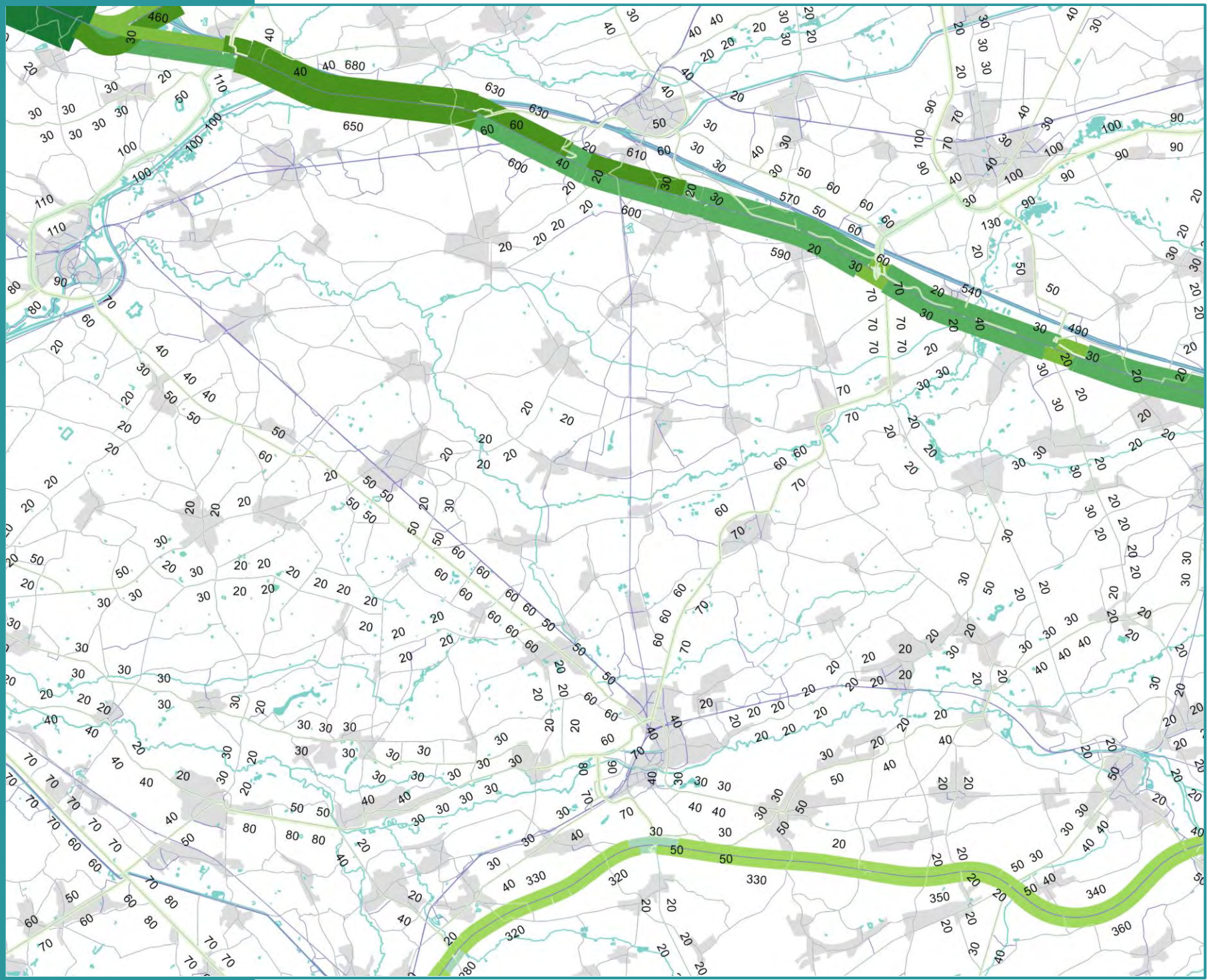
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 51

Scenario 2



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

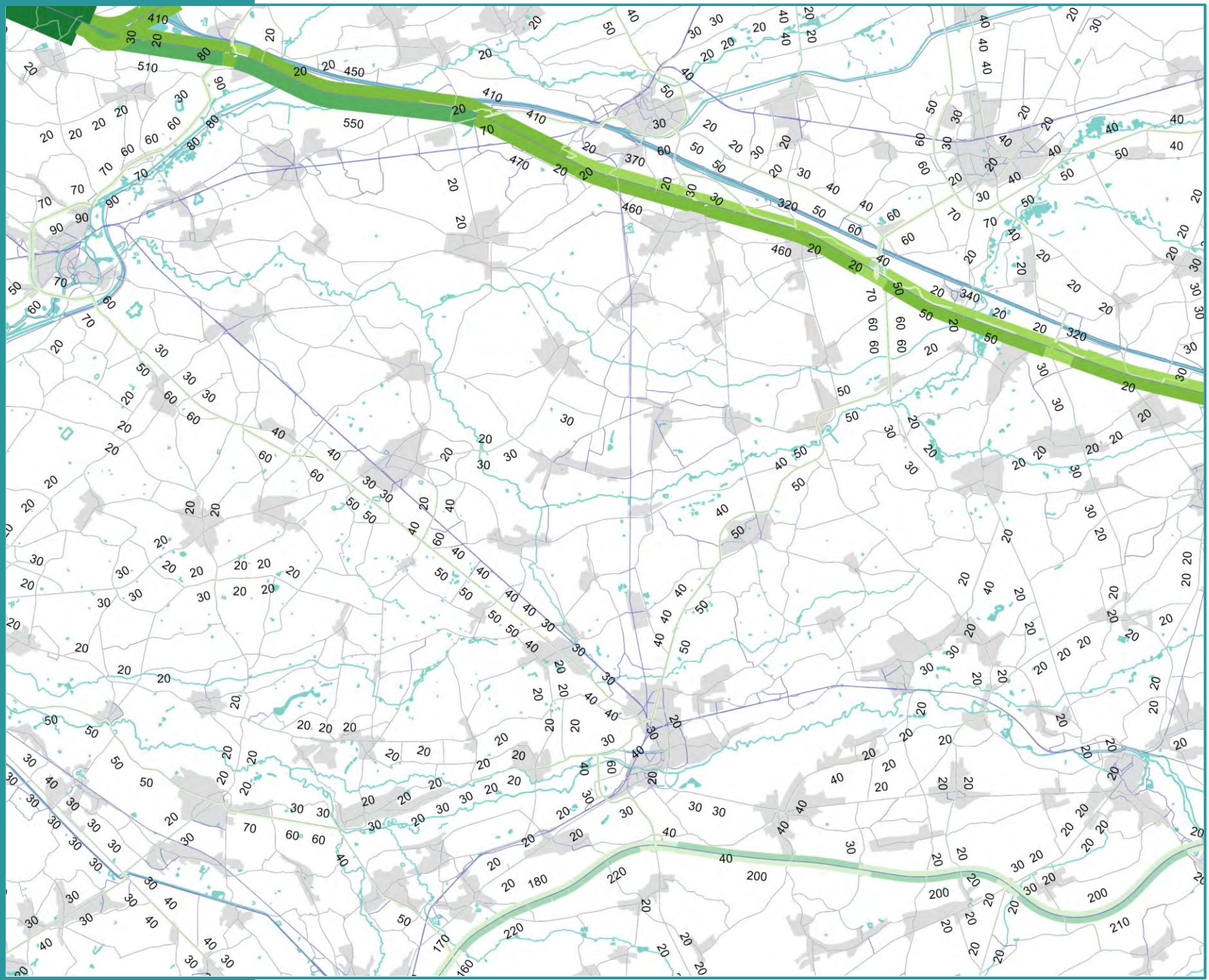
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 52

Scenario 2



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

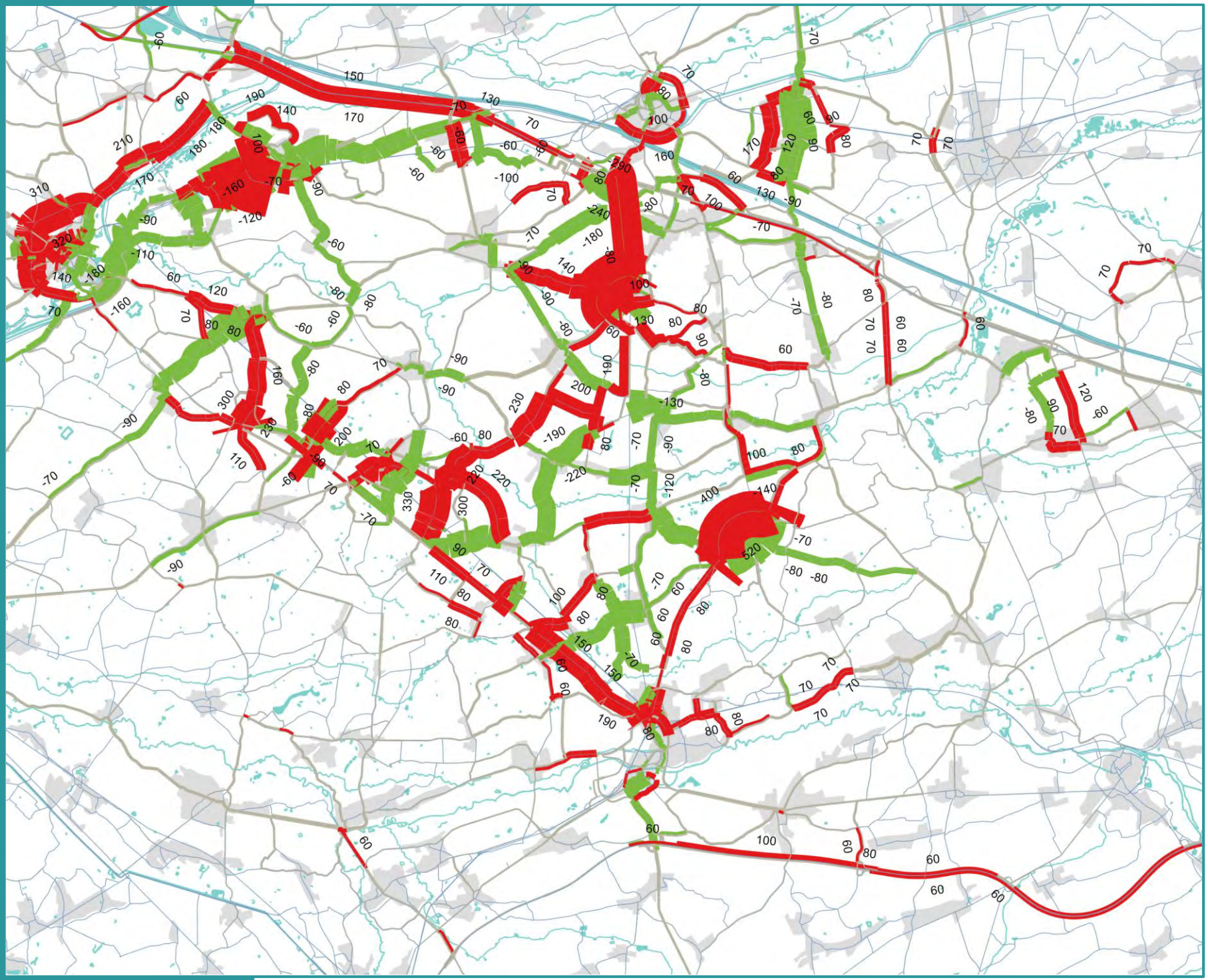
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 53

Scenario 2



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

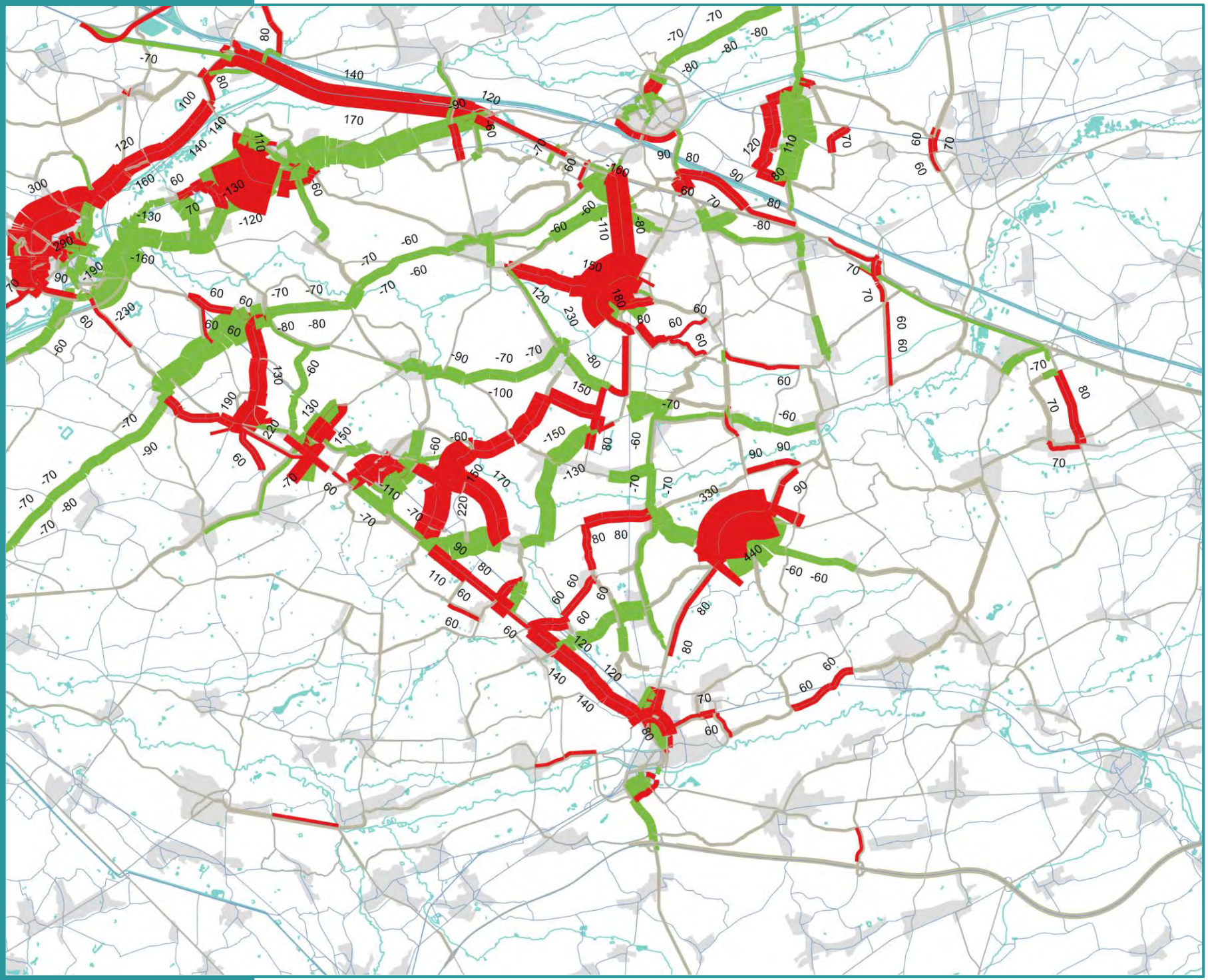
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 54

Scenario 2



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

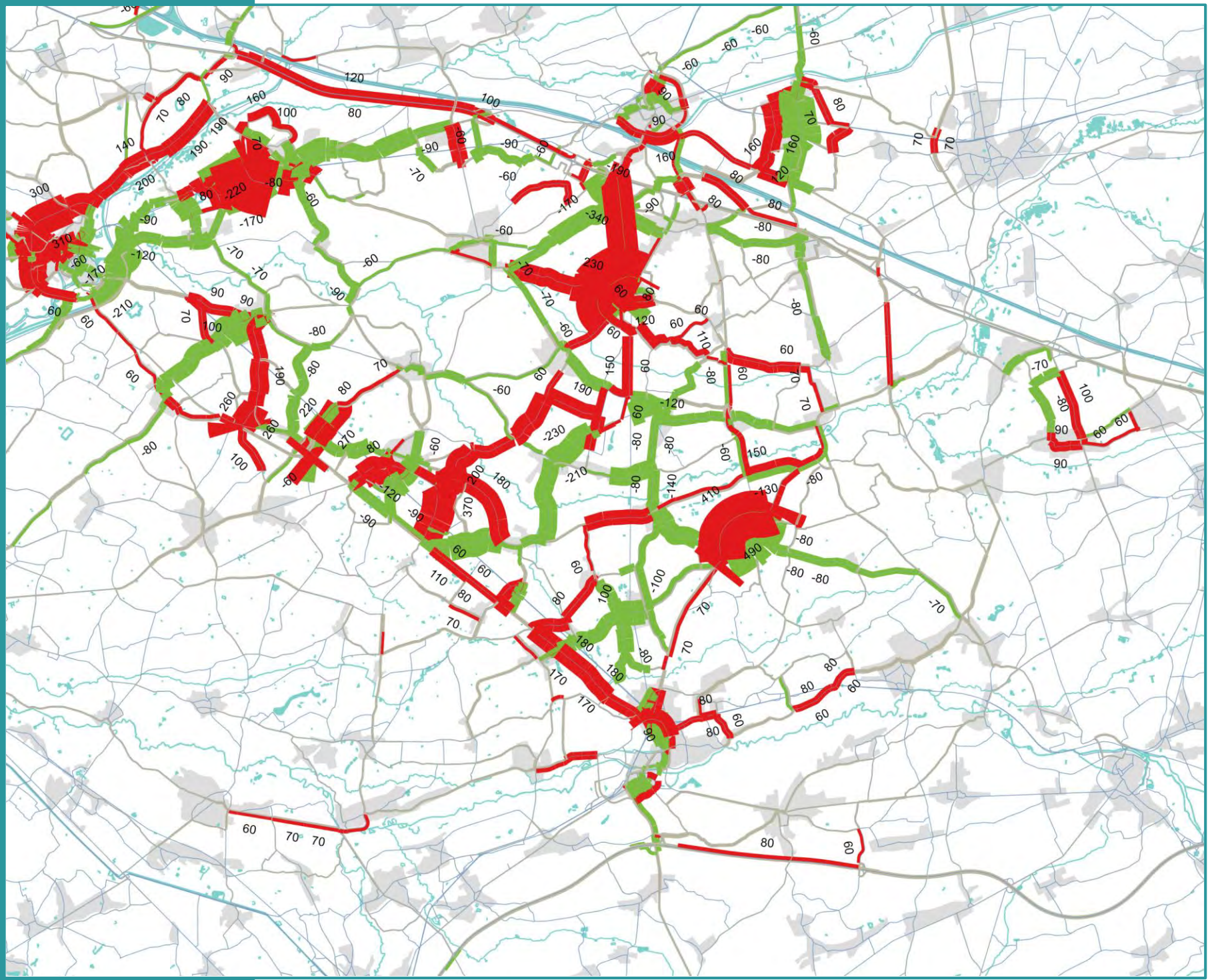
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 55

Scenario 2



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

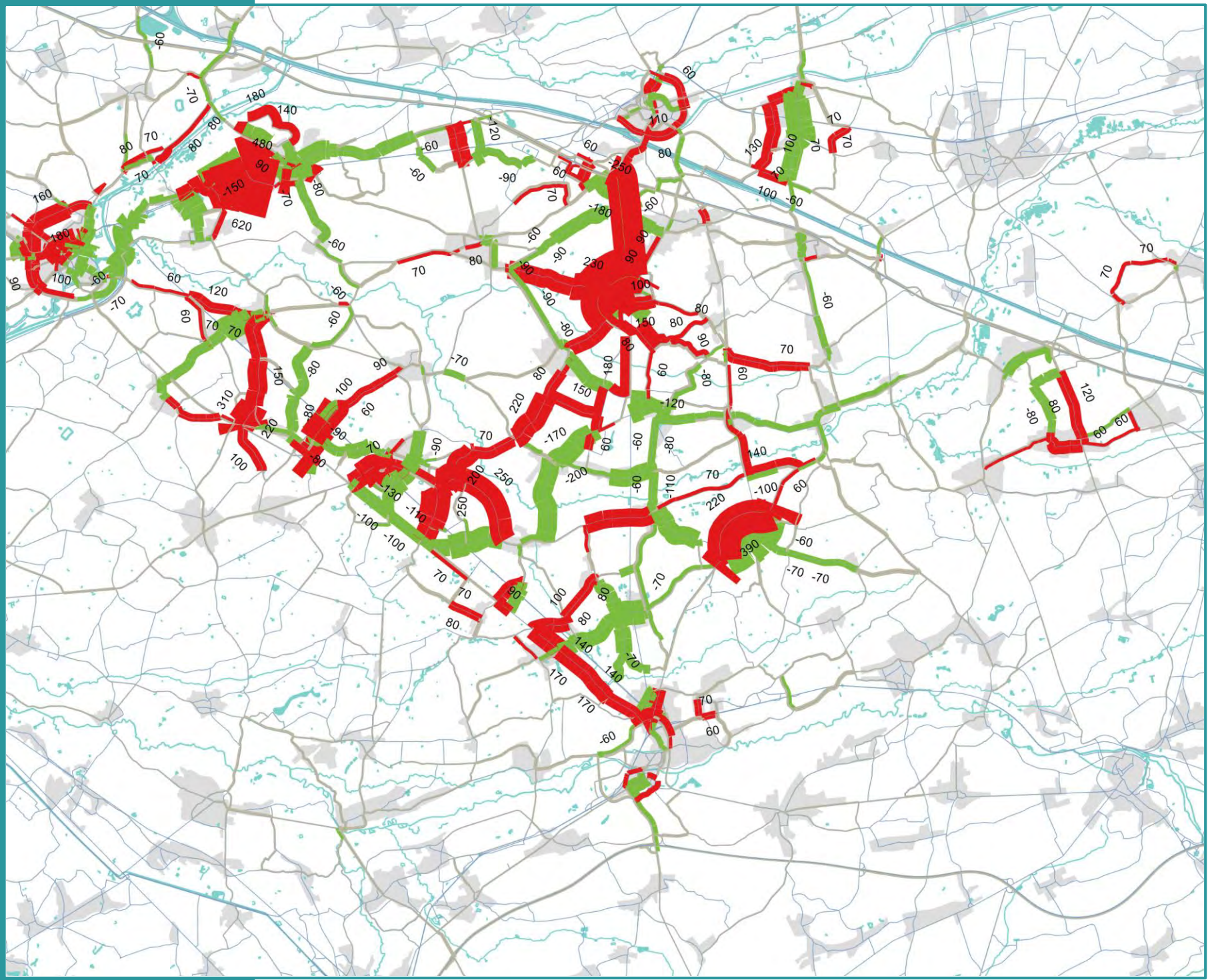
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 56 **Scenario 2**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 57

Scenario 2



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

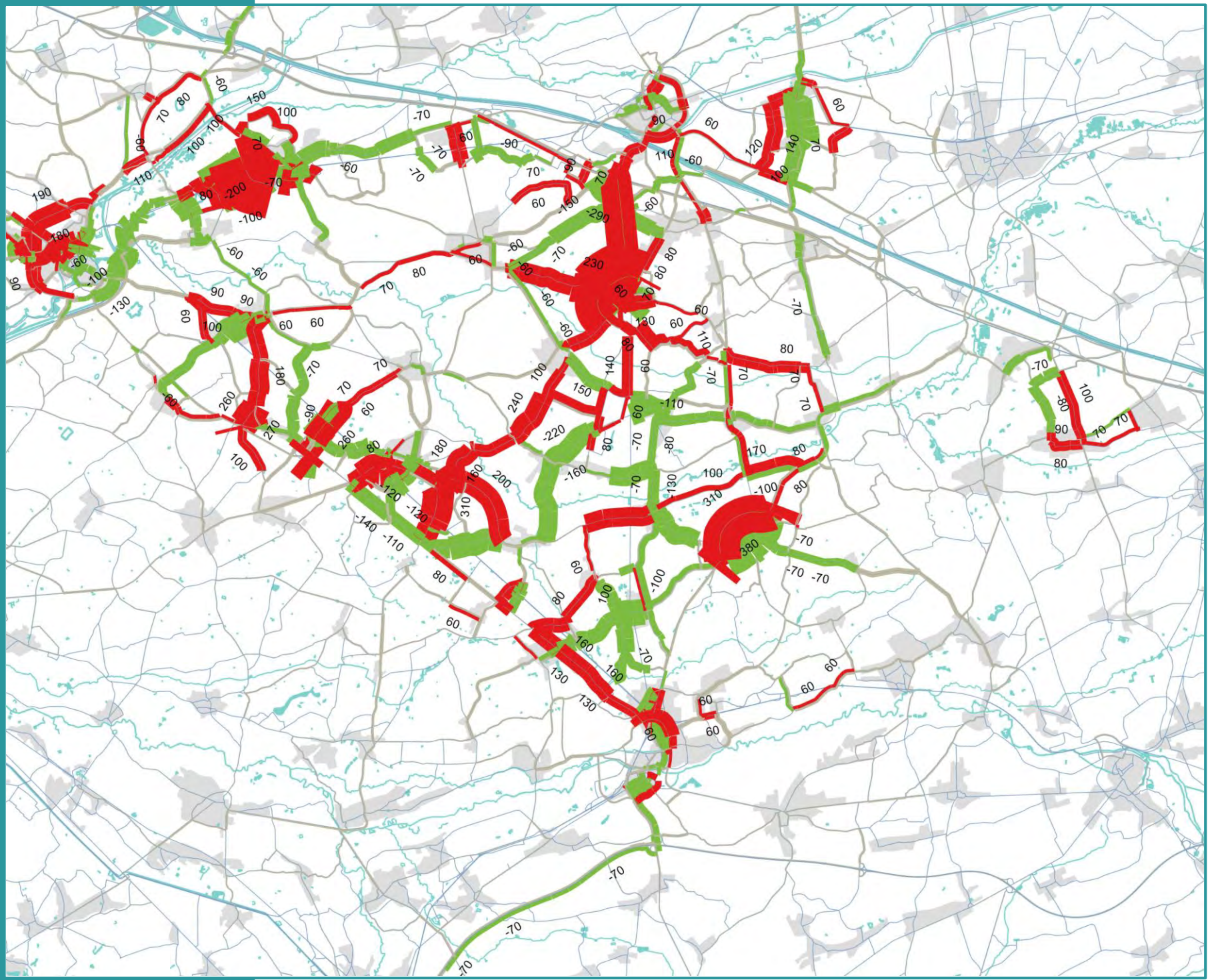
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 58

Scenario 2



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

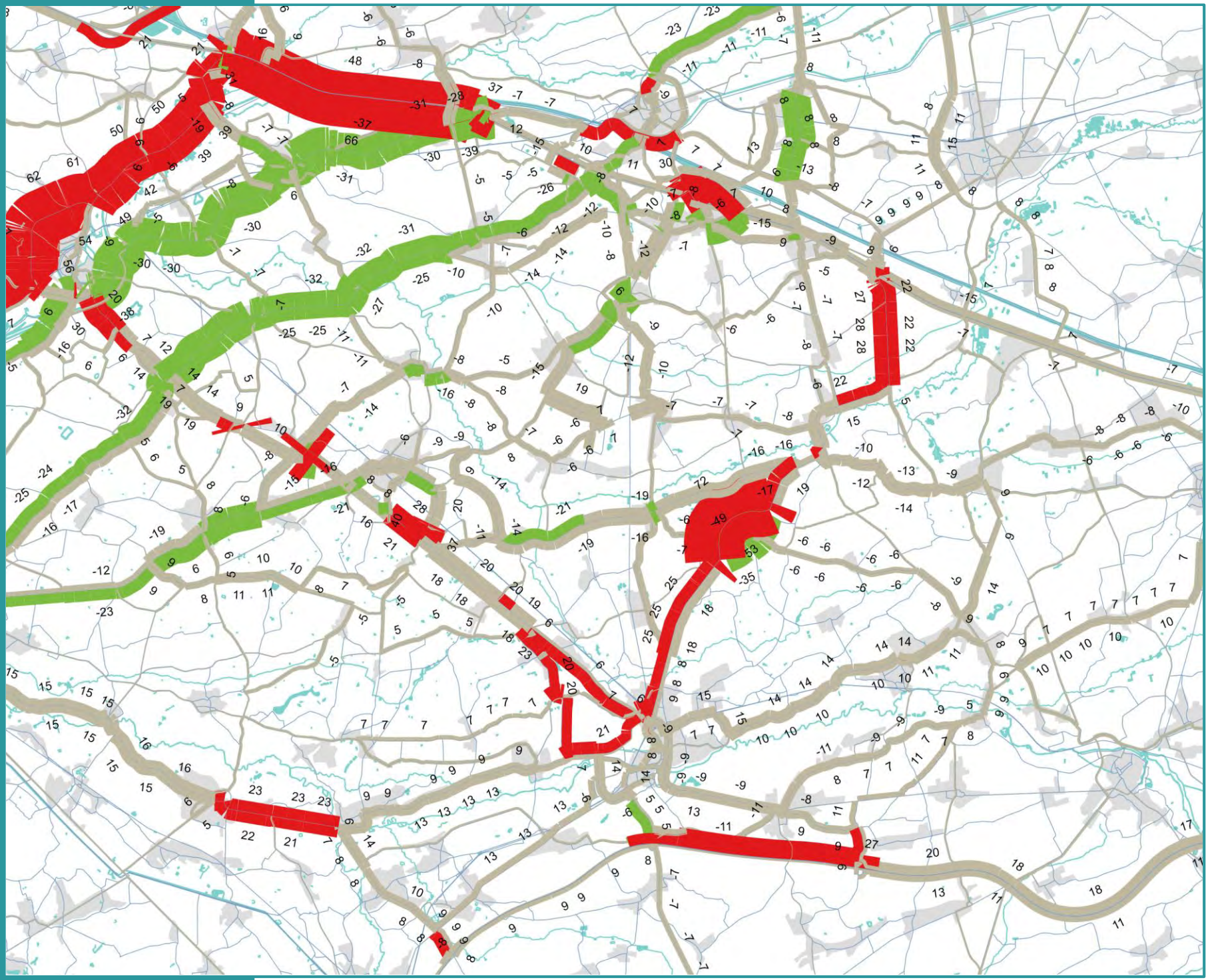
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 59

Scenario 2



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

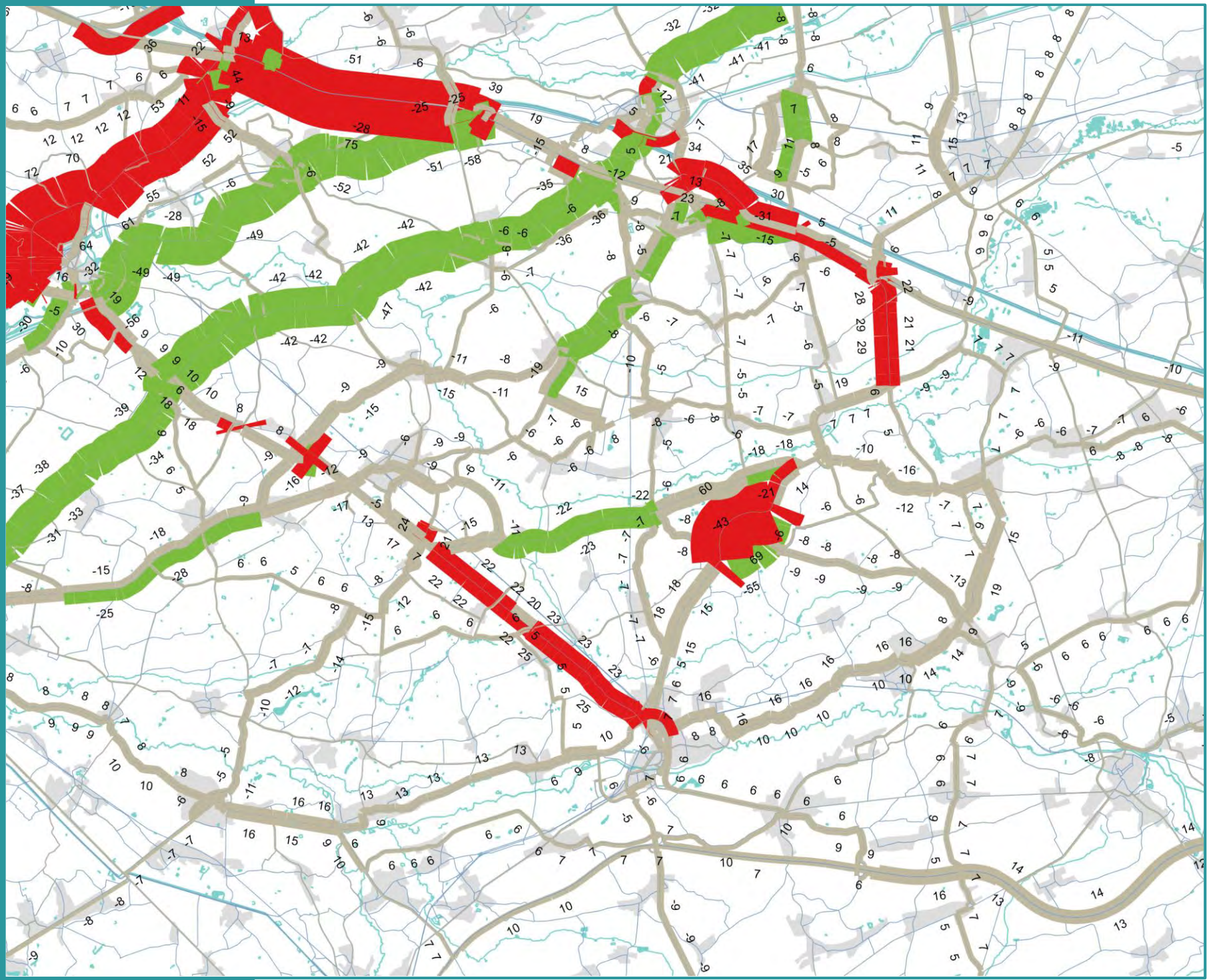
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 60

Scenario 2



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

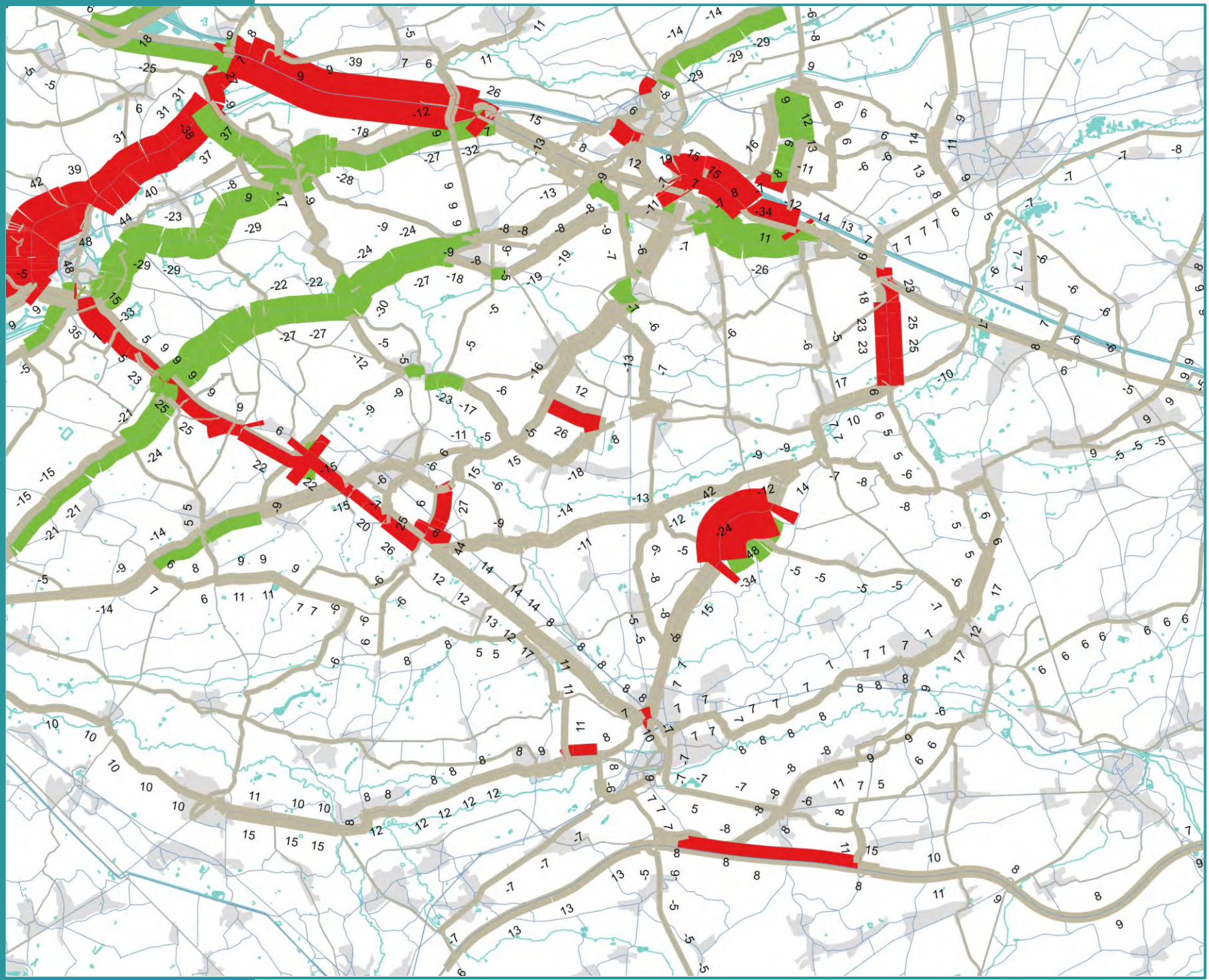
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 61

Scenario 2



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

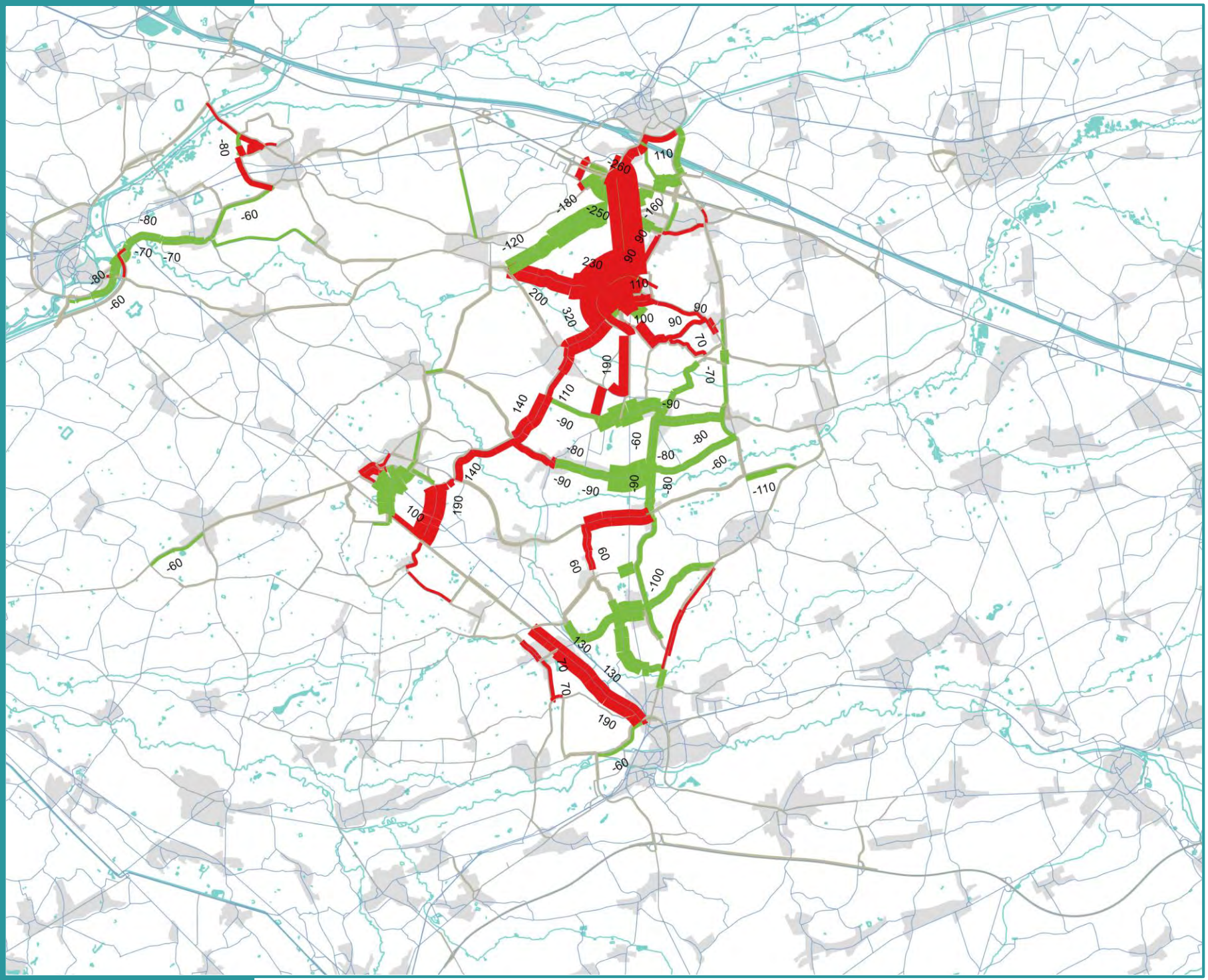
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 62 **Scenario 2**



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.: Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

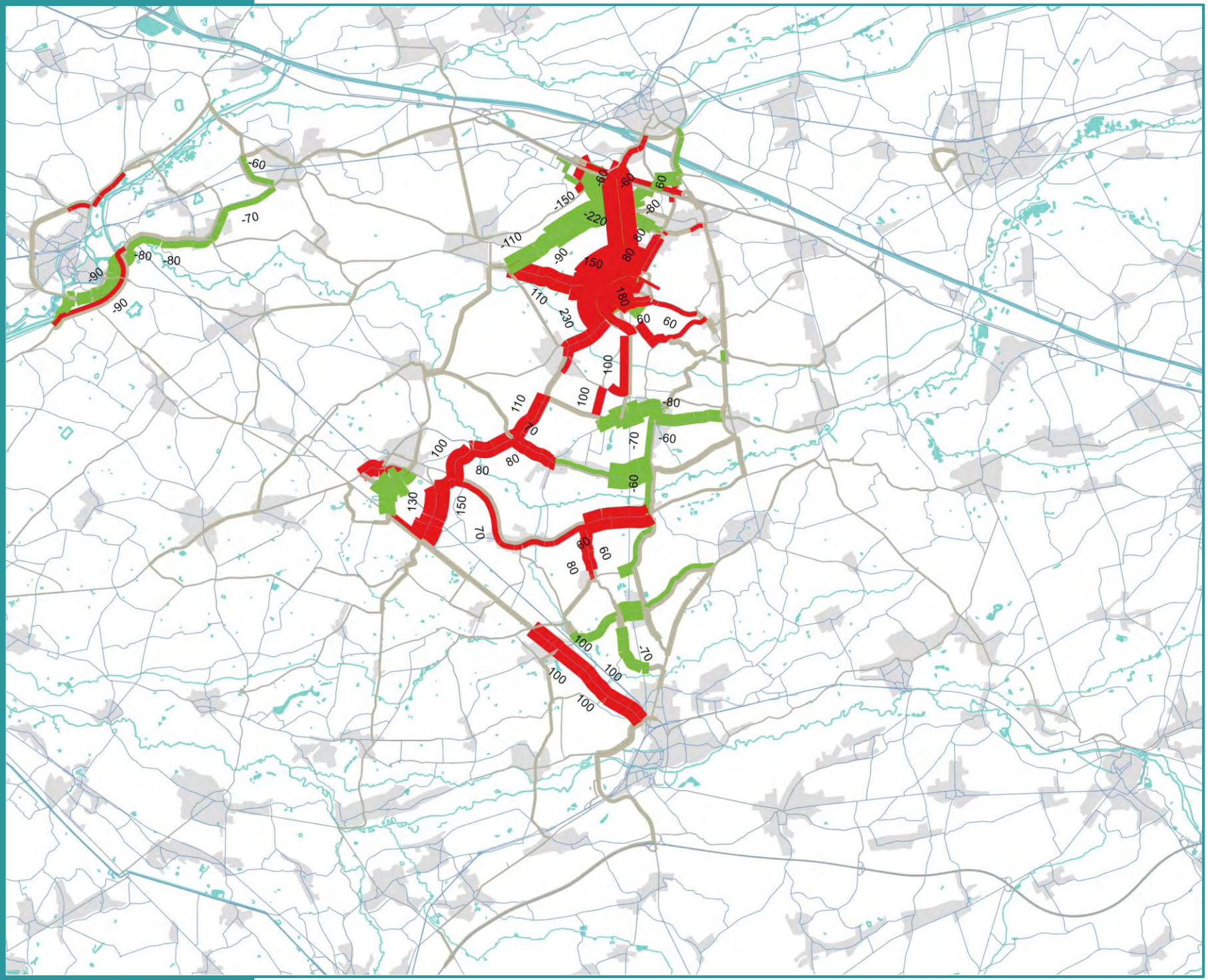
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 63

Scenario 2



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.: Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

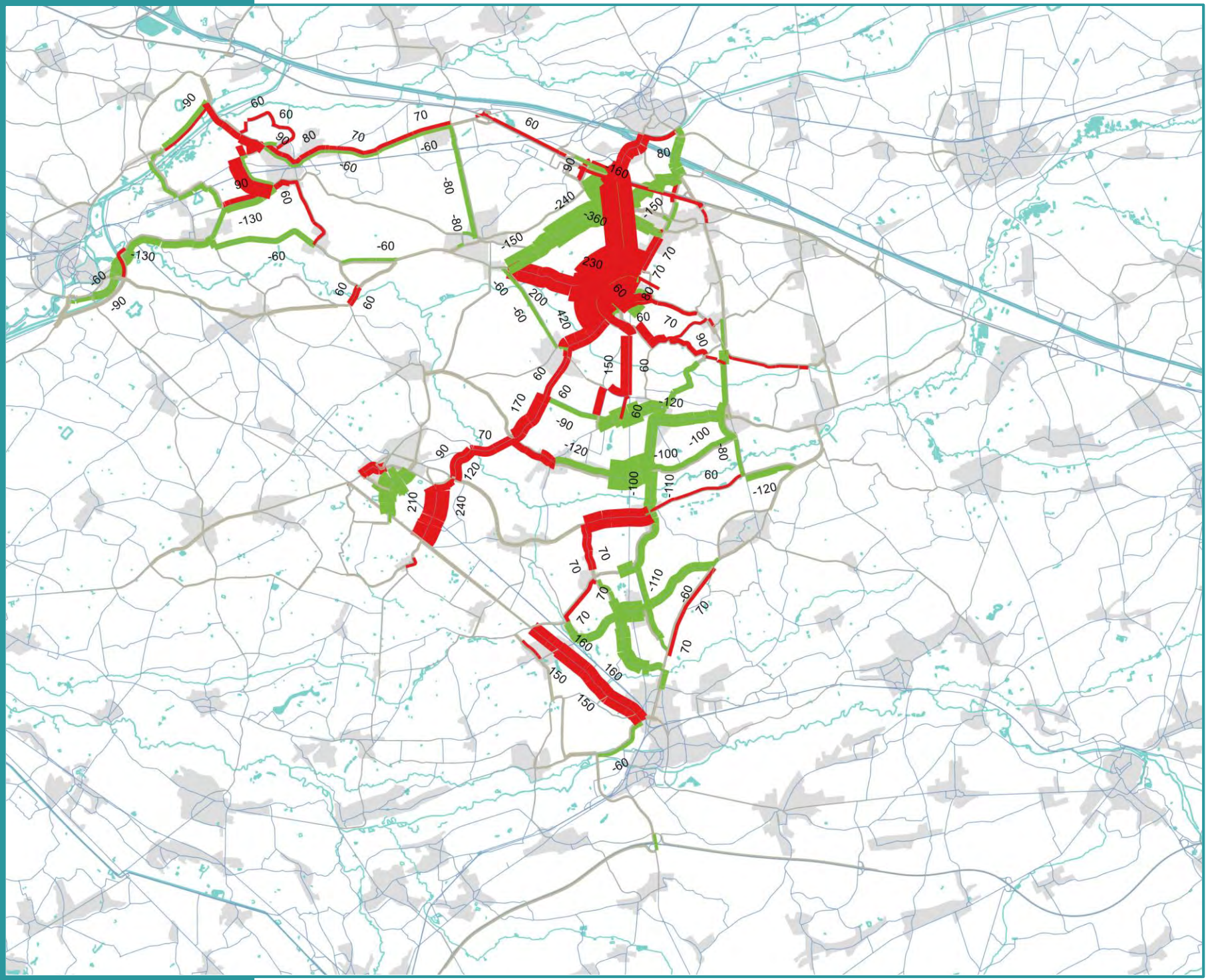
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 64

Scenario 2



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

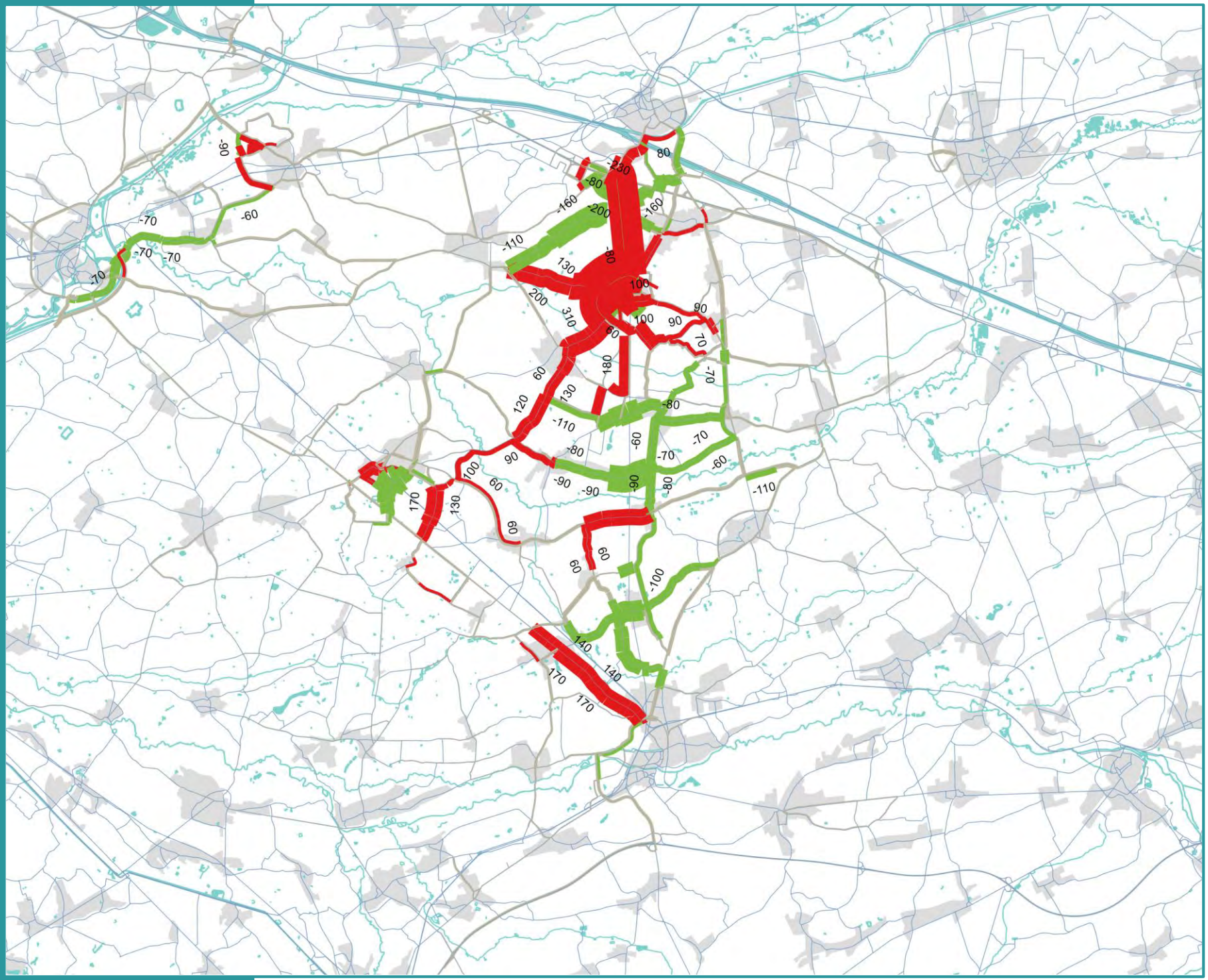
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 65

Scenario 2



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

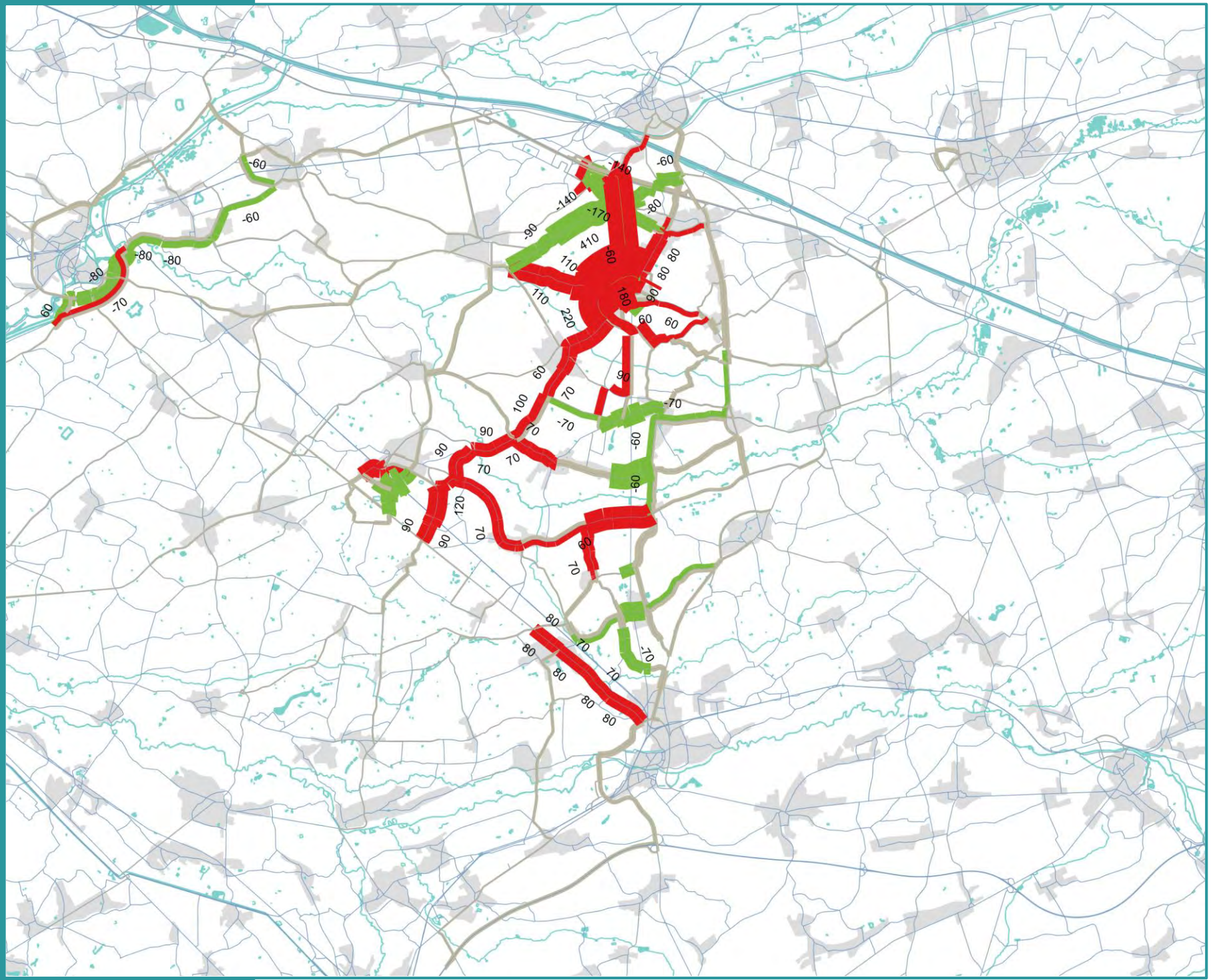
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 66

Scenario 2



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

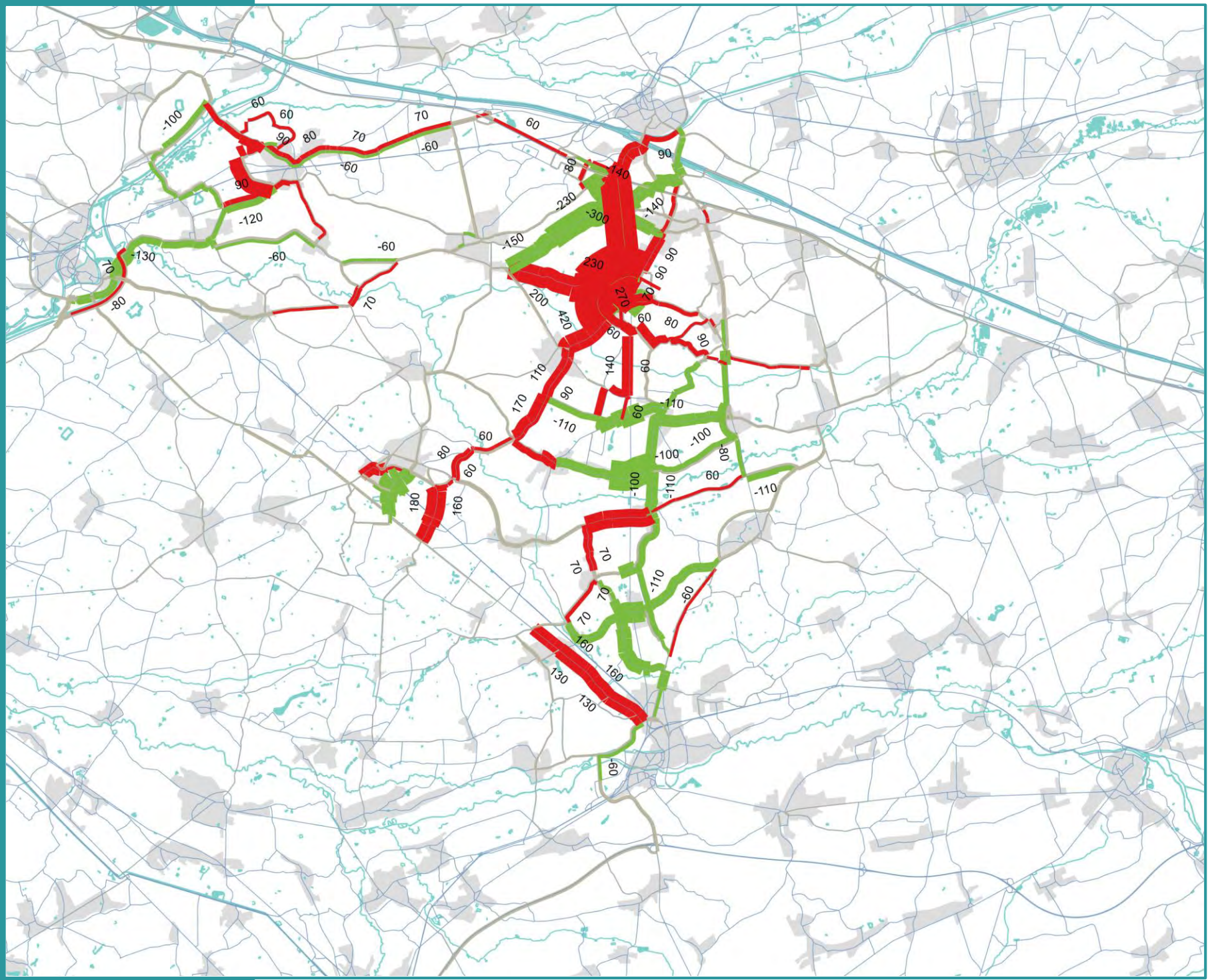
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 67 **Scenario 2**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

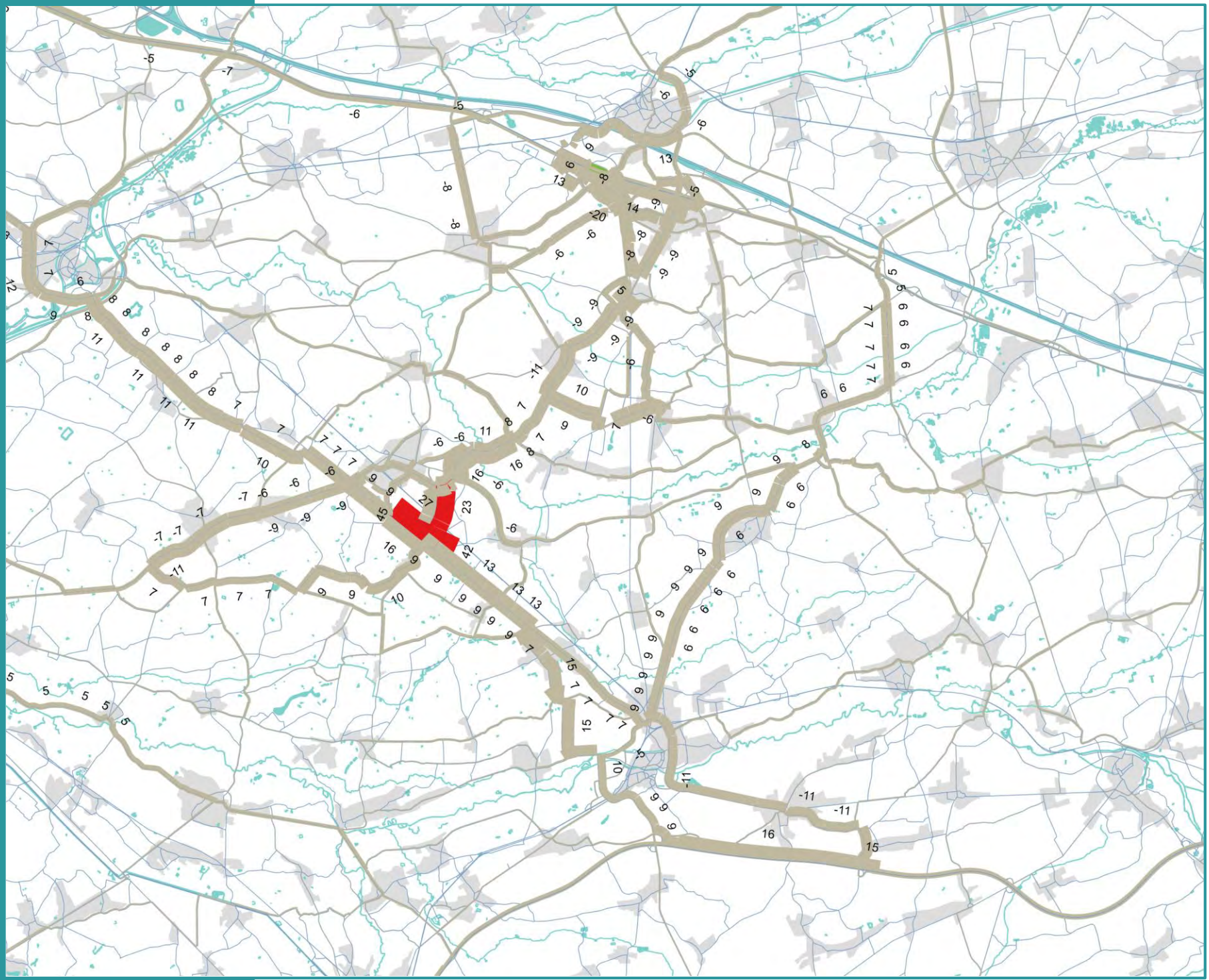
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 68

Scenario 2



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 69

Scenario 2



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

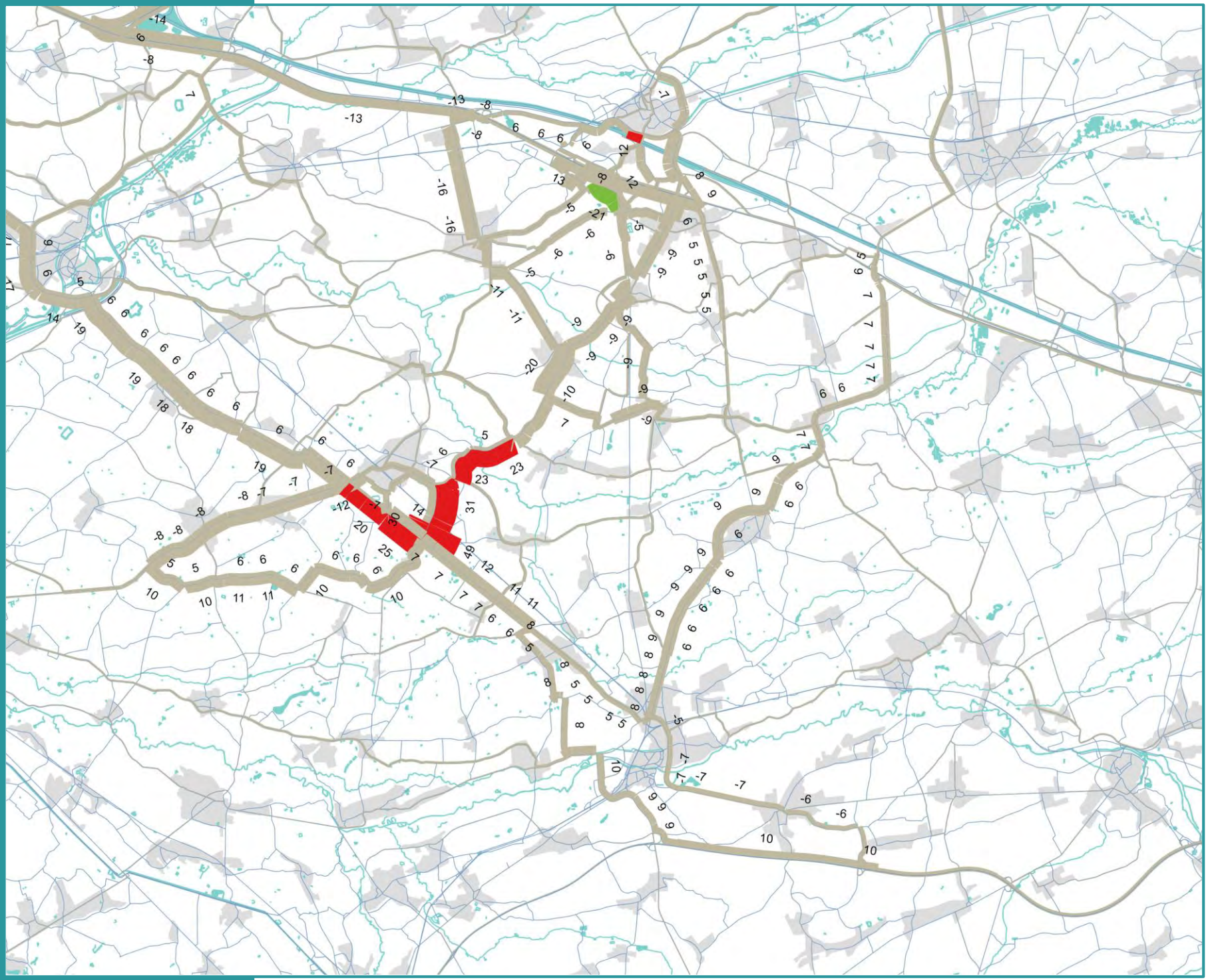
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 70

Scenario 2



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

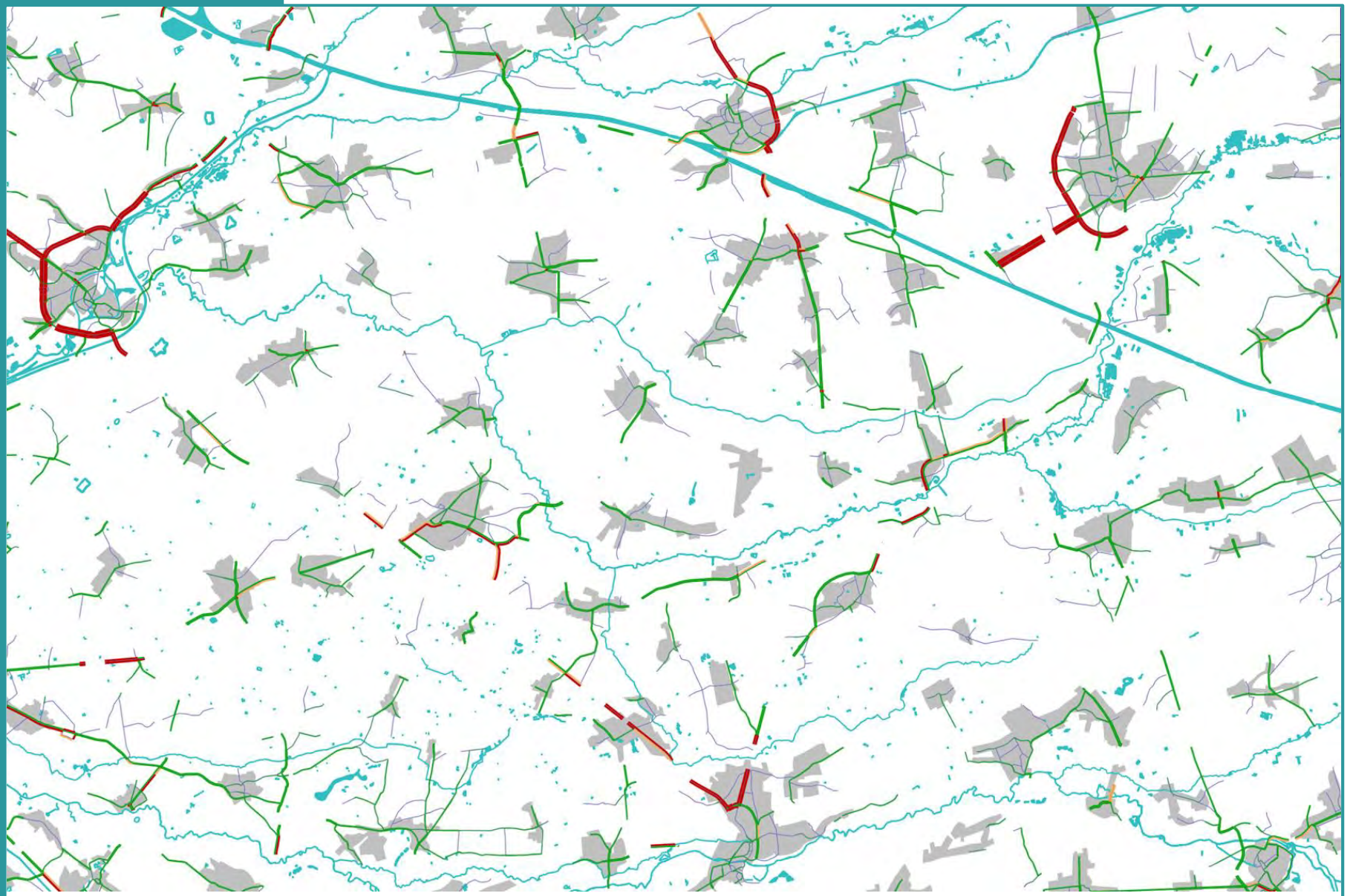
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 71

Scenario 2



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

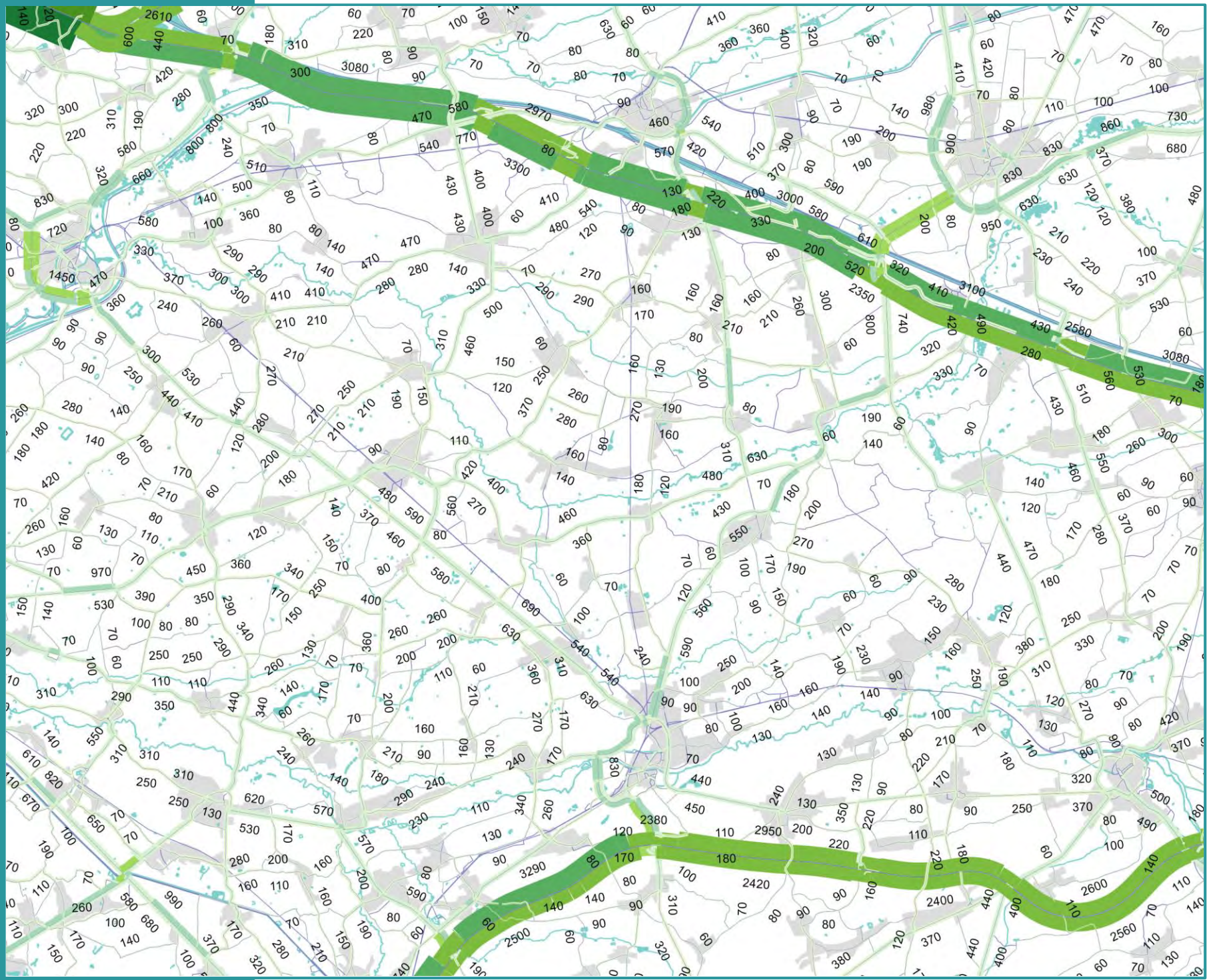


Scenario 3

- Toedelingsresultaten (PAE/PW/VR) - vanaf slide 73
- Verschillen t.o.v. referentie 2030 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 82
- Verschillen t.o.v. Scenario 1 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 91
- Leefbaarheid in kernen - slide 100

Figuur 73

Scenario 3



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

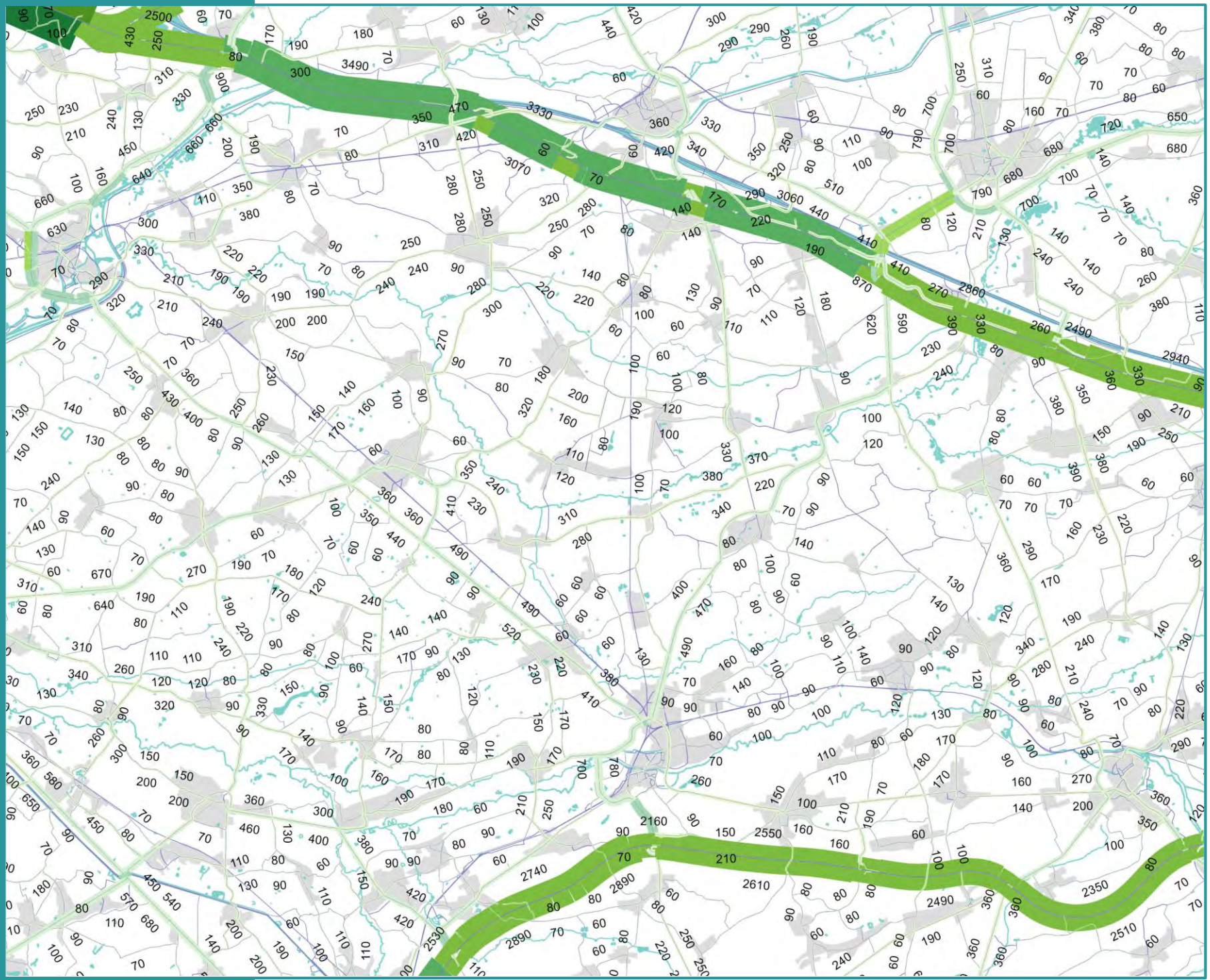
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 74

Scenario 3



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 75

Scenario 3



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

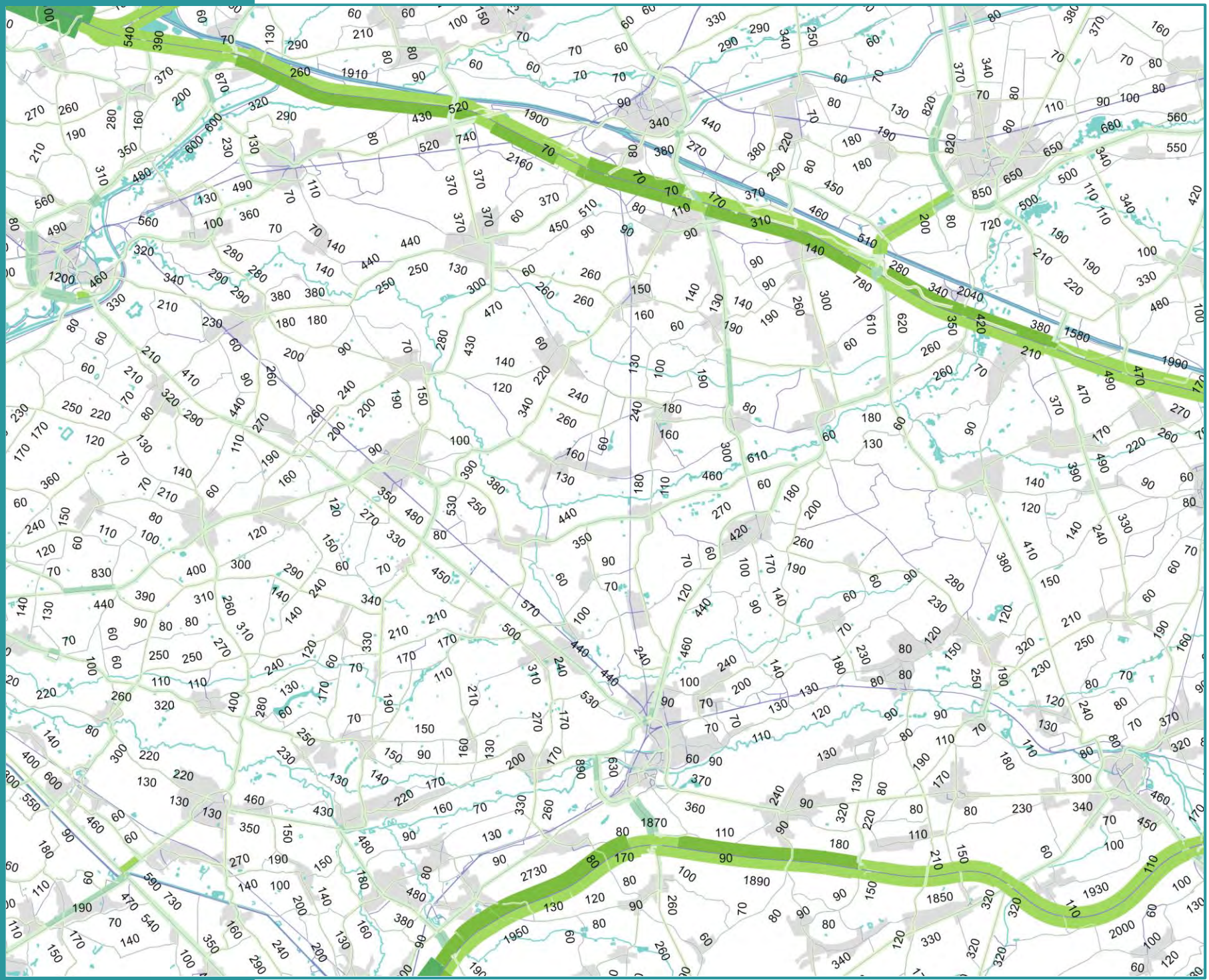
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 76 **Scenario 3**



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

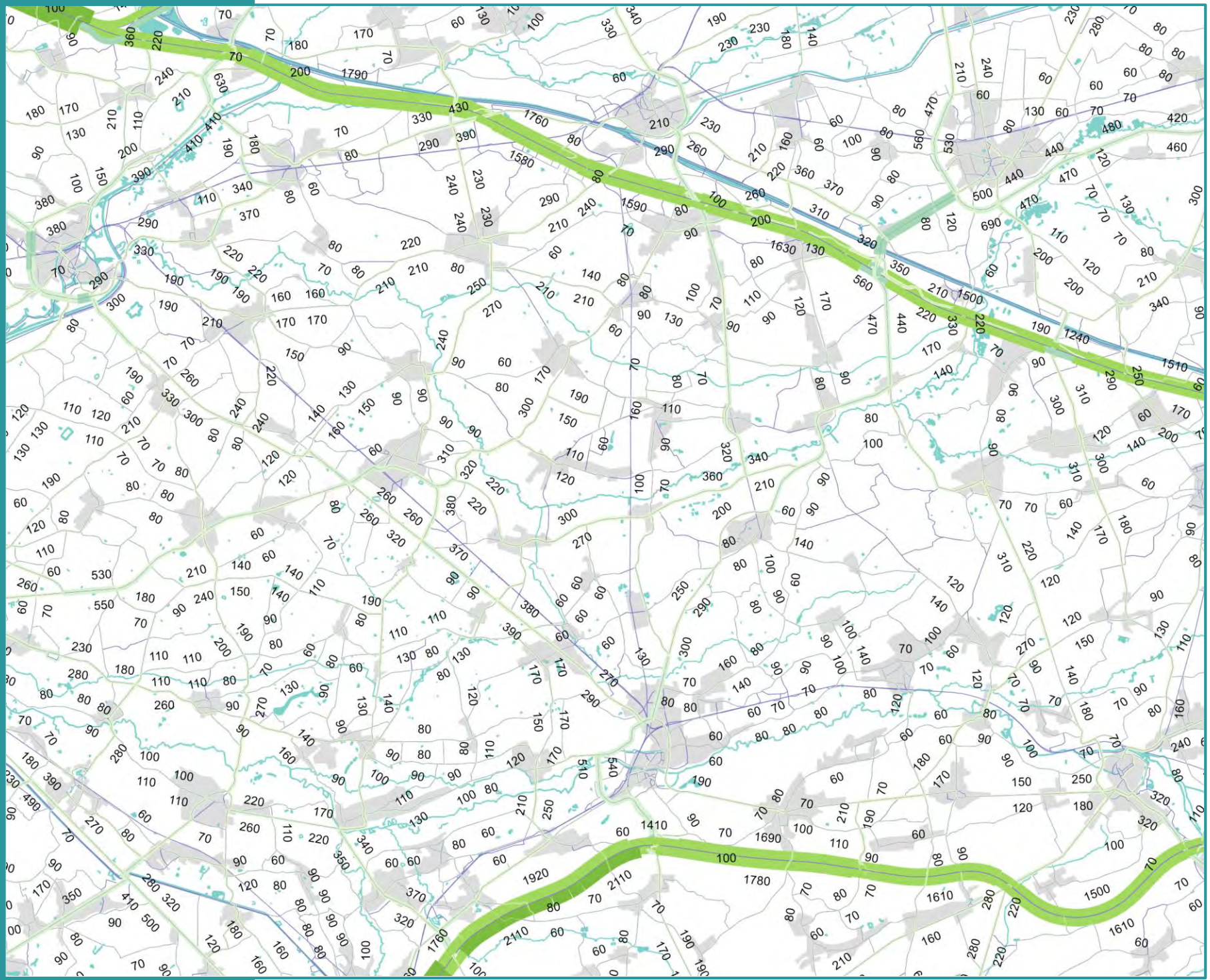
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 77

Scenario 3



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

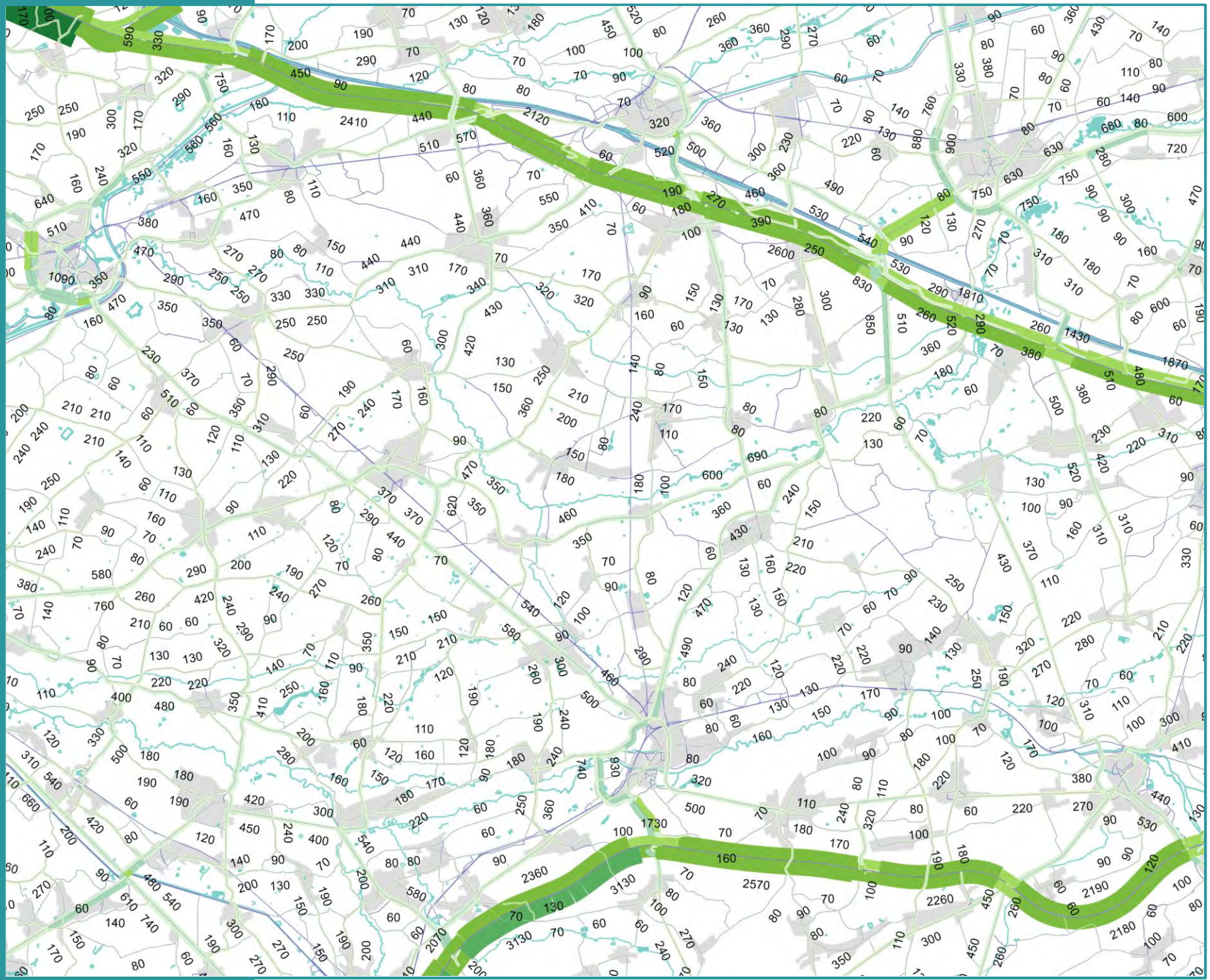
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 78

Scenario 3



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

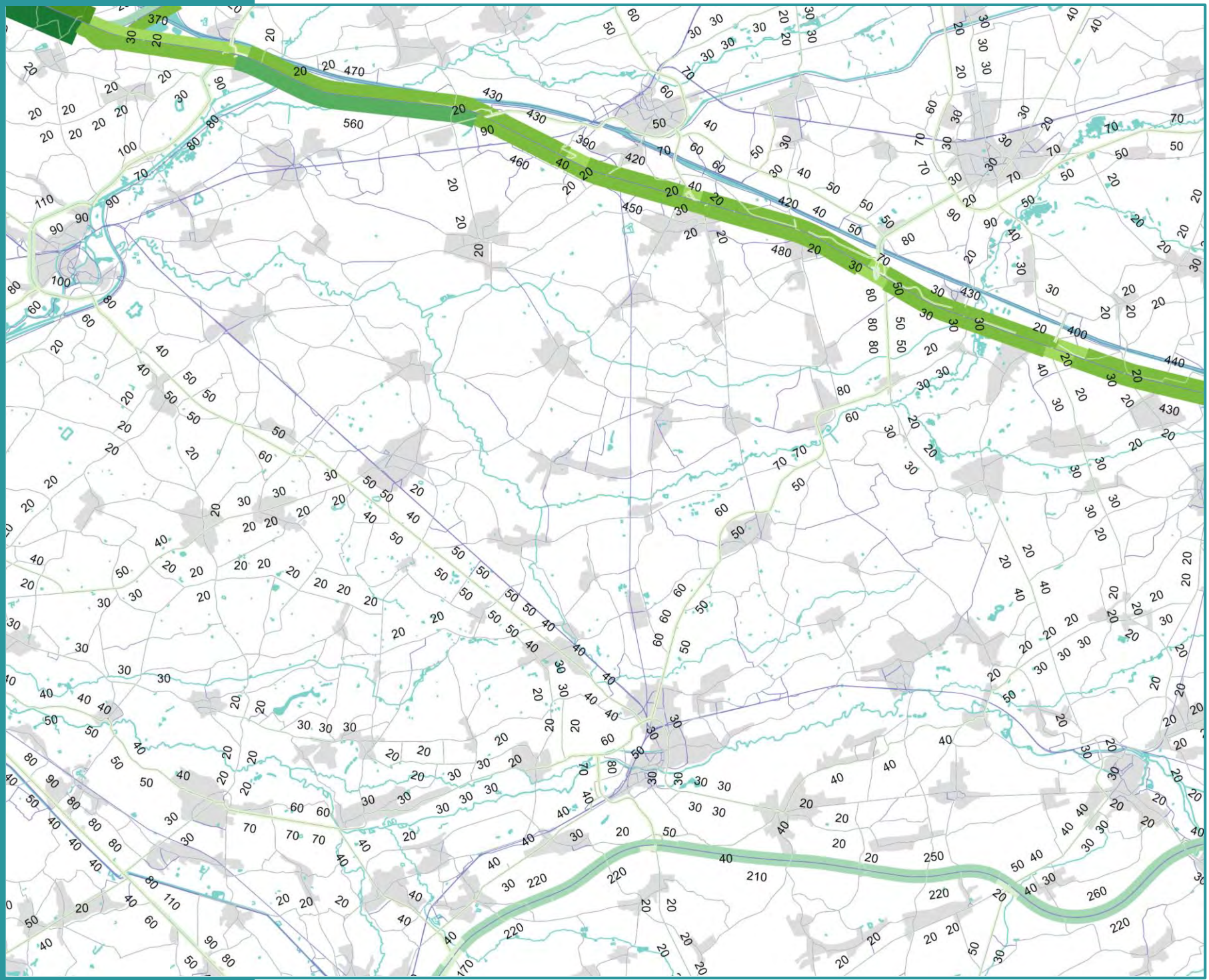
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 79

Scenario 3



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

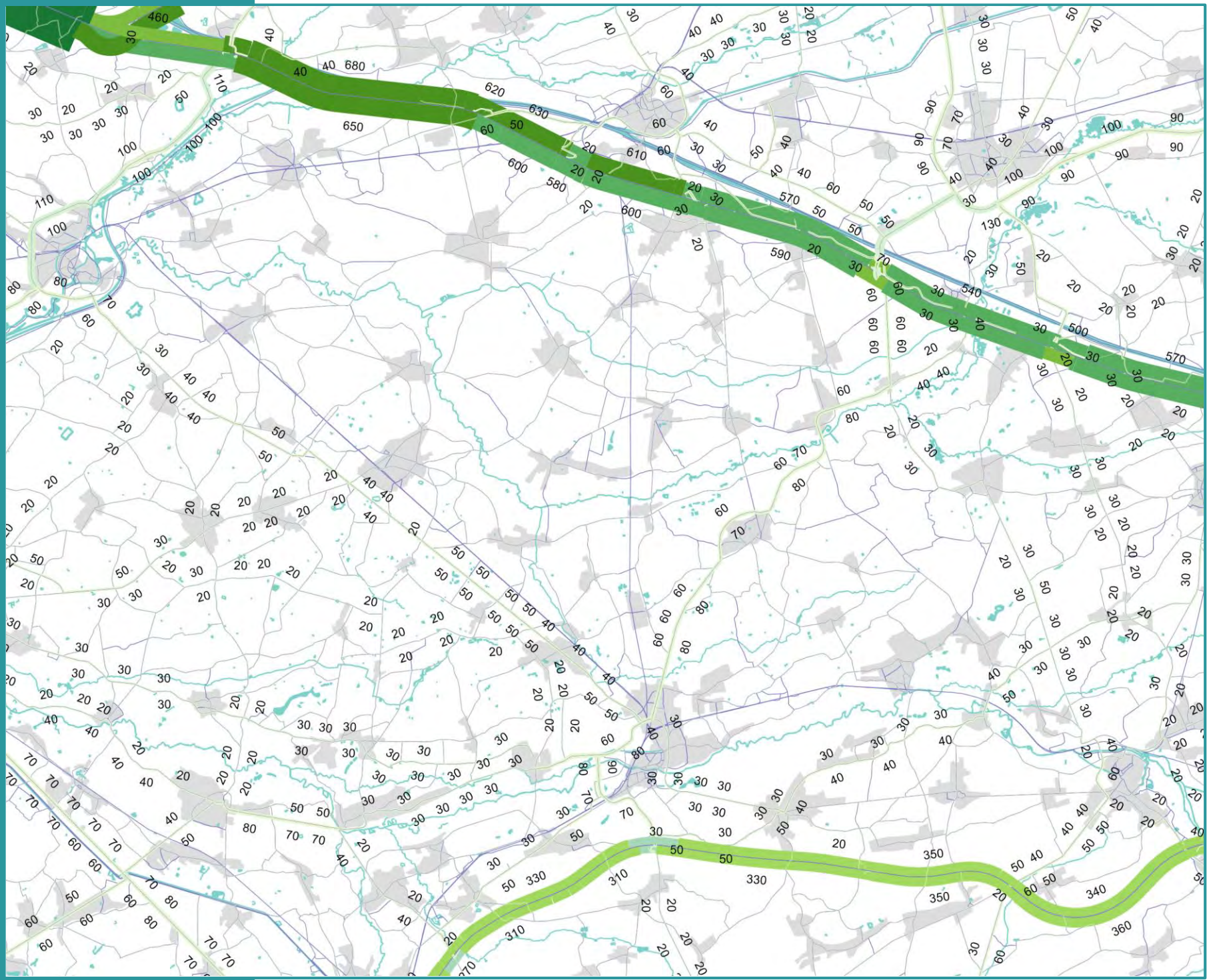
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 80

Scenario 3



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

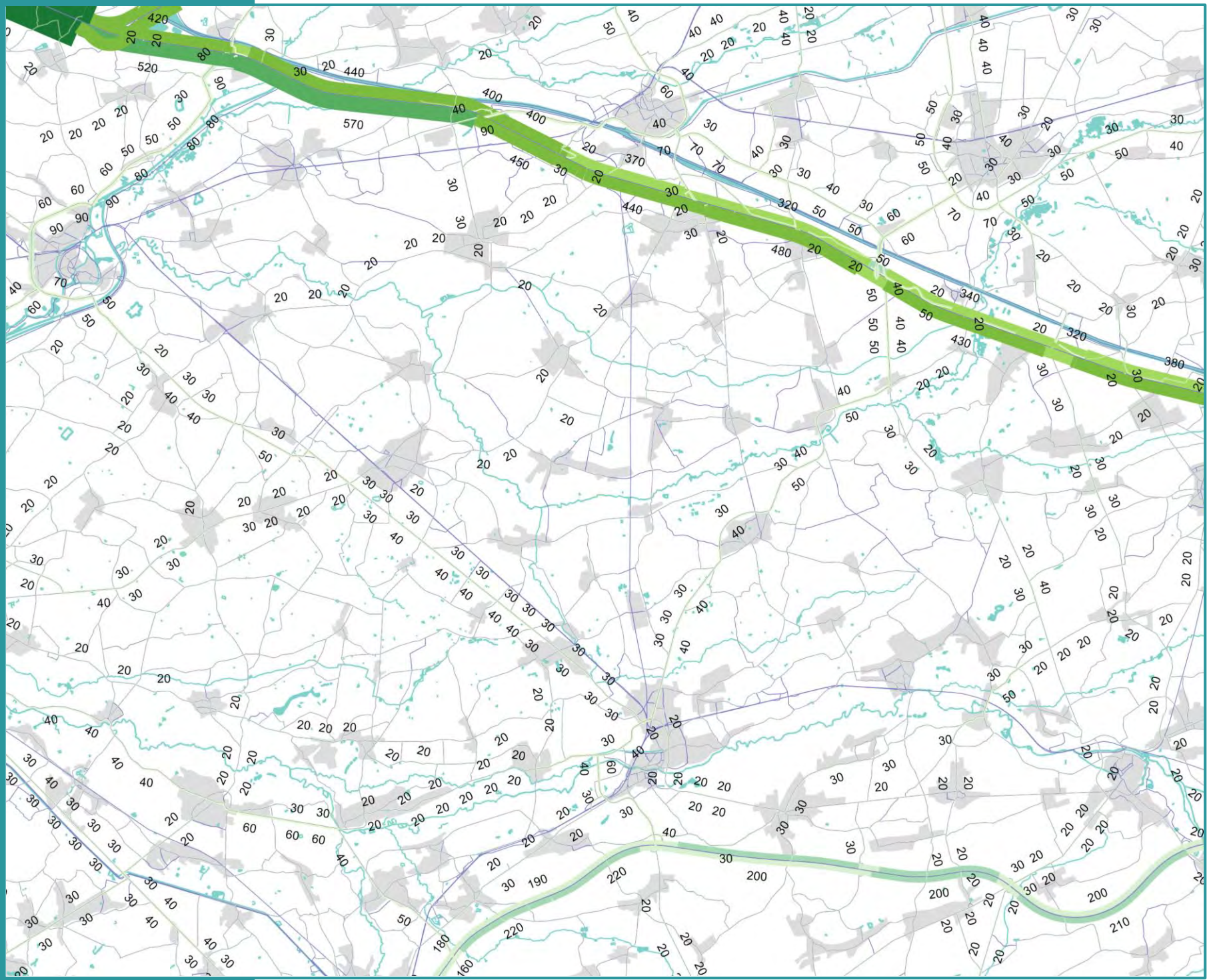
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 81

Scenario 3



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

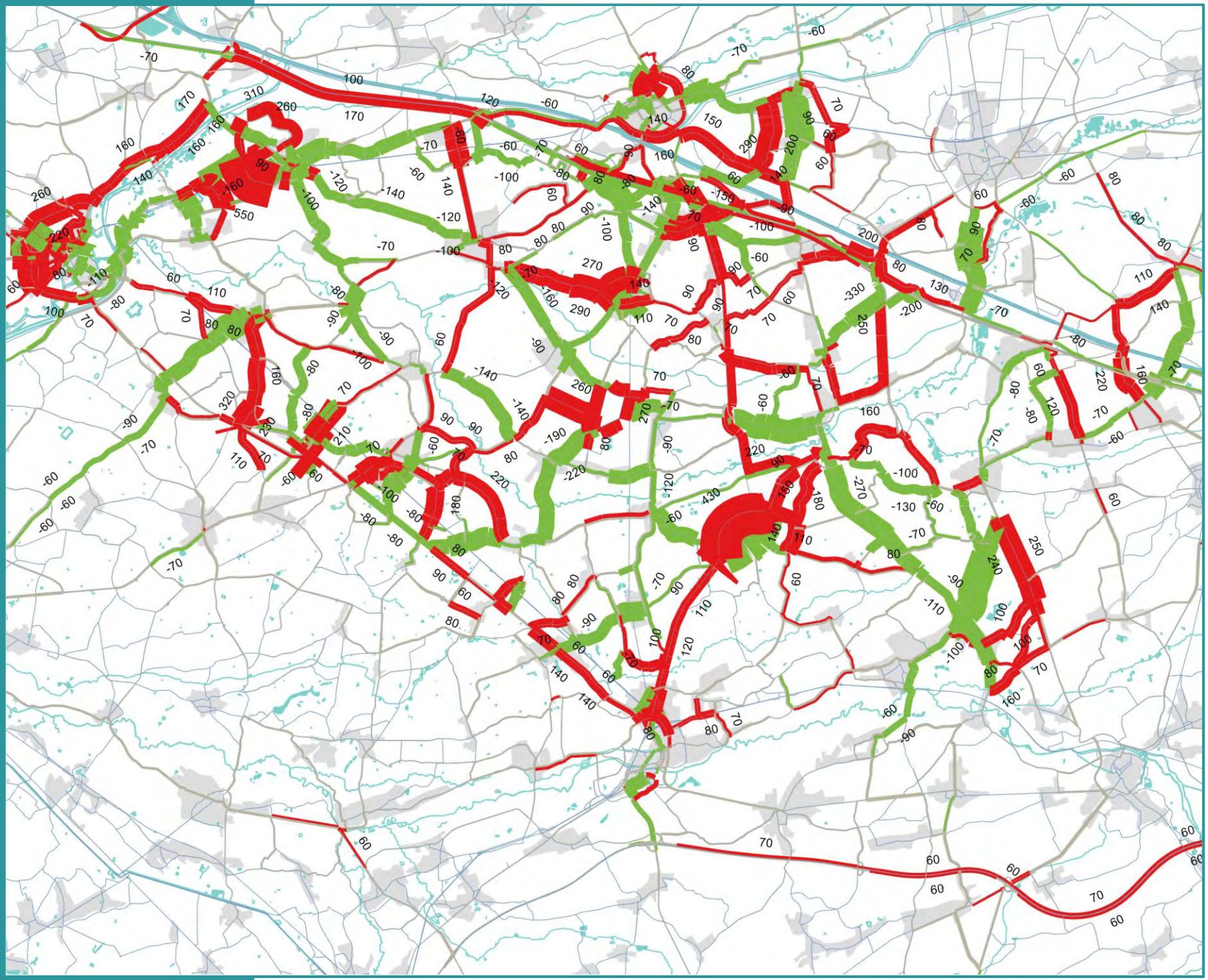
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 82

Scenario 3



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

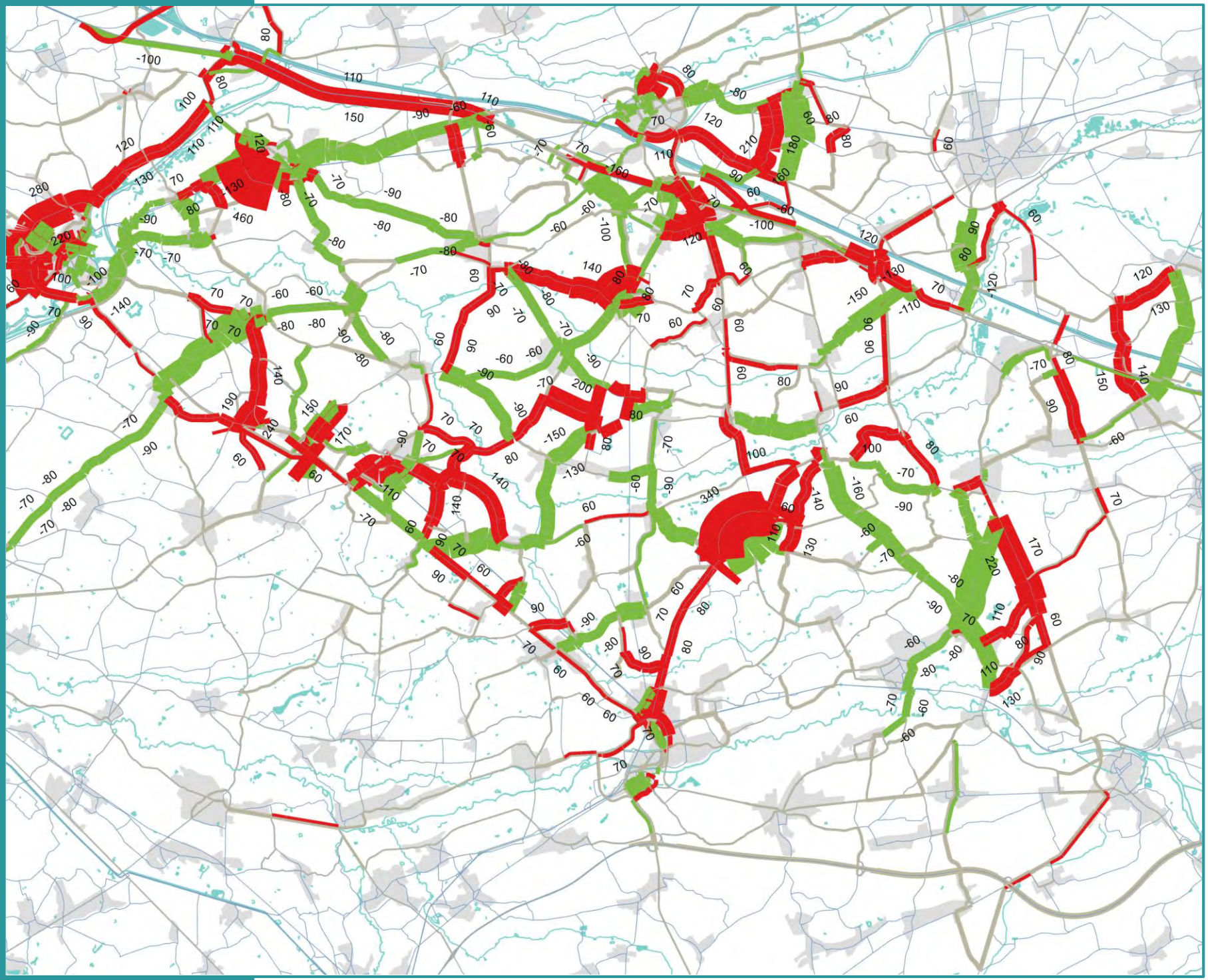
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Figuur 83

Scenario 3



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

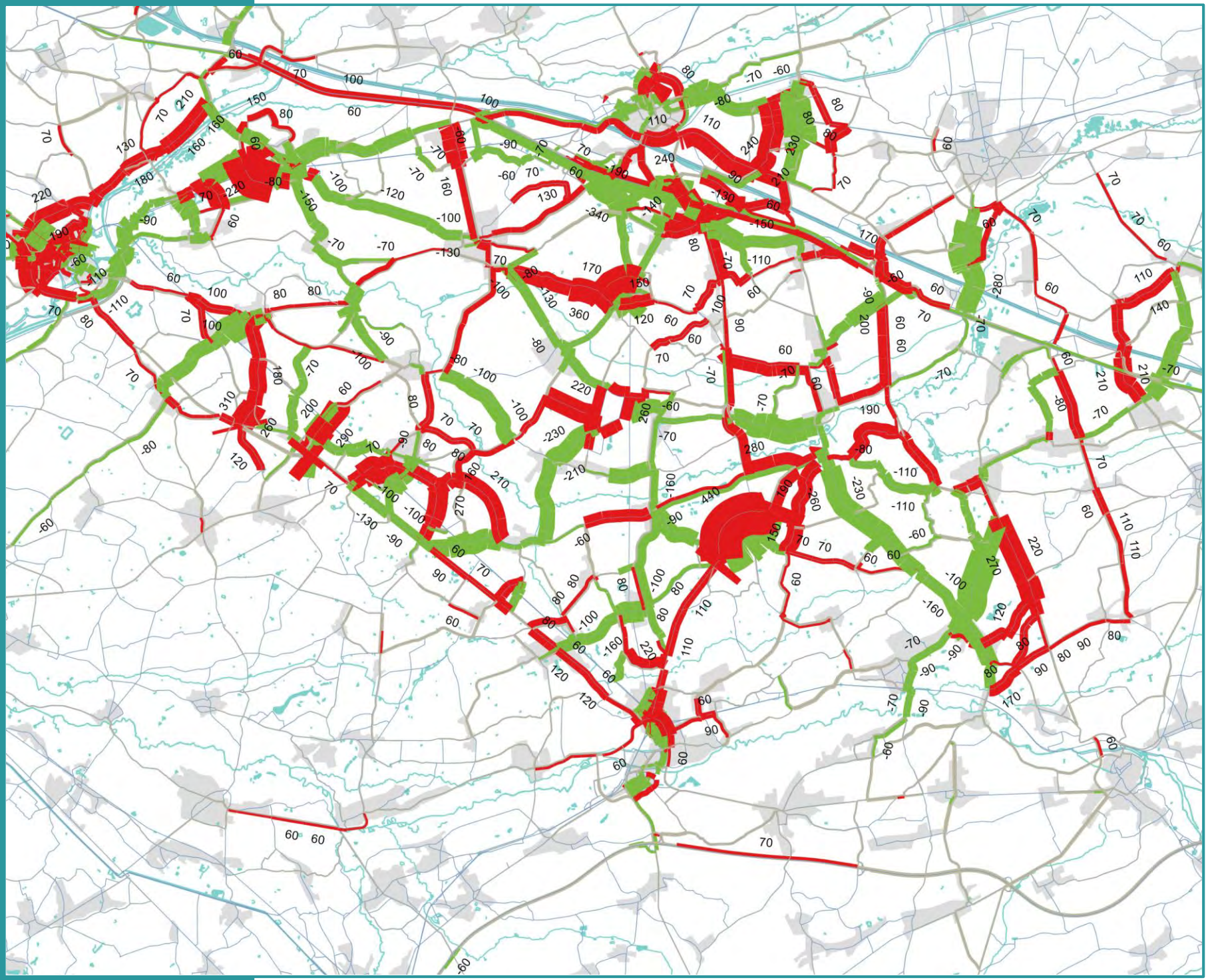
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 84

Scenario 3



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

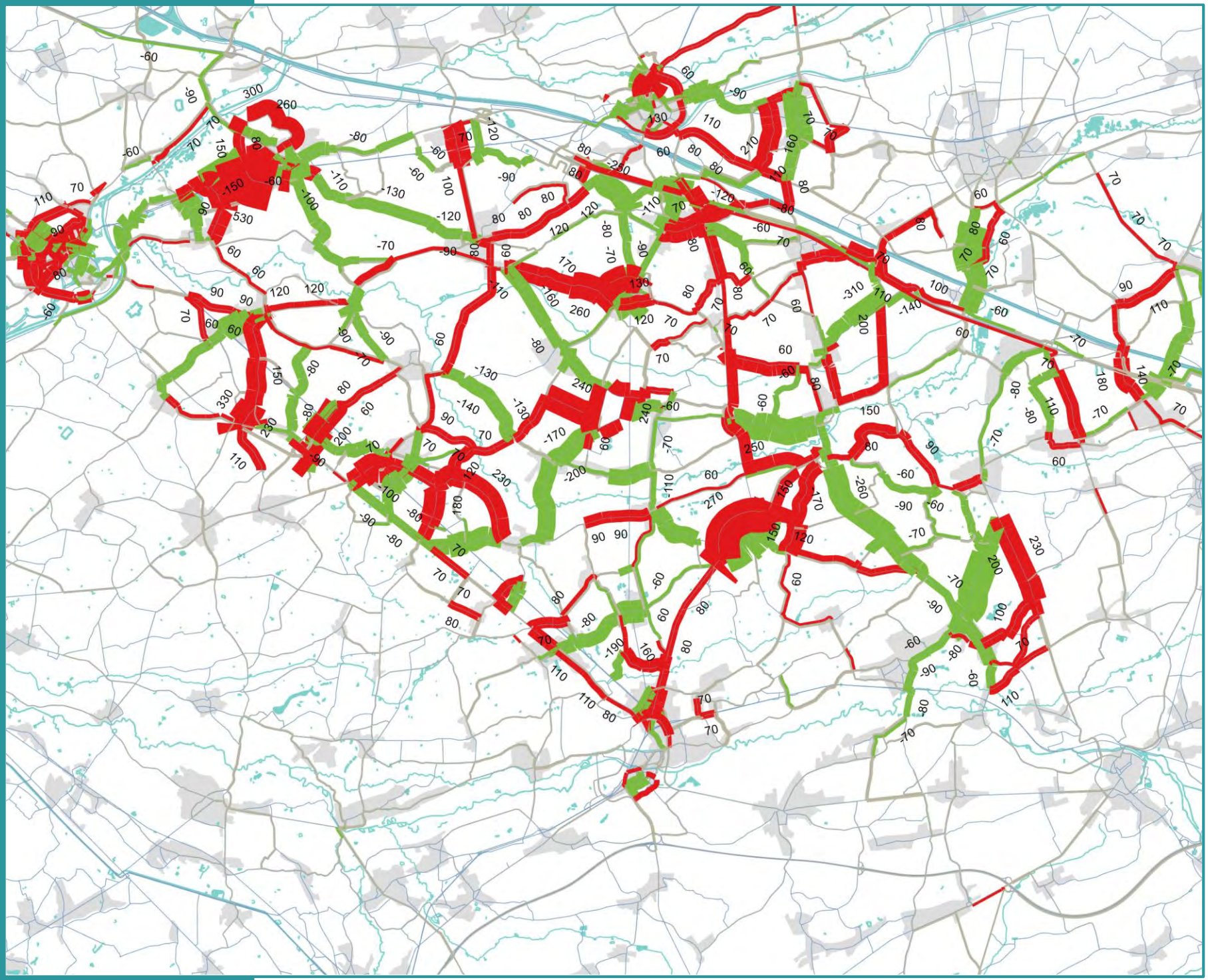
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 85

Scenario 3



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

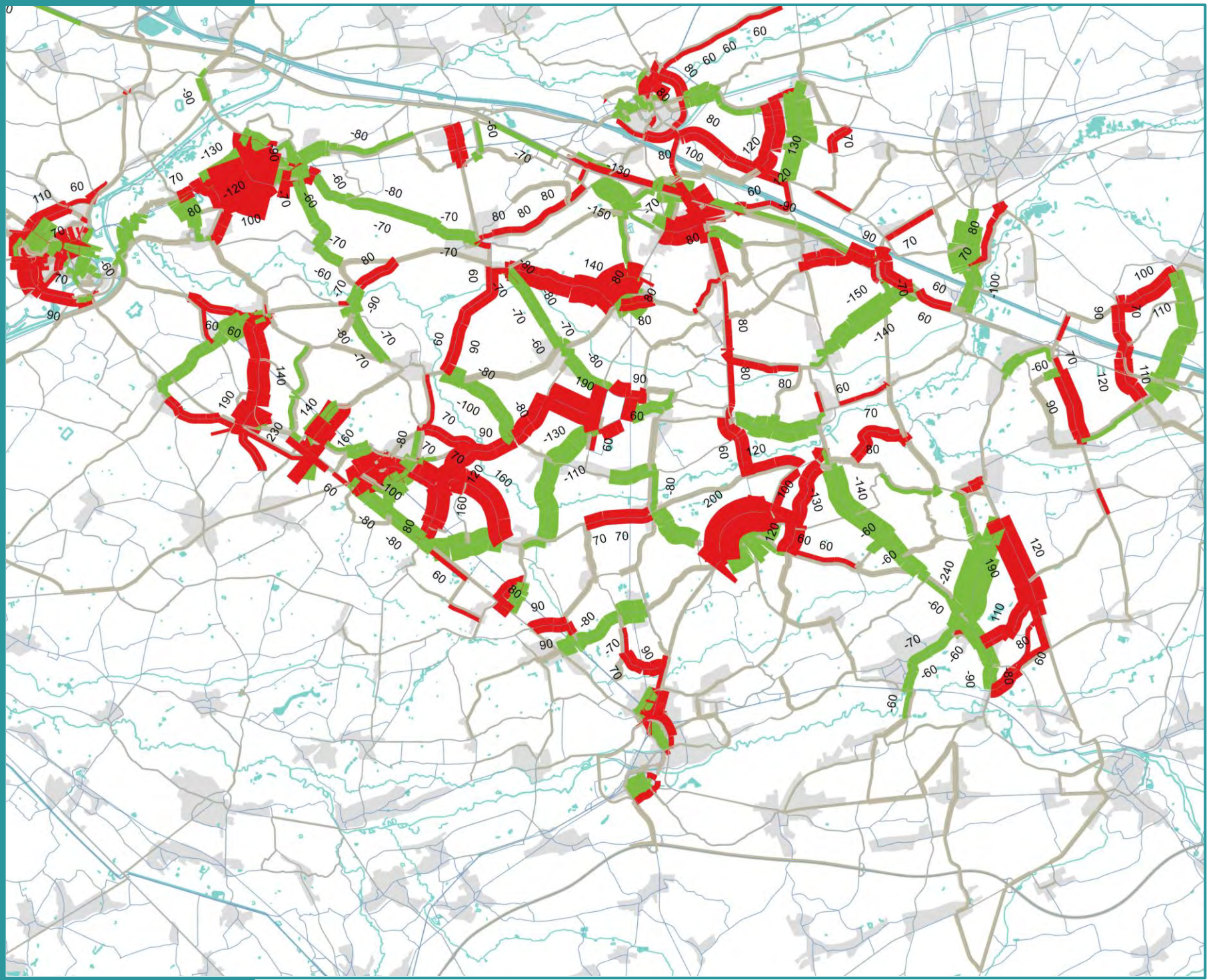
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 86 **Scenario 3**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

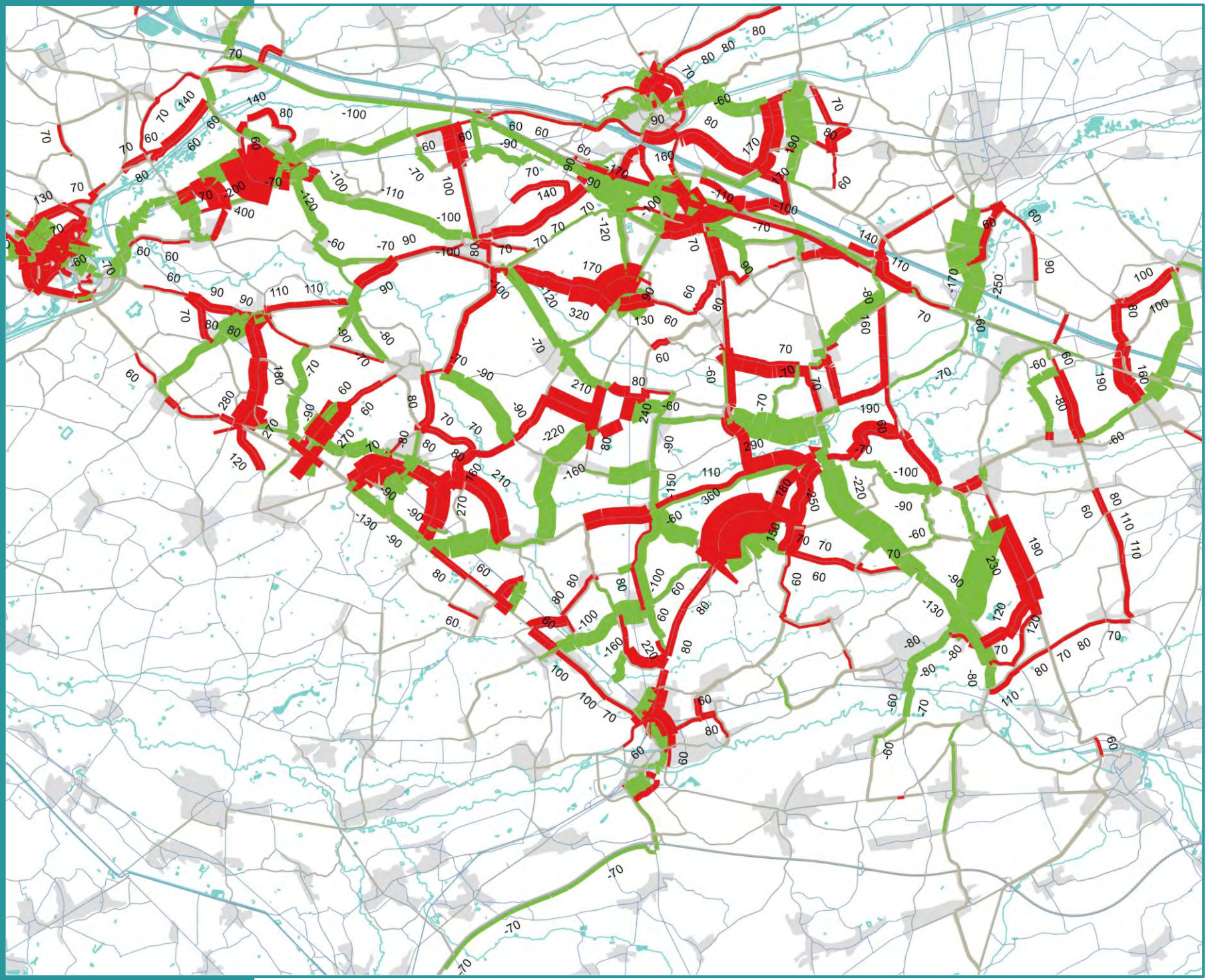
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 87

Scenario 3



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

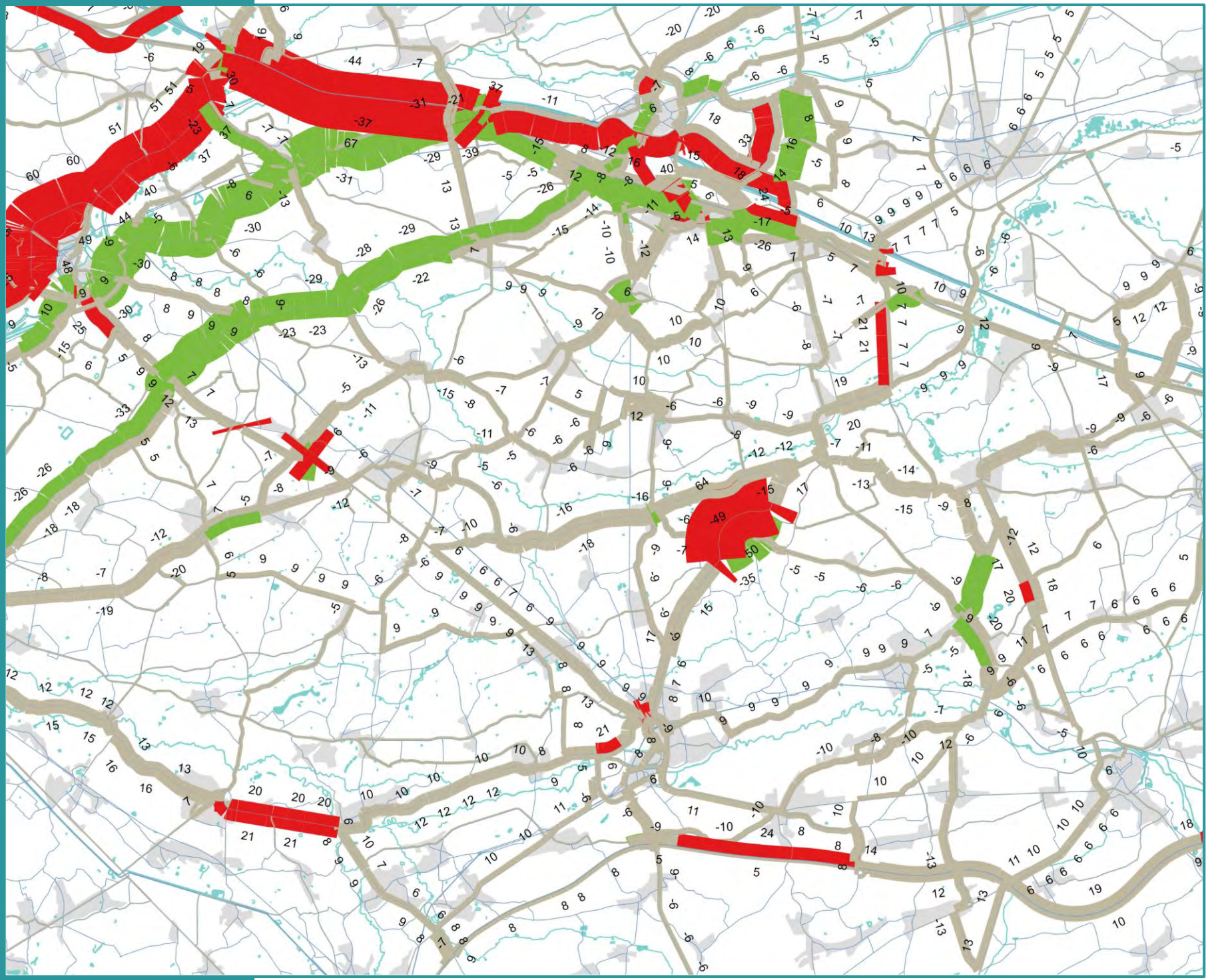
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 88

Scenario 3



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

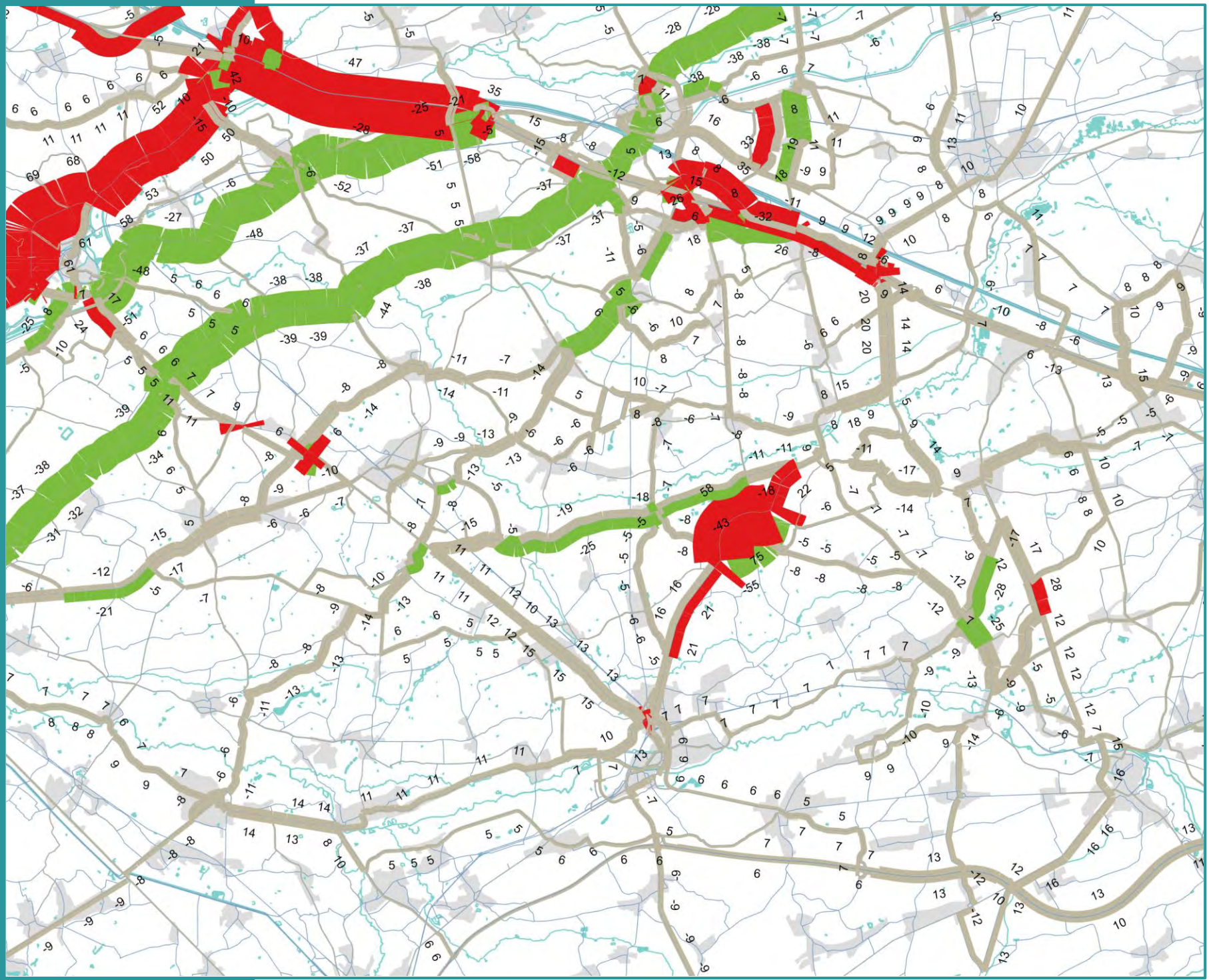
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 89

Scenario 3



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

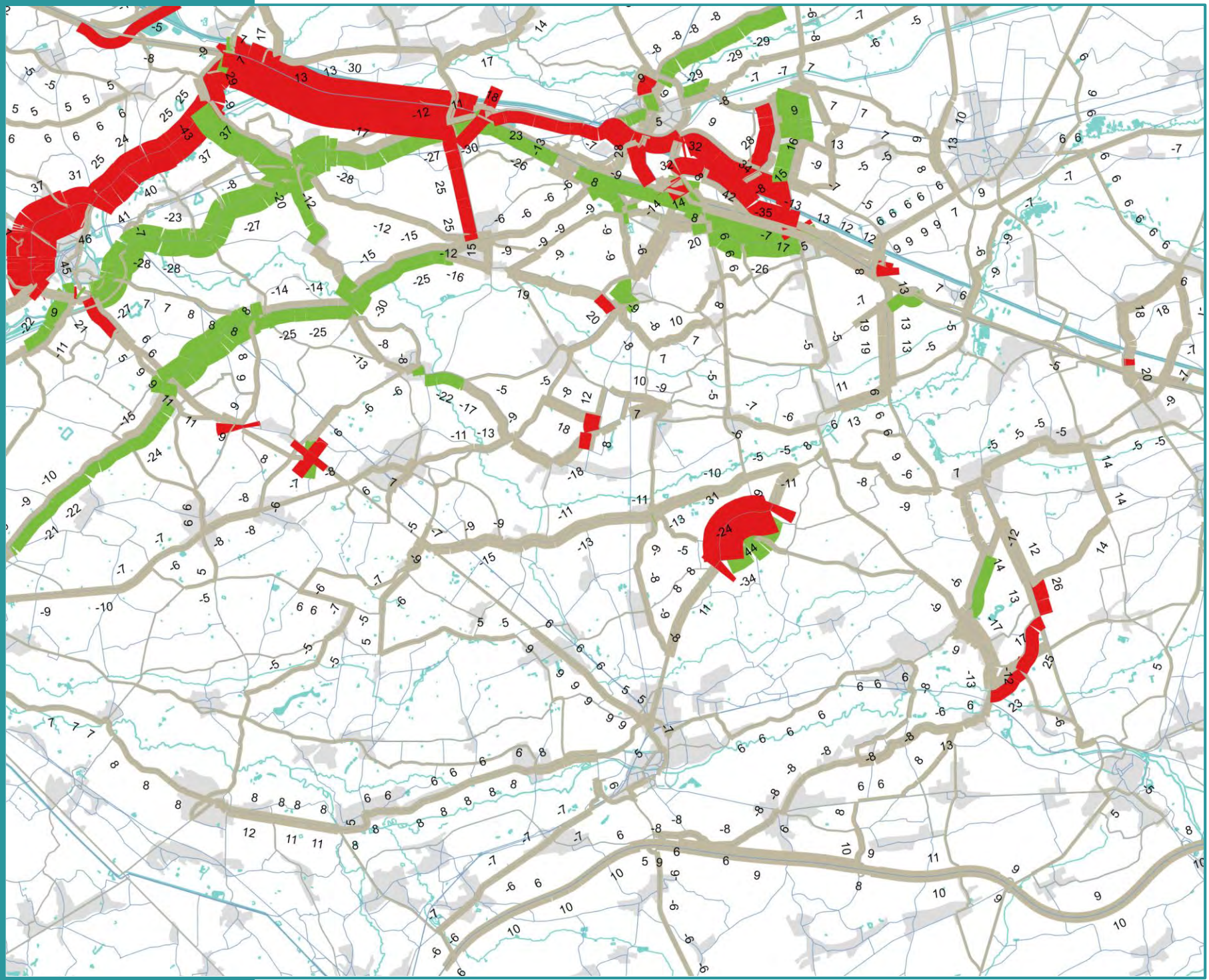
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 90

Scenario 3



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

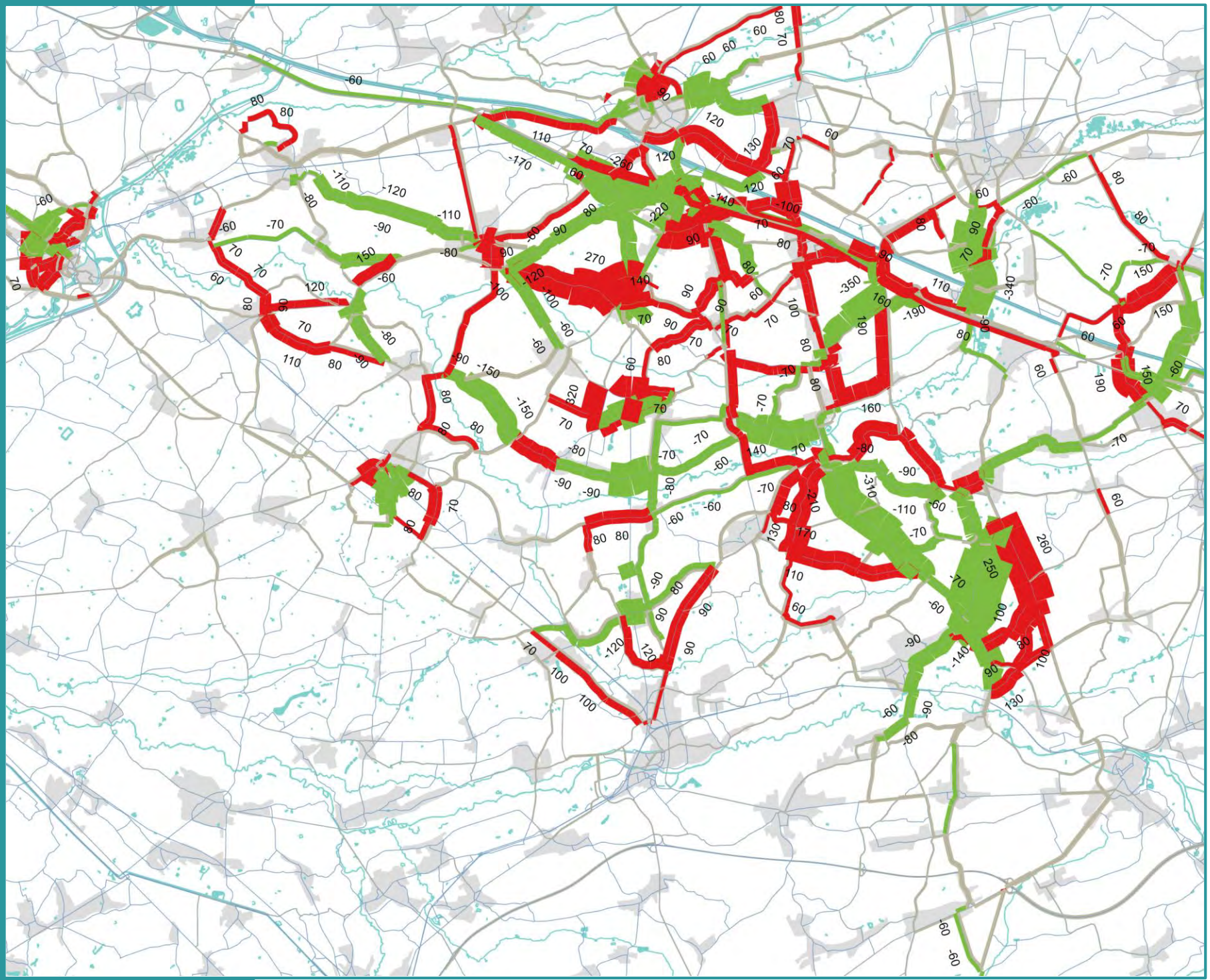
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 91

Scenario 3



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

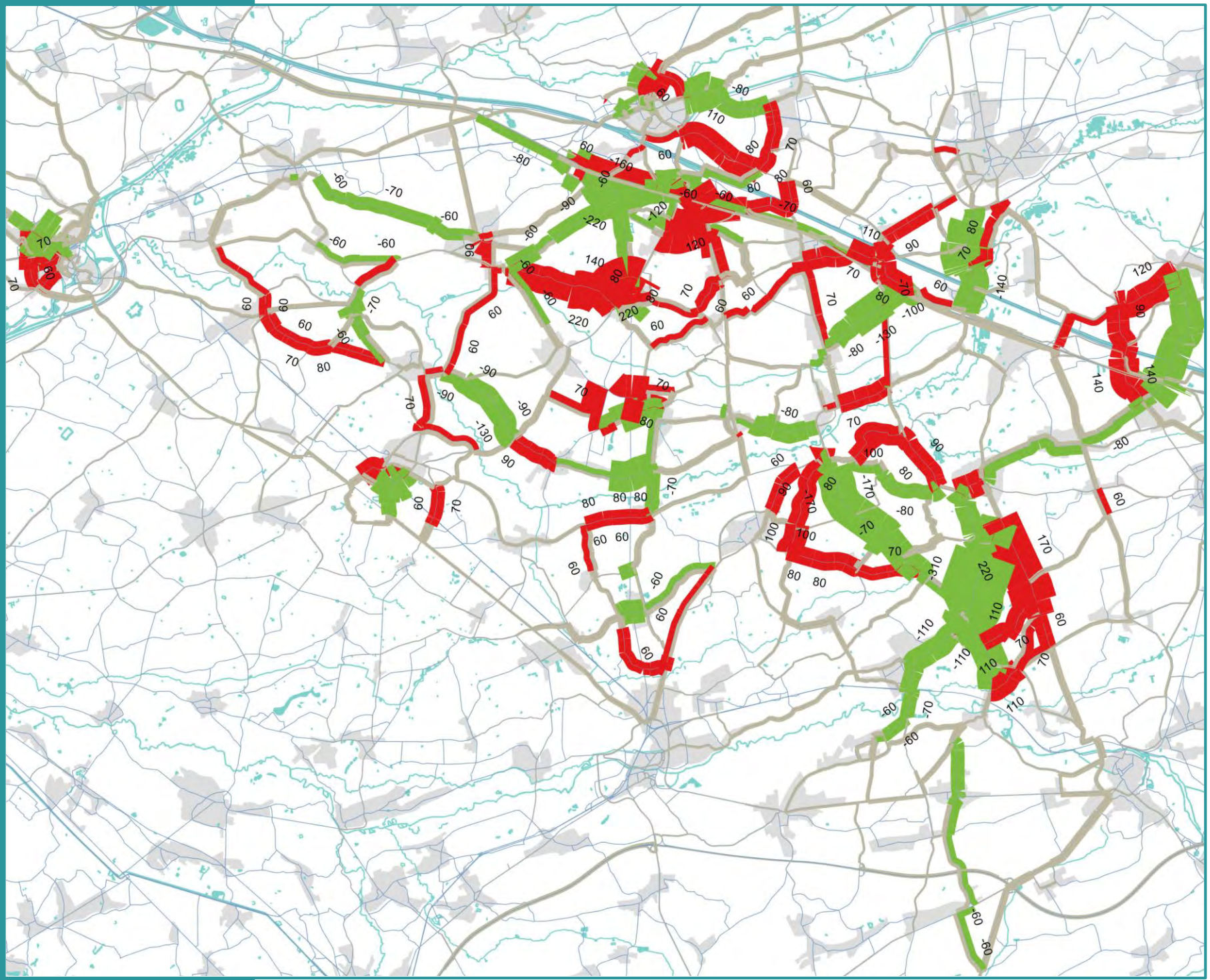
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 92 **Scenario 3**



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

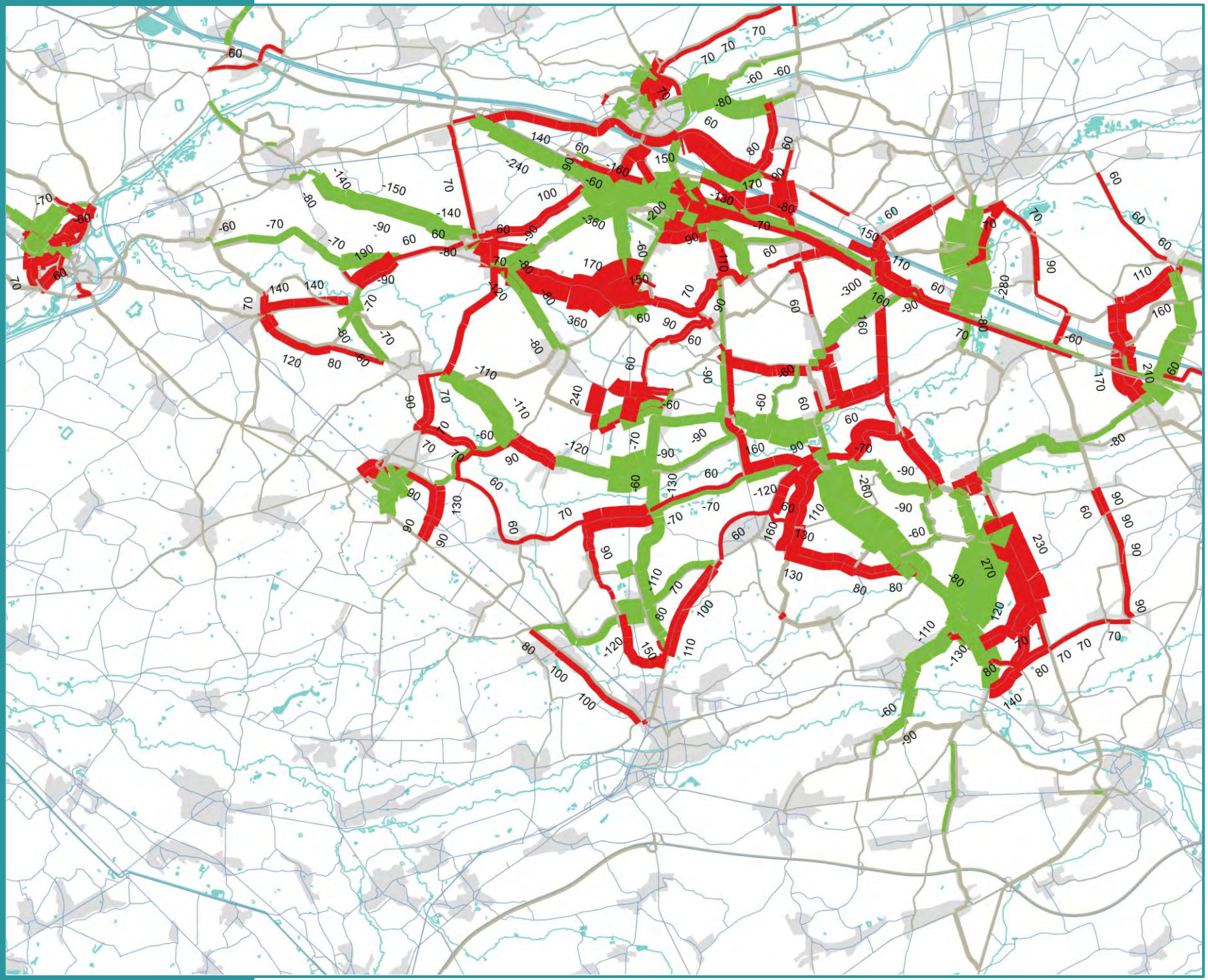
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 93

Scenario 3



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

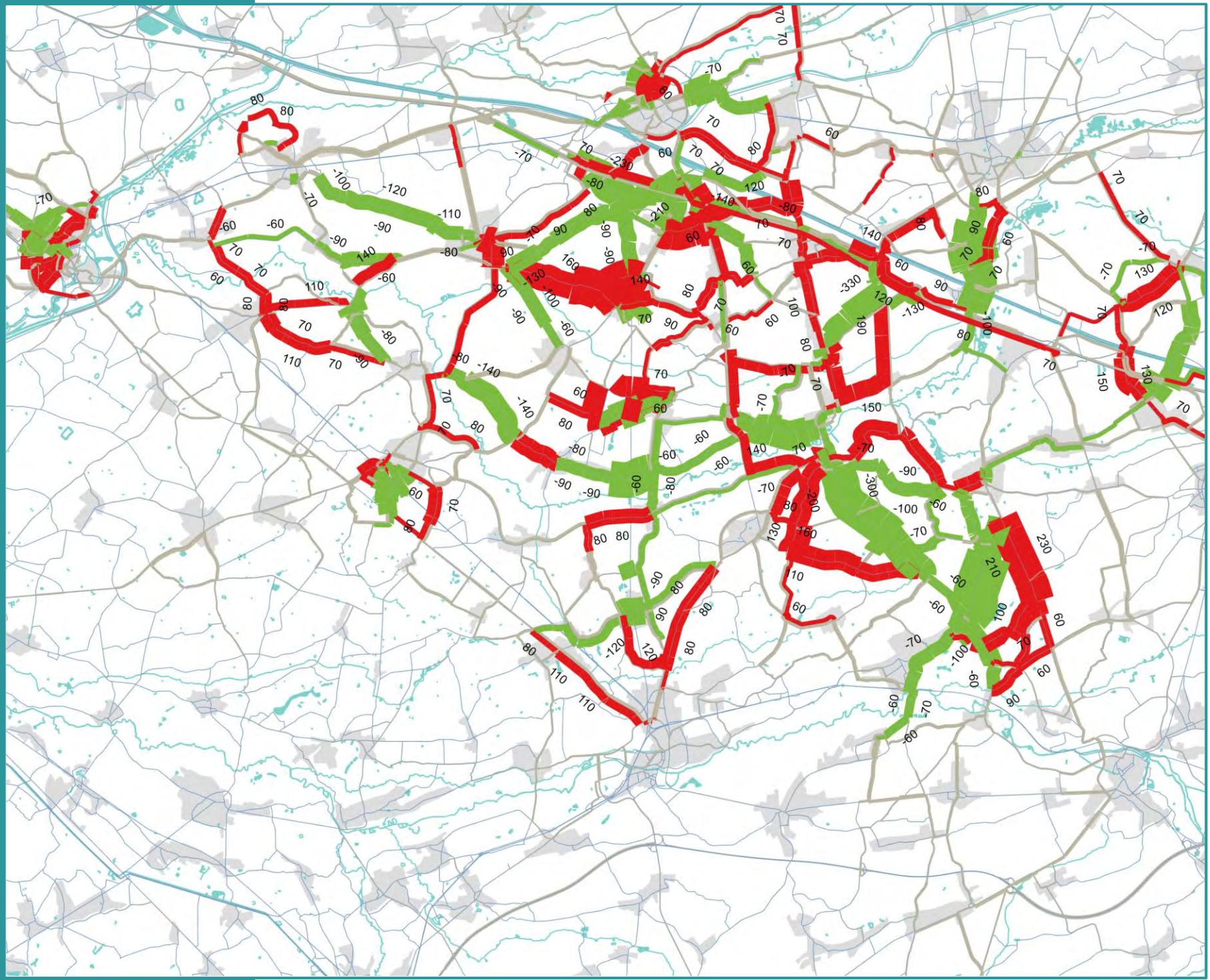
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 94

Scenario 3



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

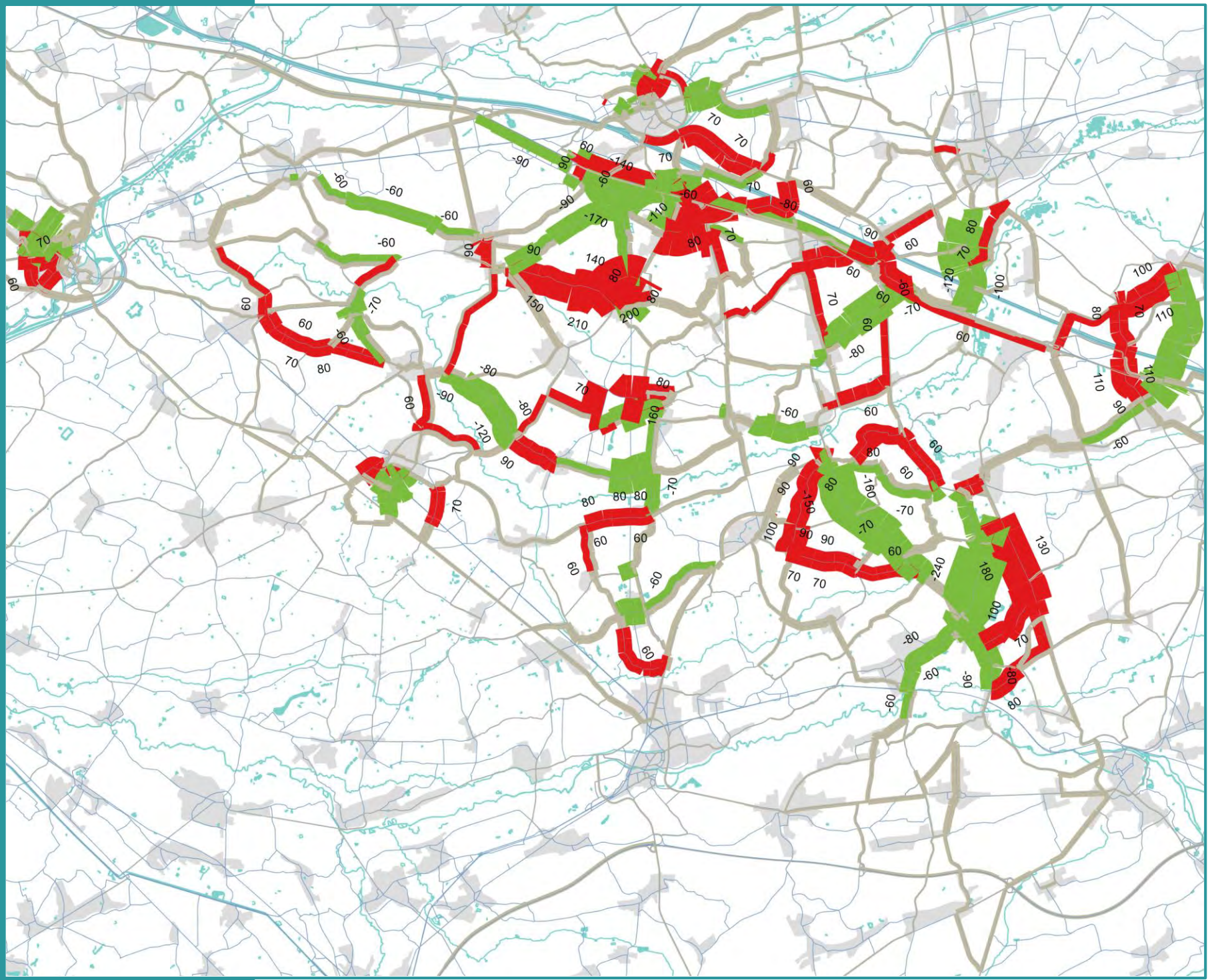
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 95

Scenario 3



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

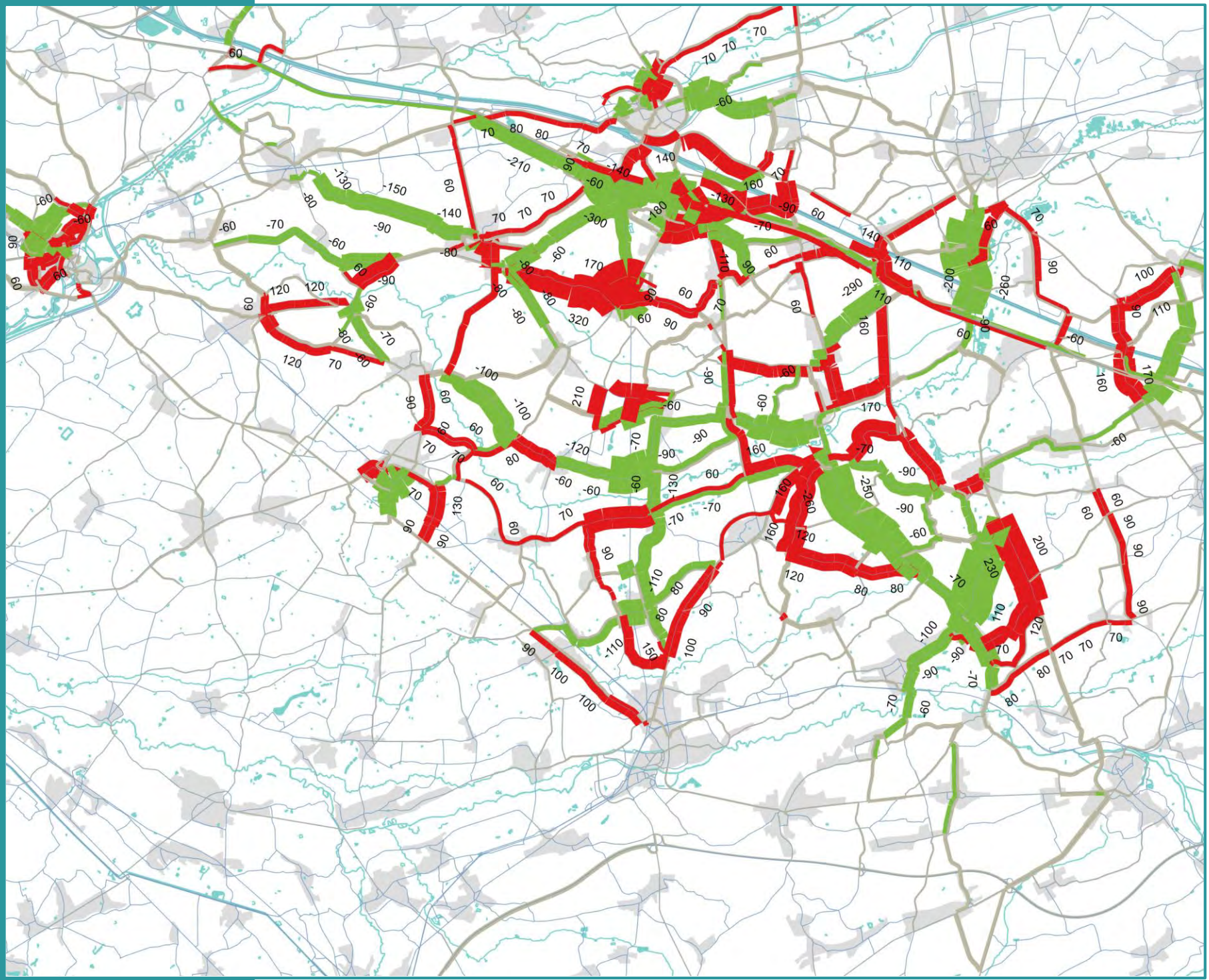
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 96 **Scenario 3**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 97 **Scenario 3**



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 98 **Scen3**



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

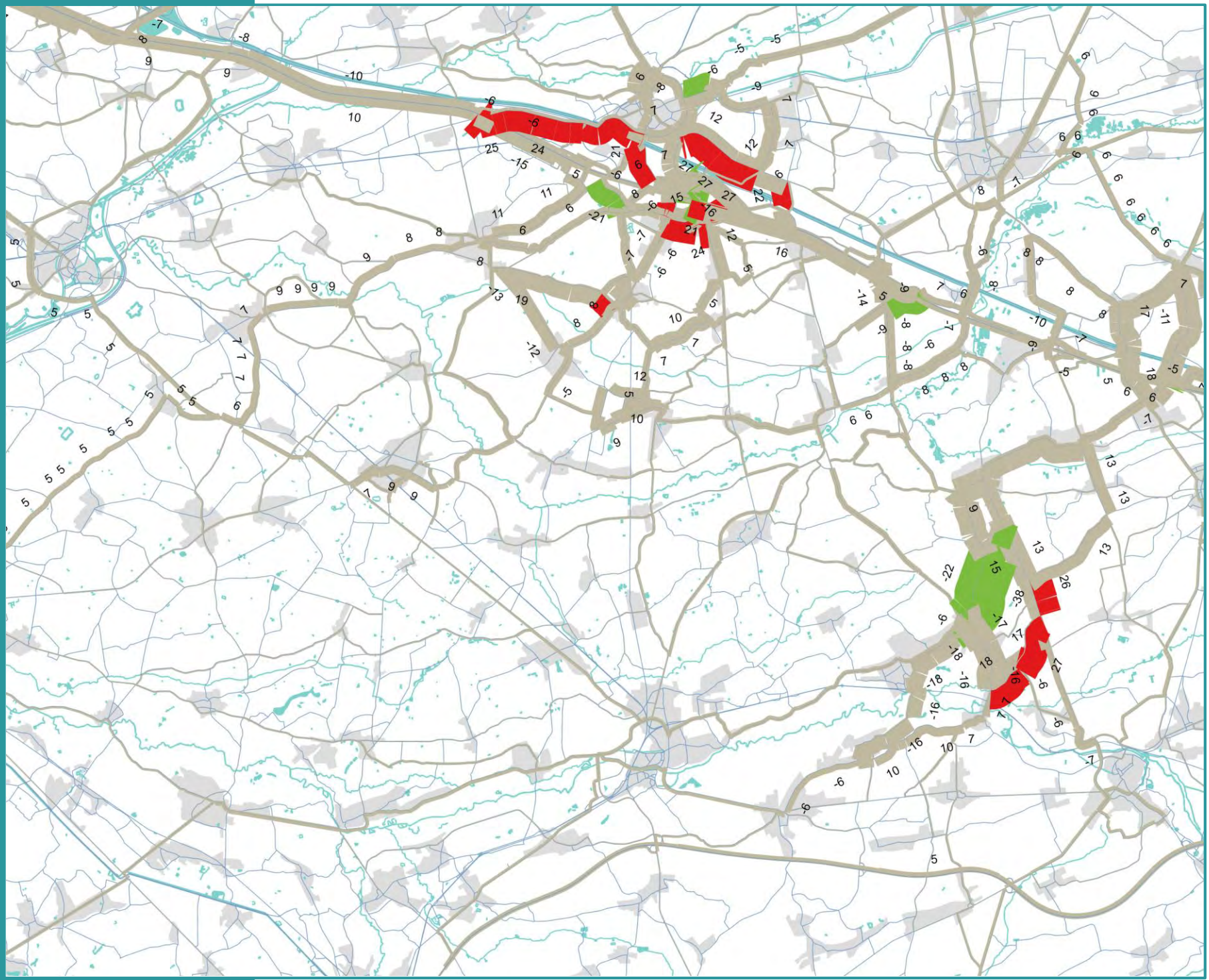
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 99

Scenario 3



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

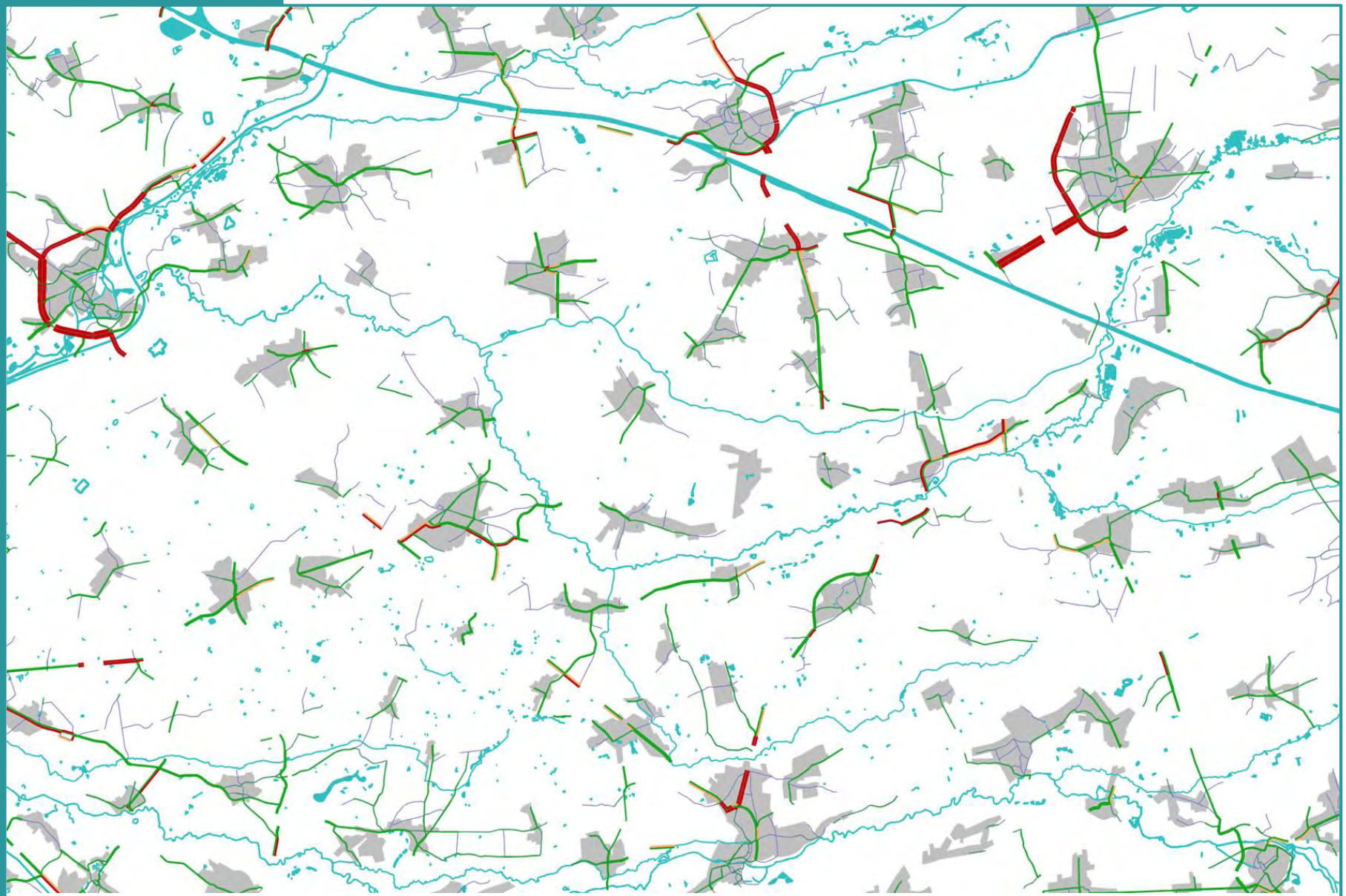
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 100

Scenario 3



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

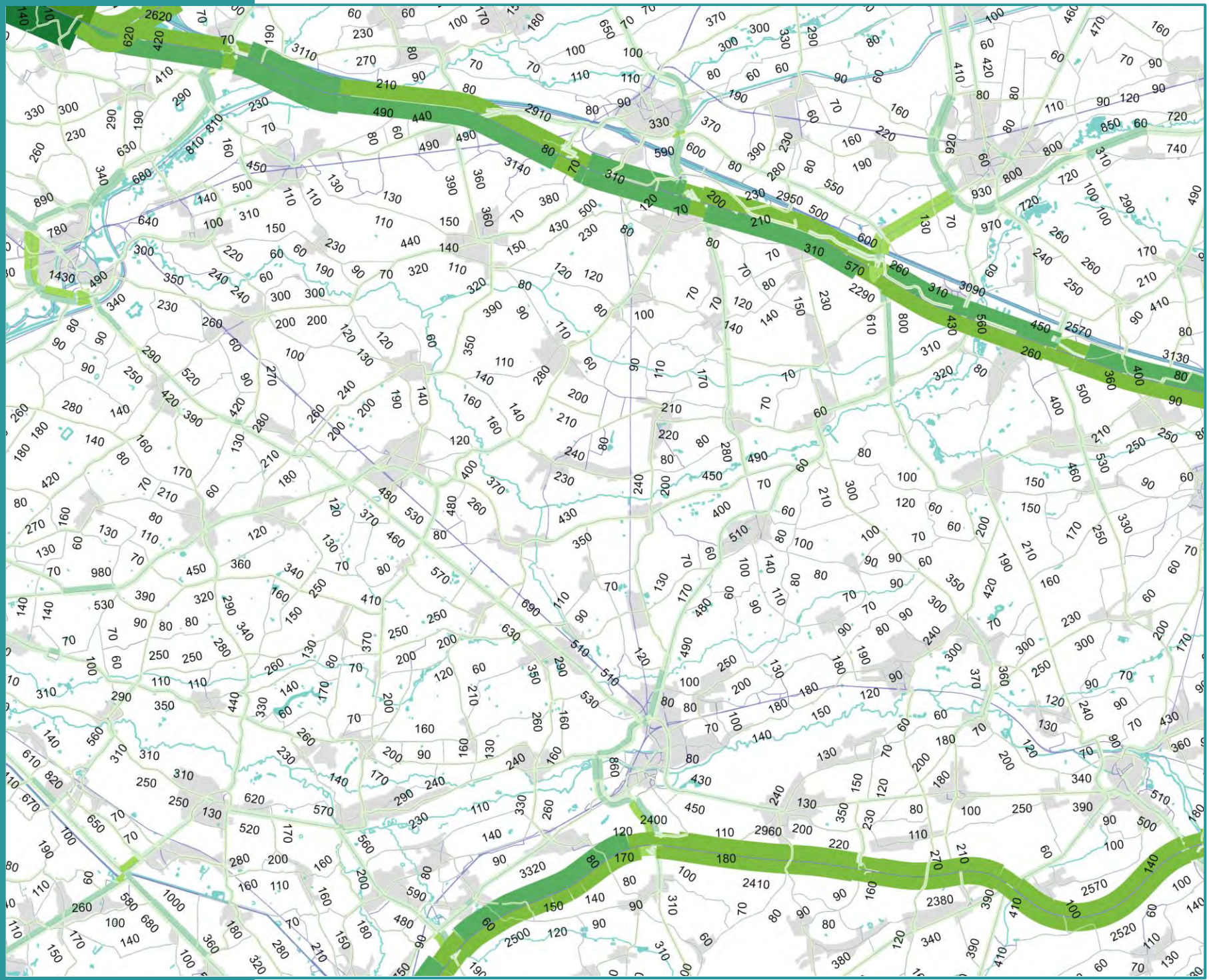
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Scenario 4

- Toedelingsresultaten (PAE/PW/VR) - vanaf slide 102
- Verschillen t.o.v. referentie 2030 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 111
- Verschillen t.o.v. Scenario 1 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 120
- Leefbaarheid in kernen - slide 129

Figuur 102 **Scenario 4**



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

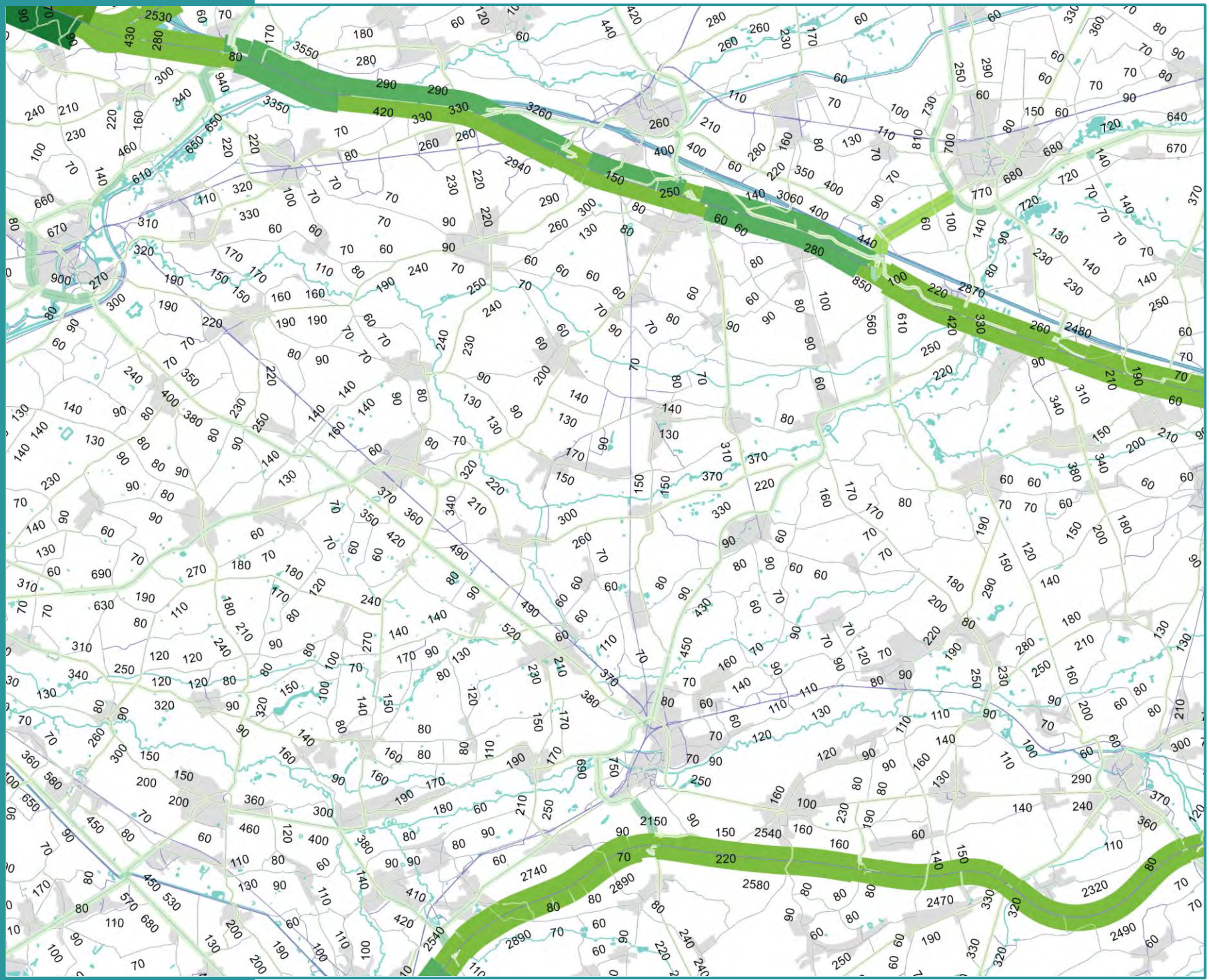
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 103

Scenario 4



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

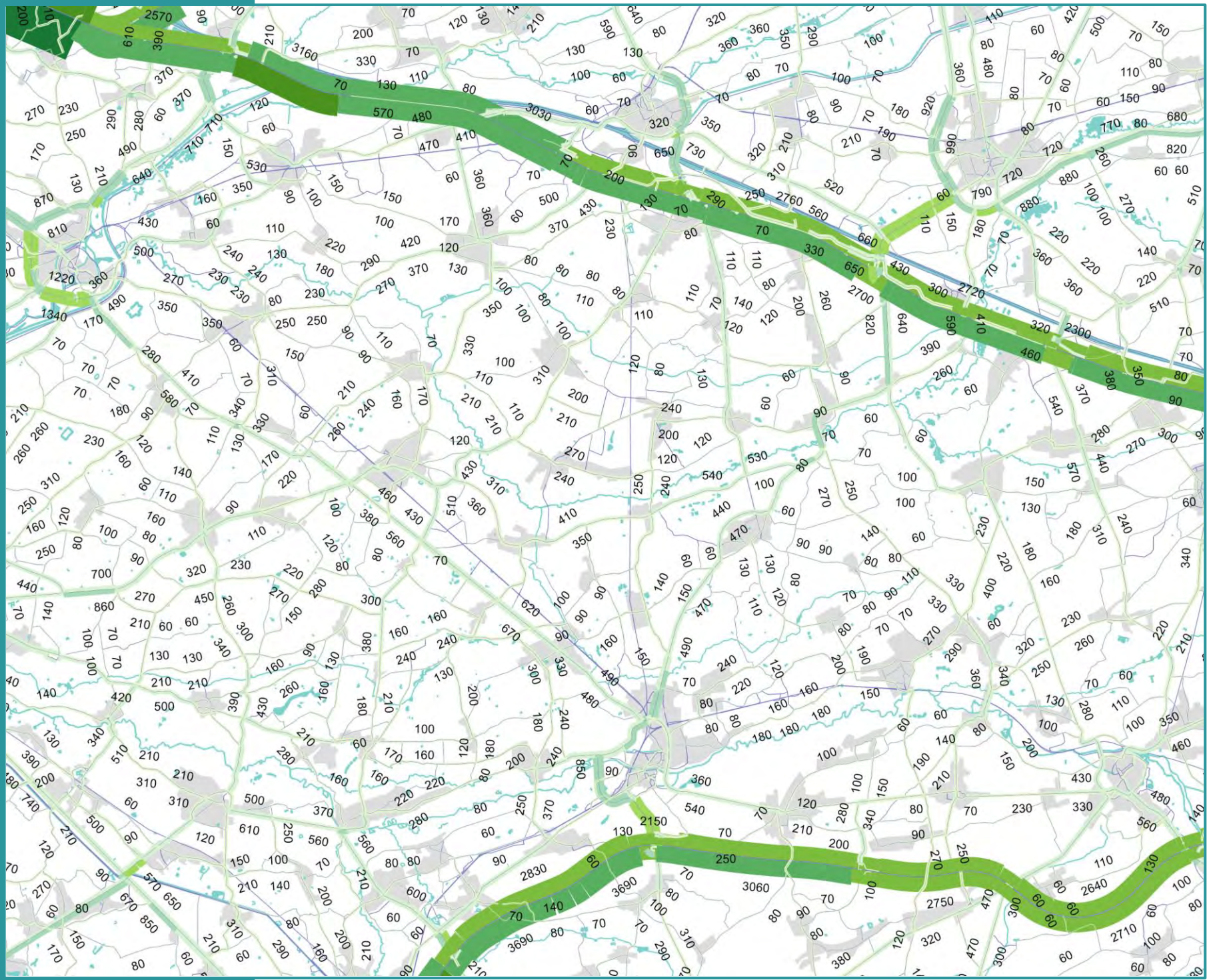
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 104

Scenario 4



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

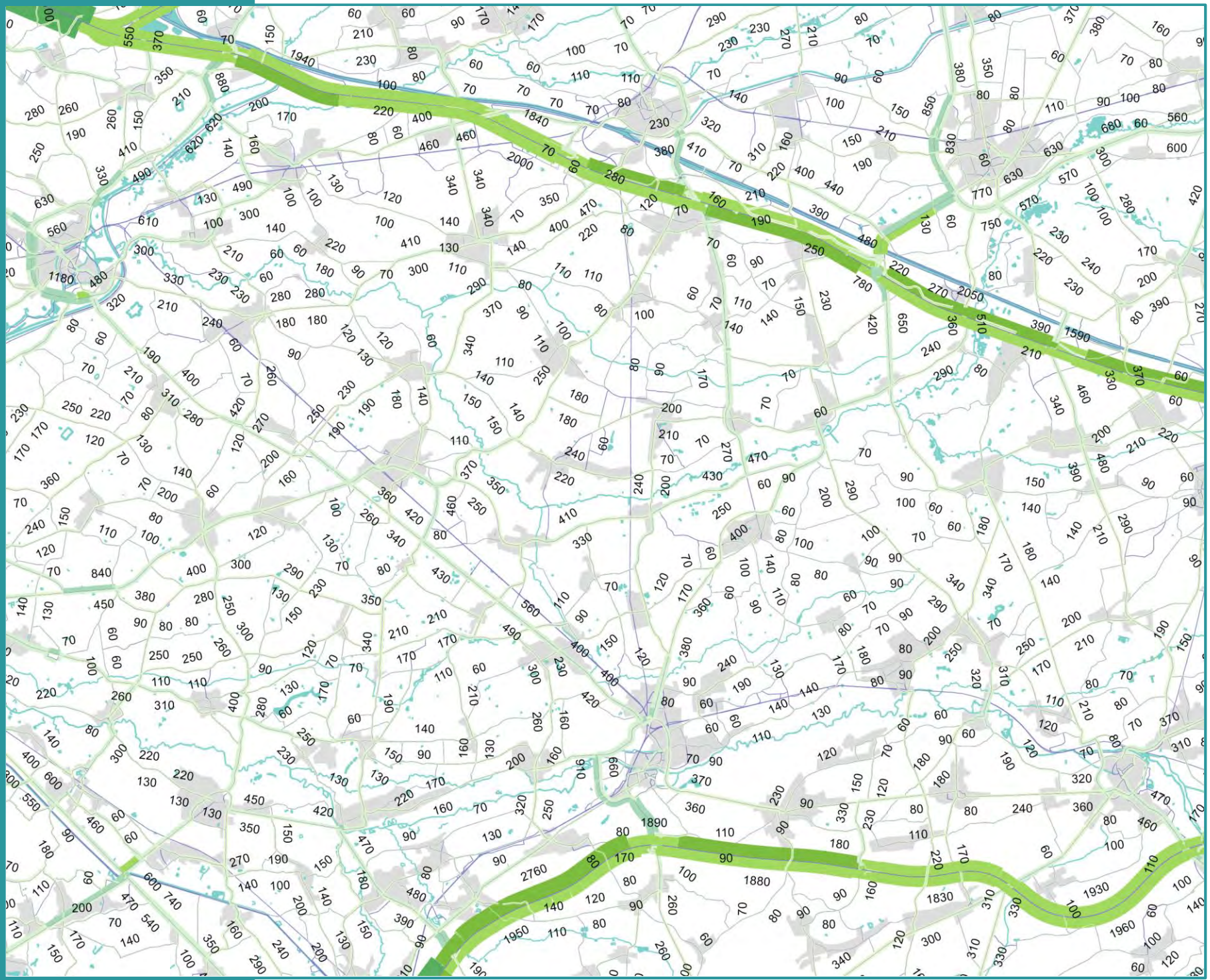
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 105

Scenario 4



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

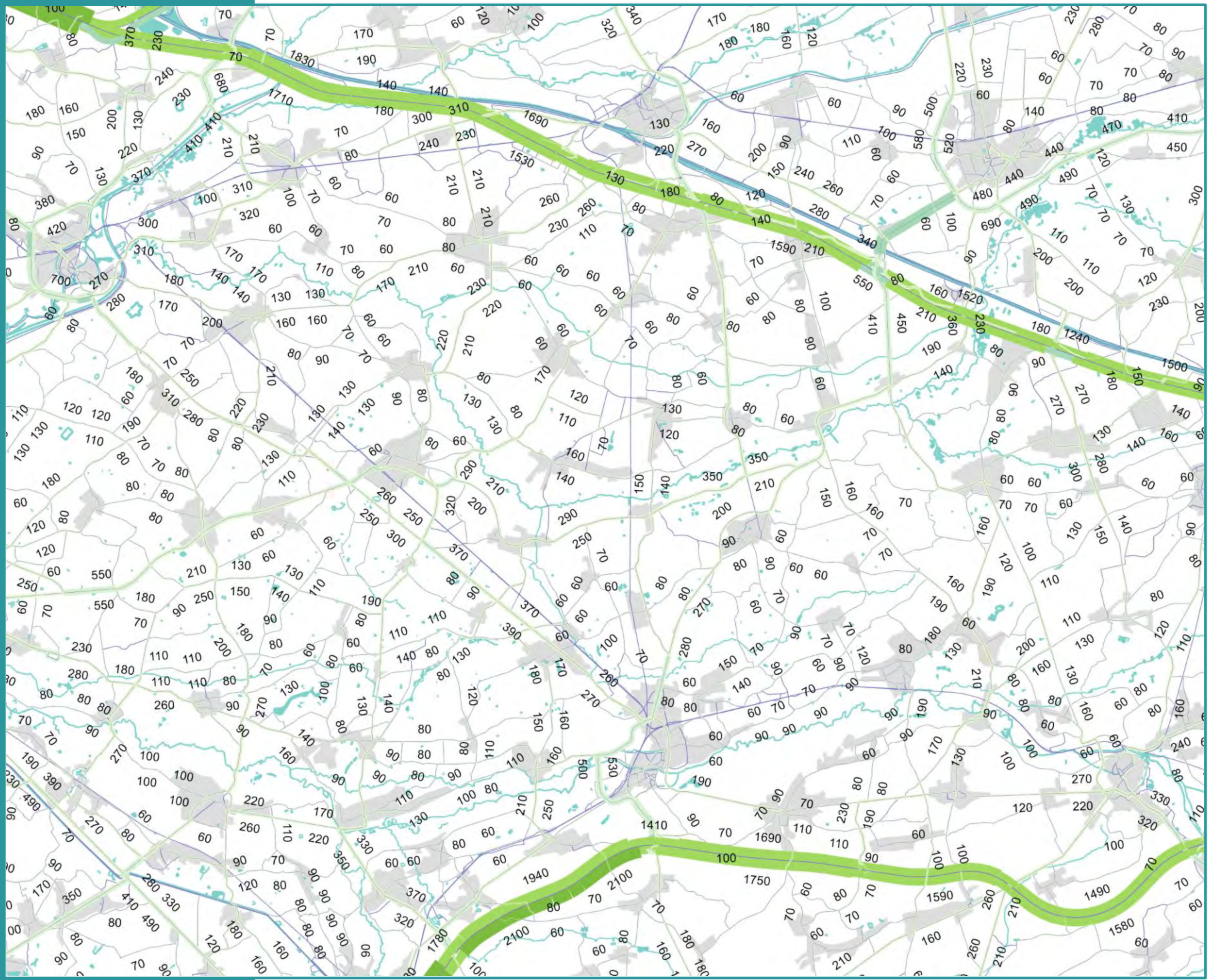
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 106

Scenario 4



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

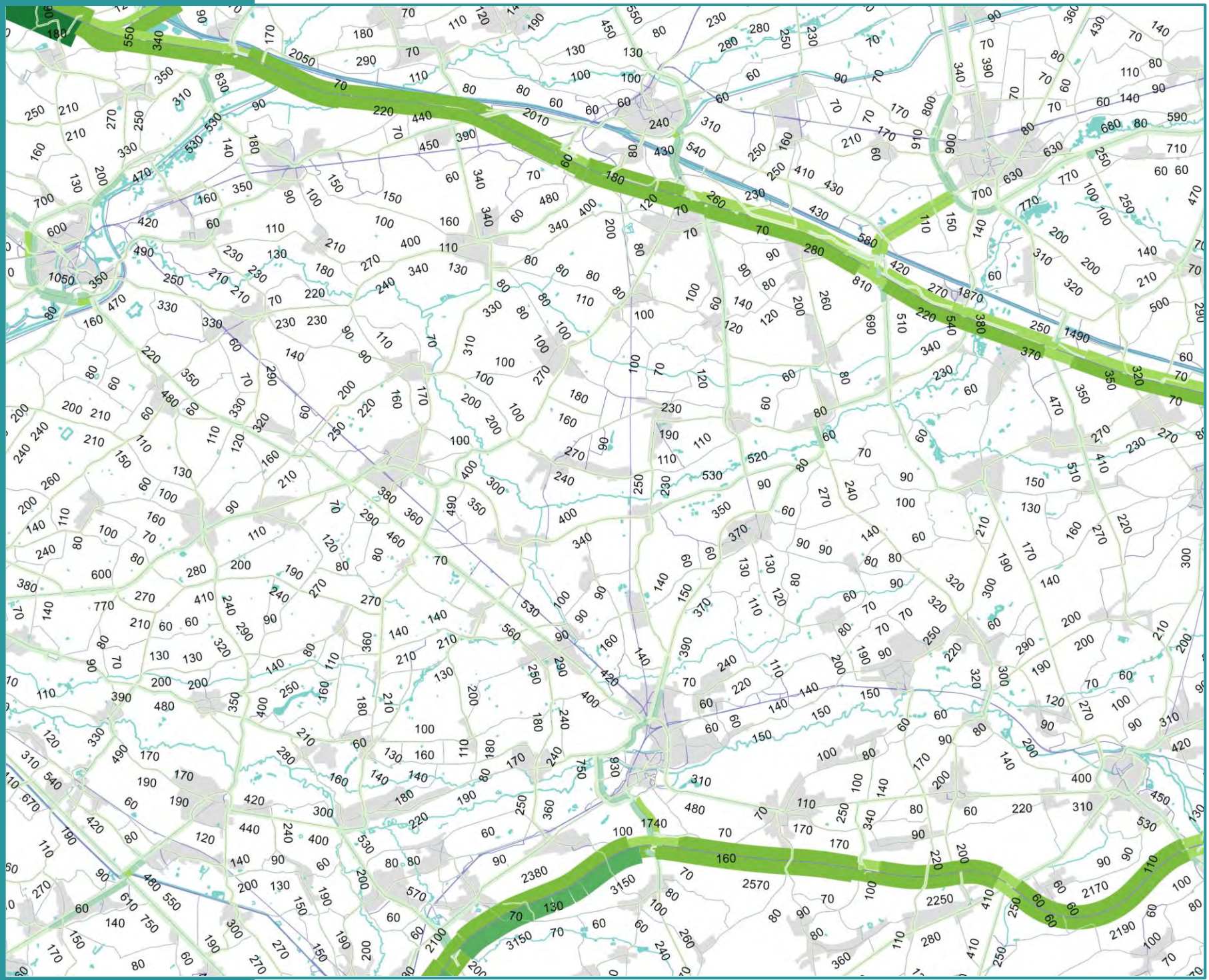
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 107

Scenario 4



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

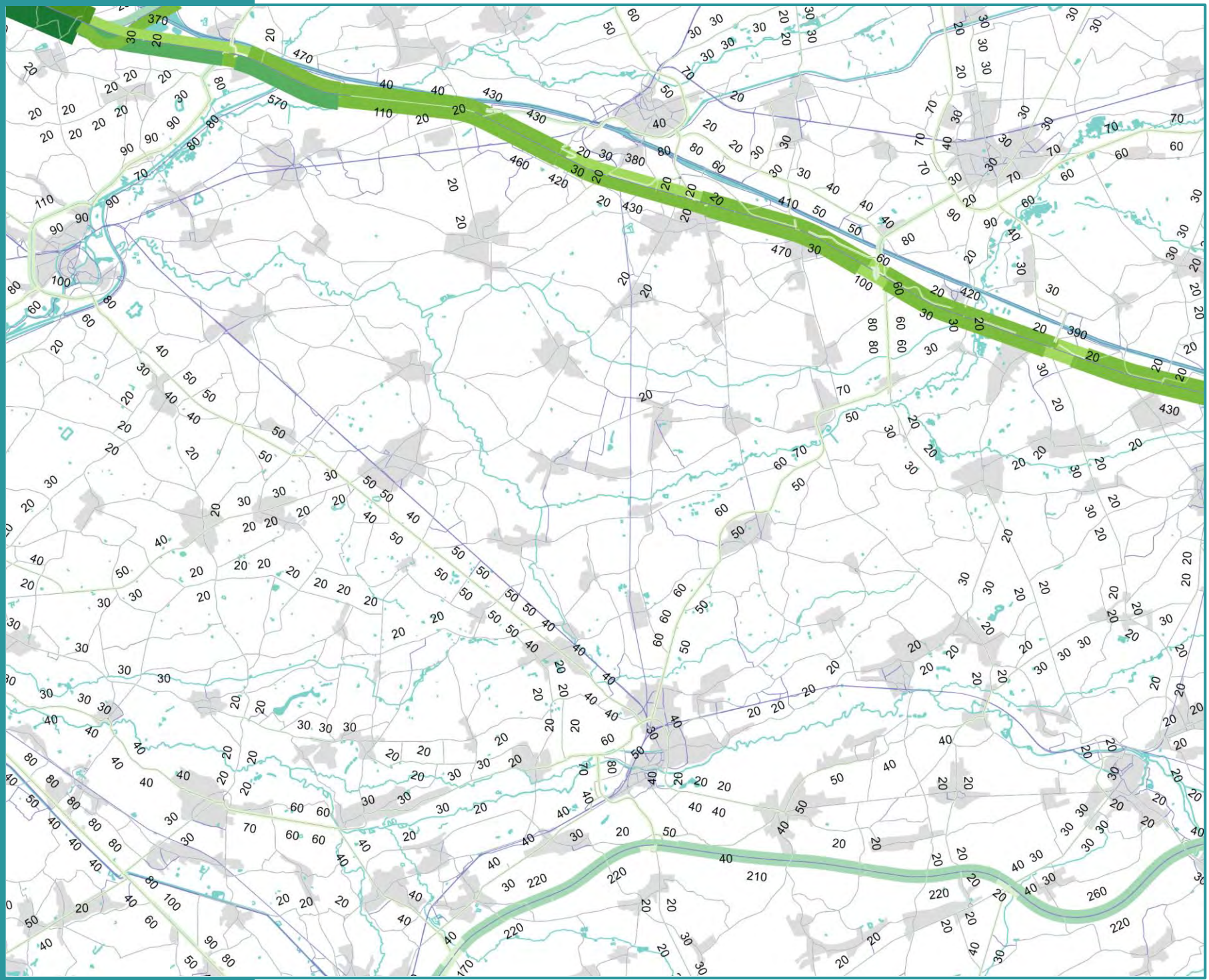
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 108

Scenario 4



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

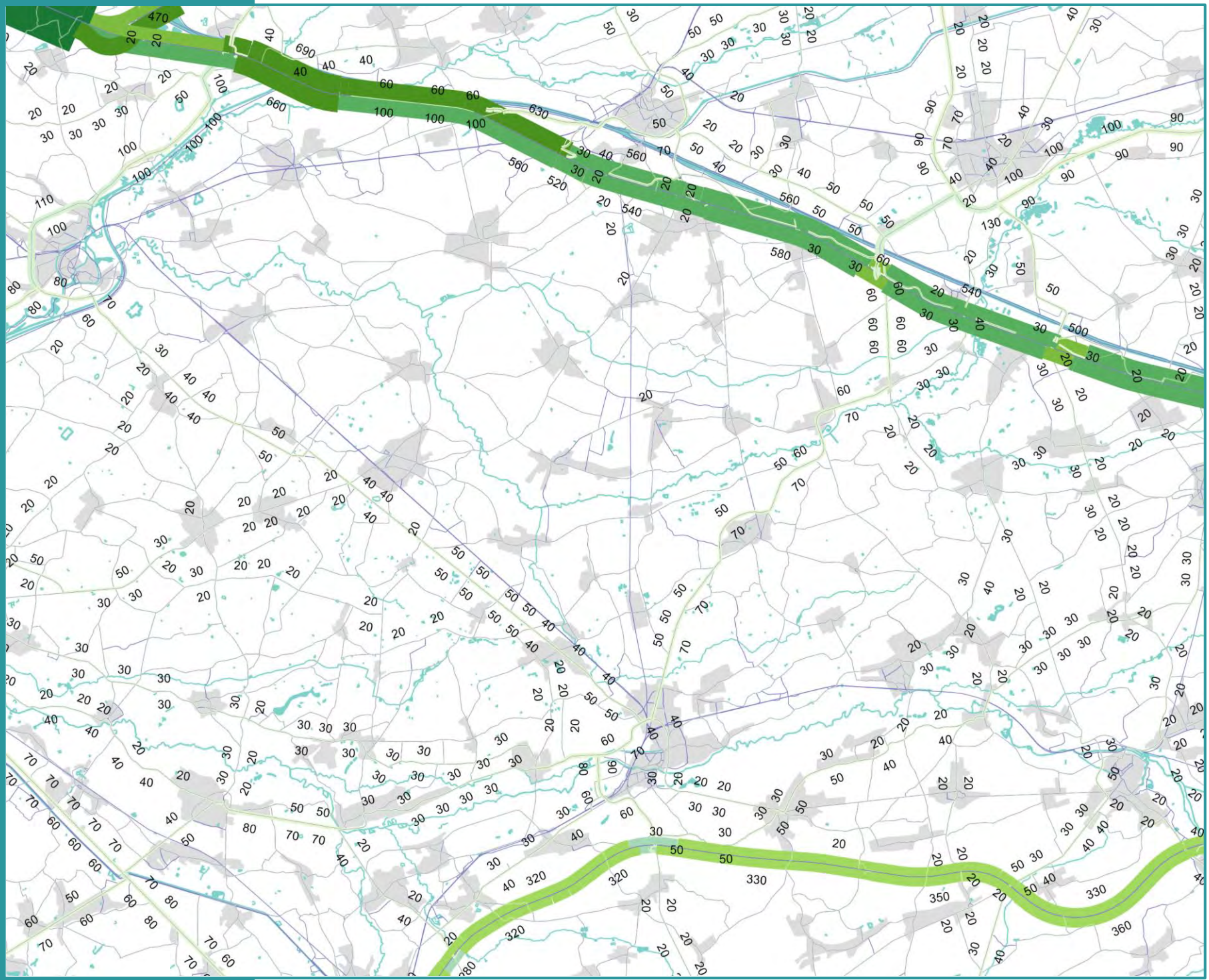
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 109

Scenario 4



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

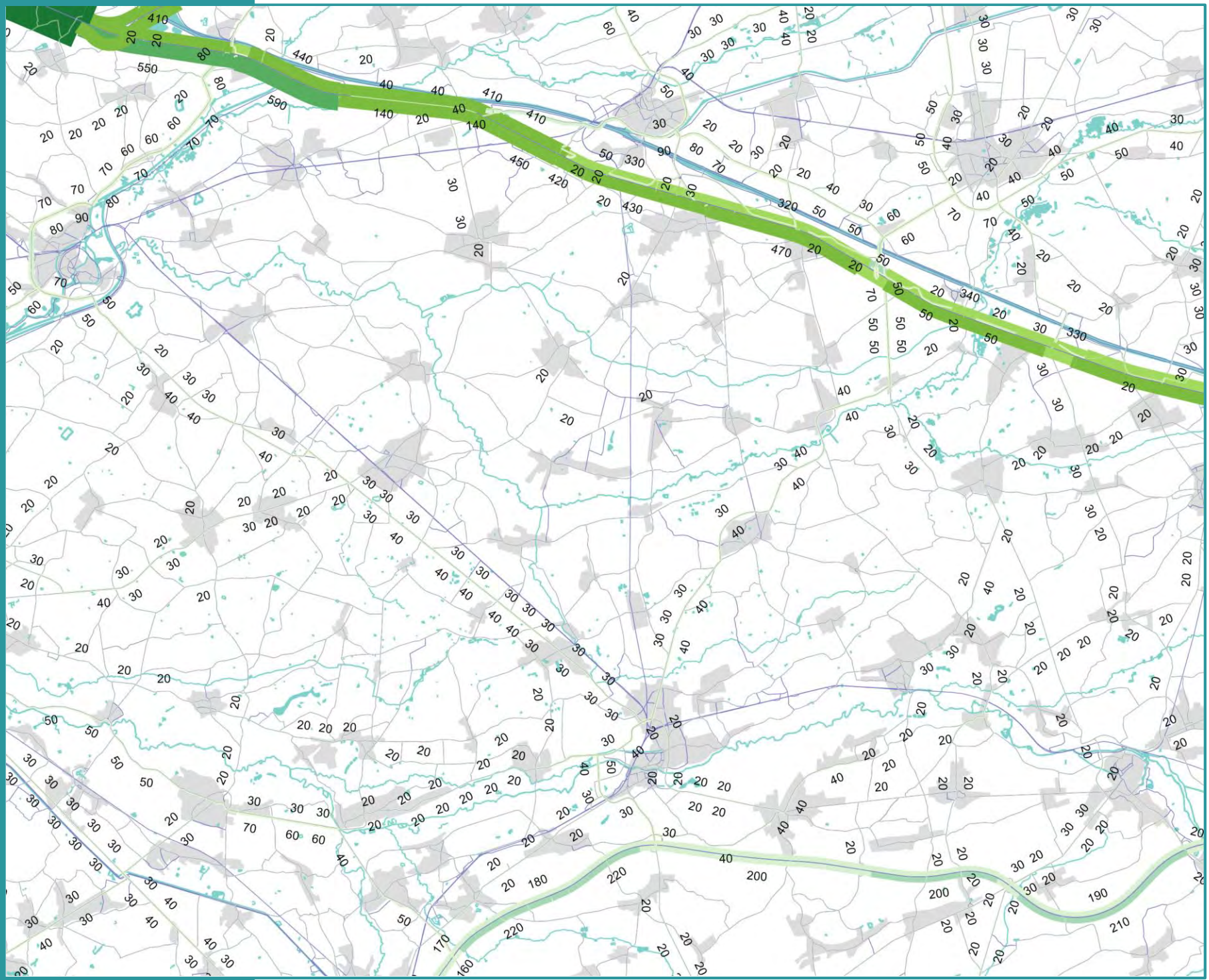
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 110

Scenario 4



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

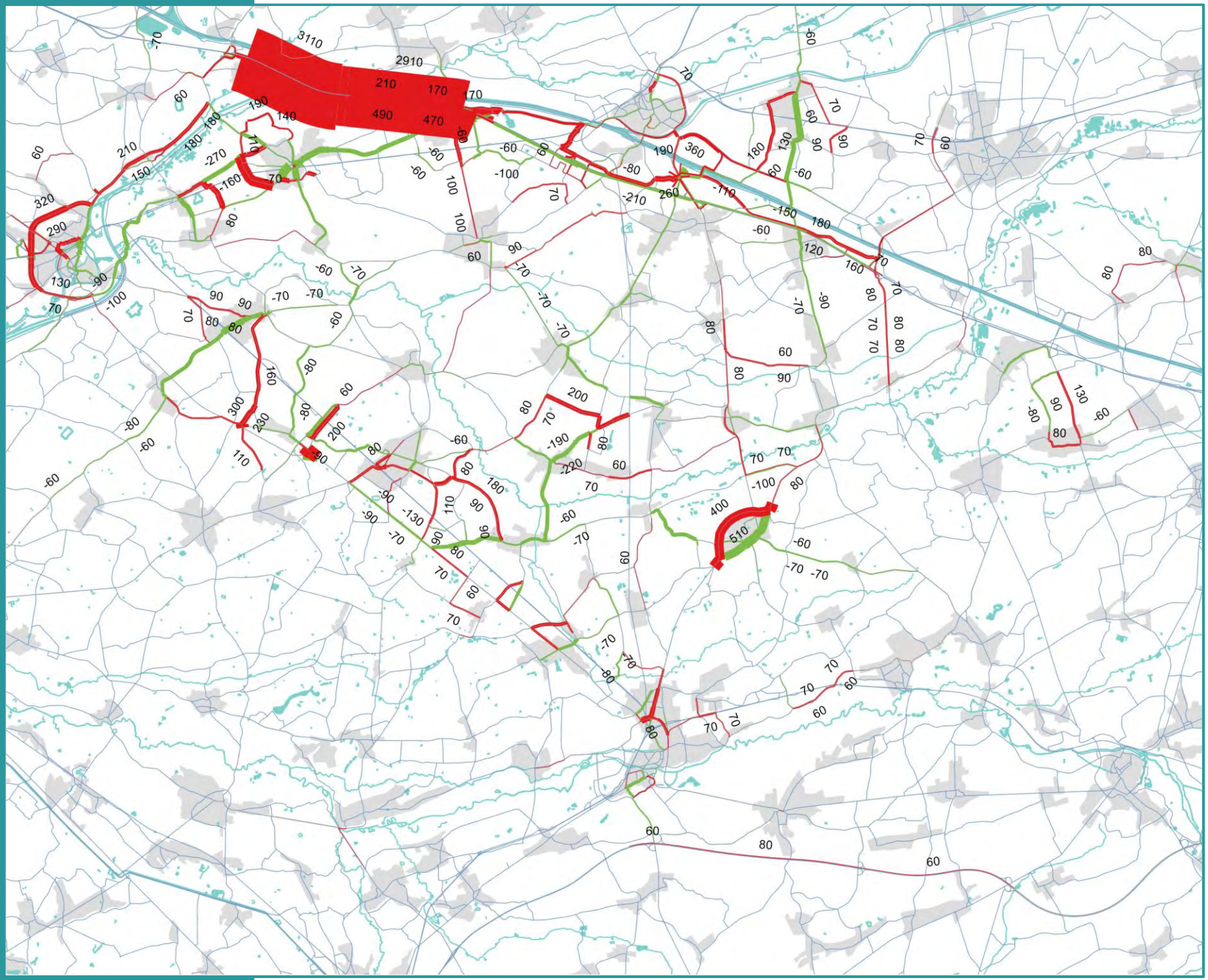
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 111

Scenario 4



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

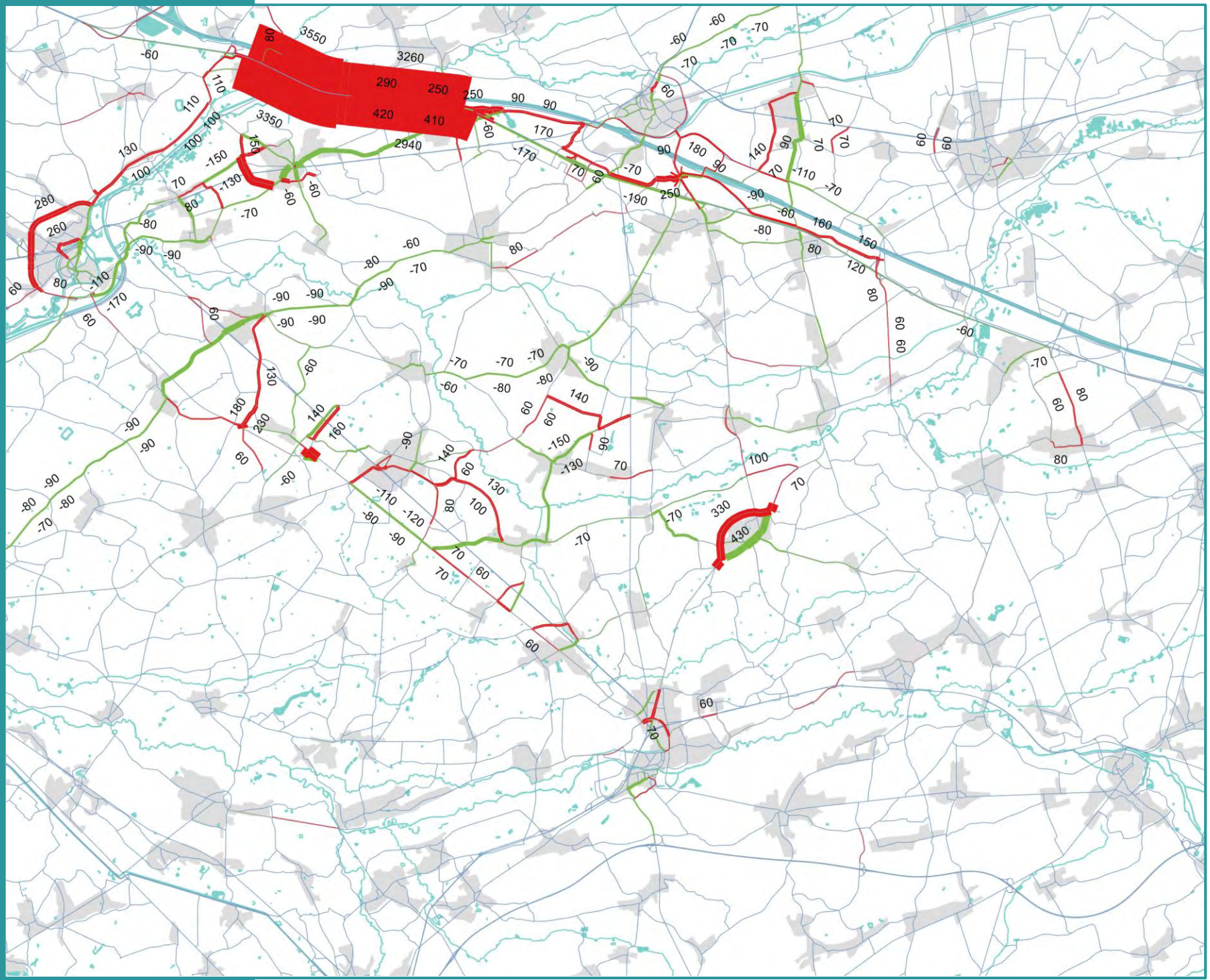
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 112 **Scenario 4**



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

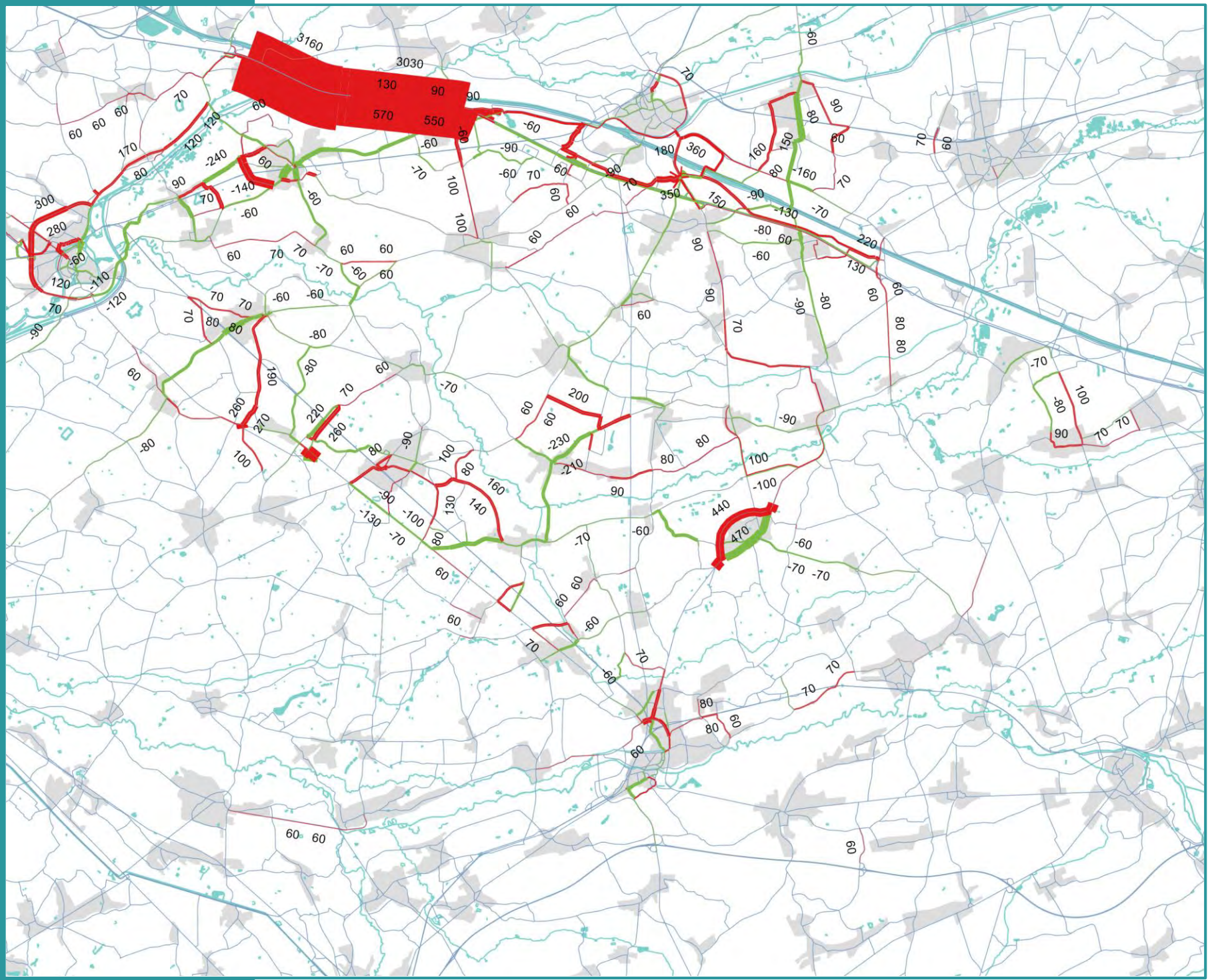
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 113 **Scenario 4**



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

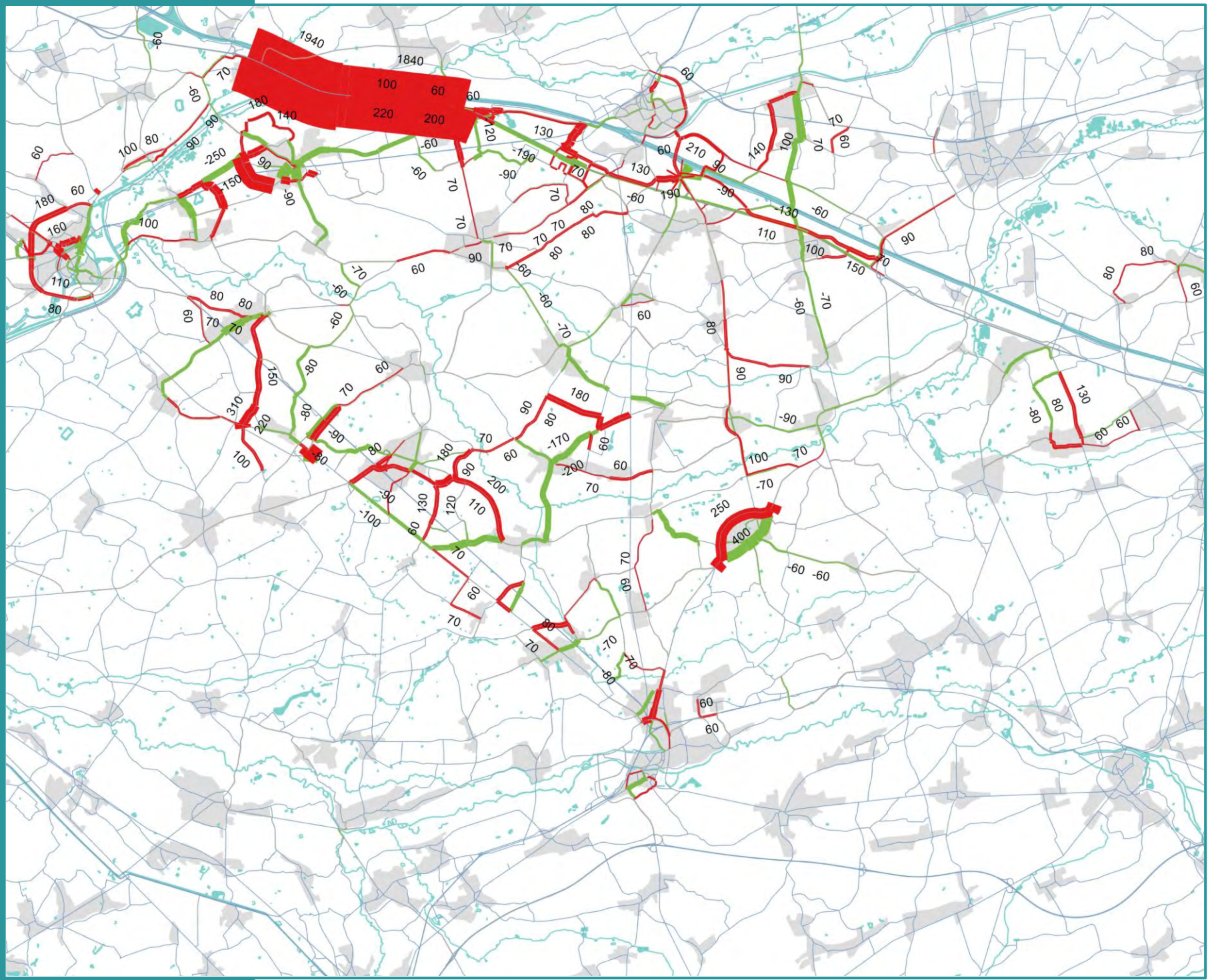
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 114 **Scenario 4**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

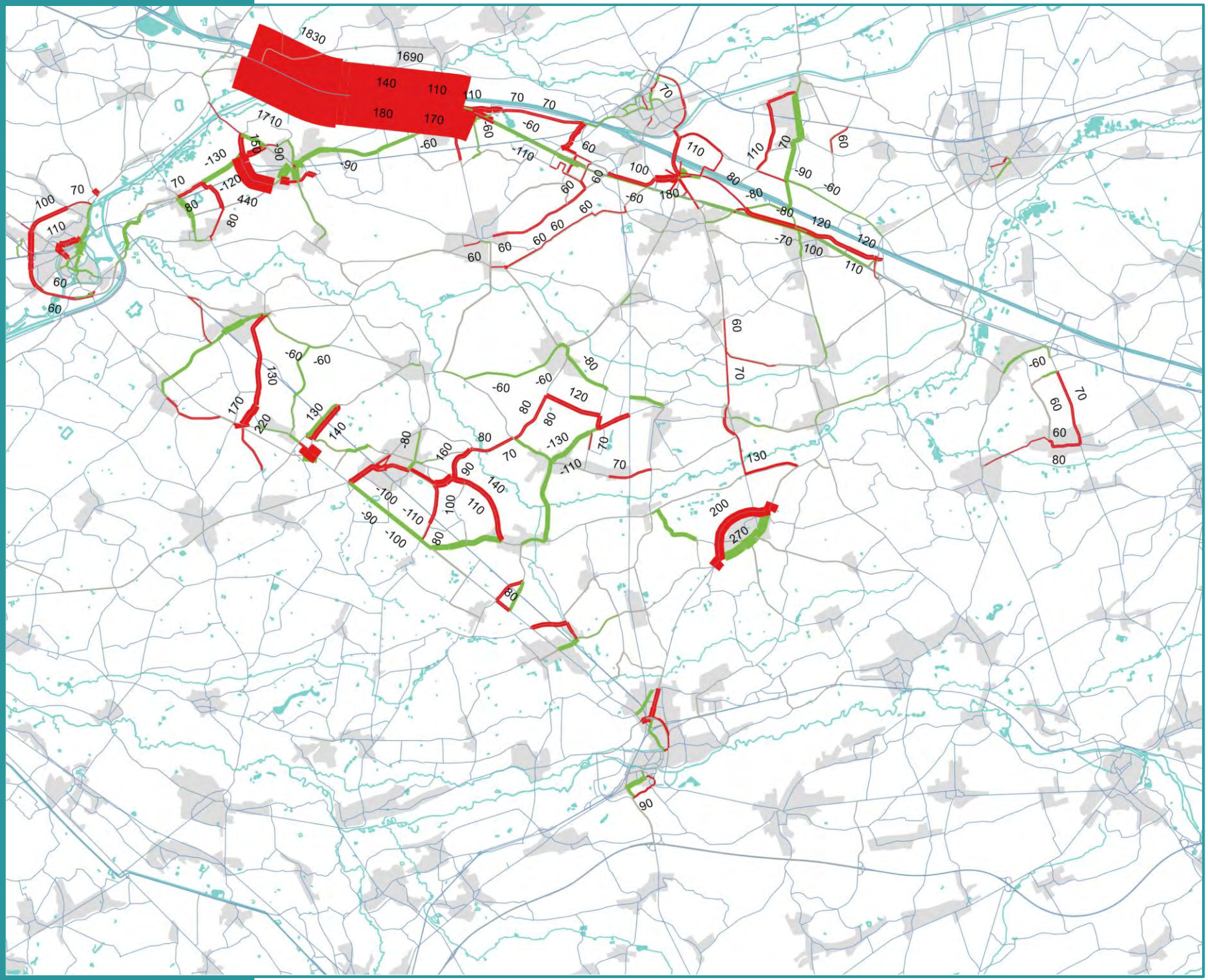
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 115 **Scenario 4**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

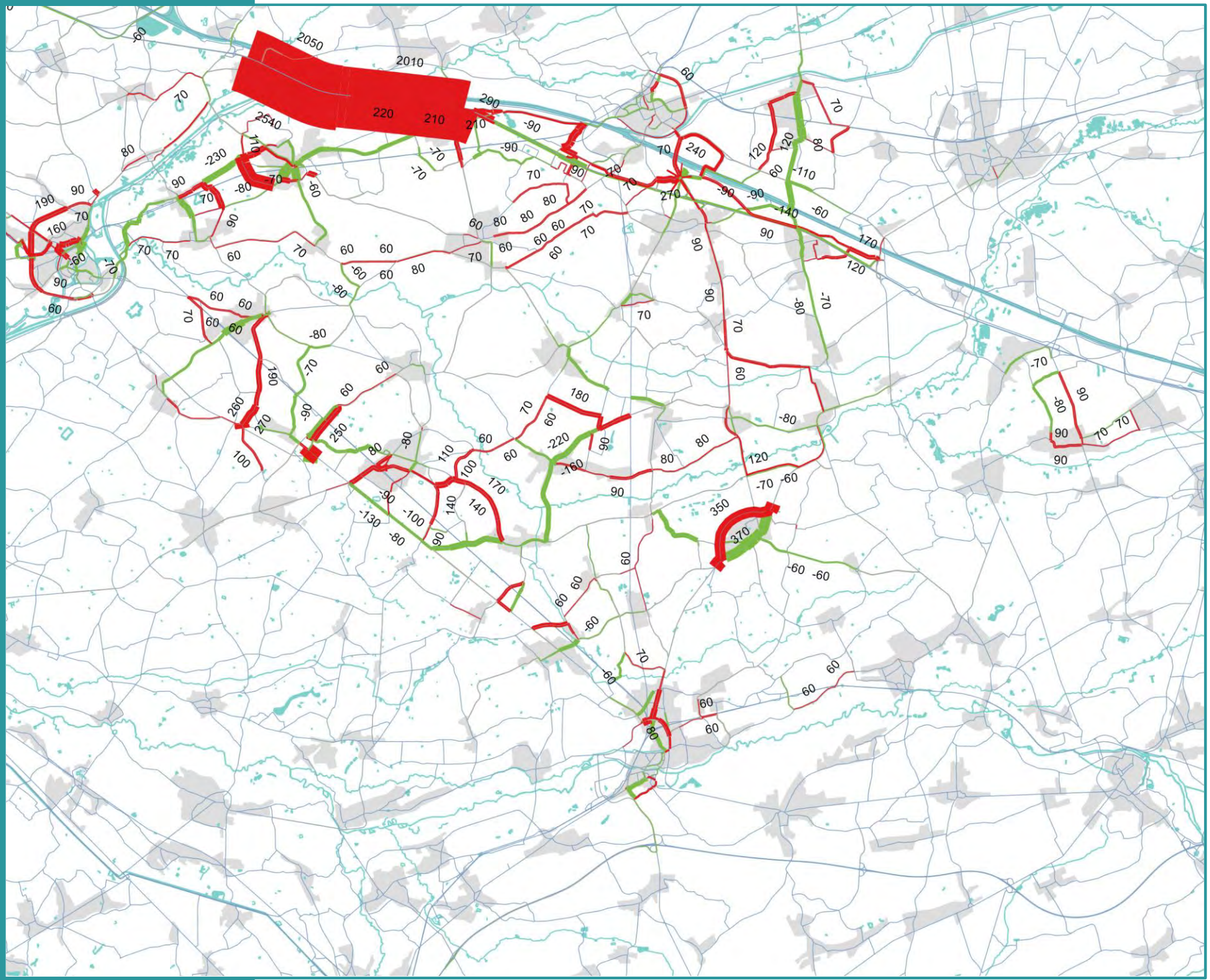
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 116 **Scenario 4**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

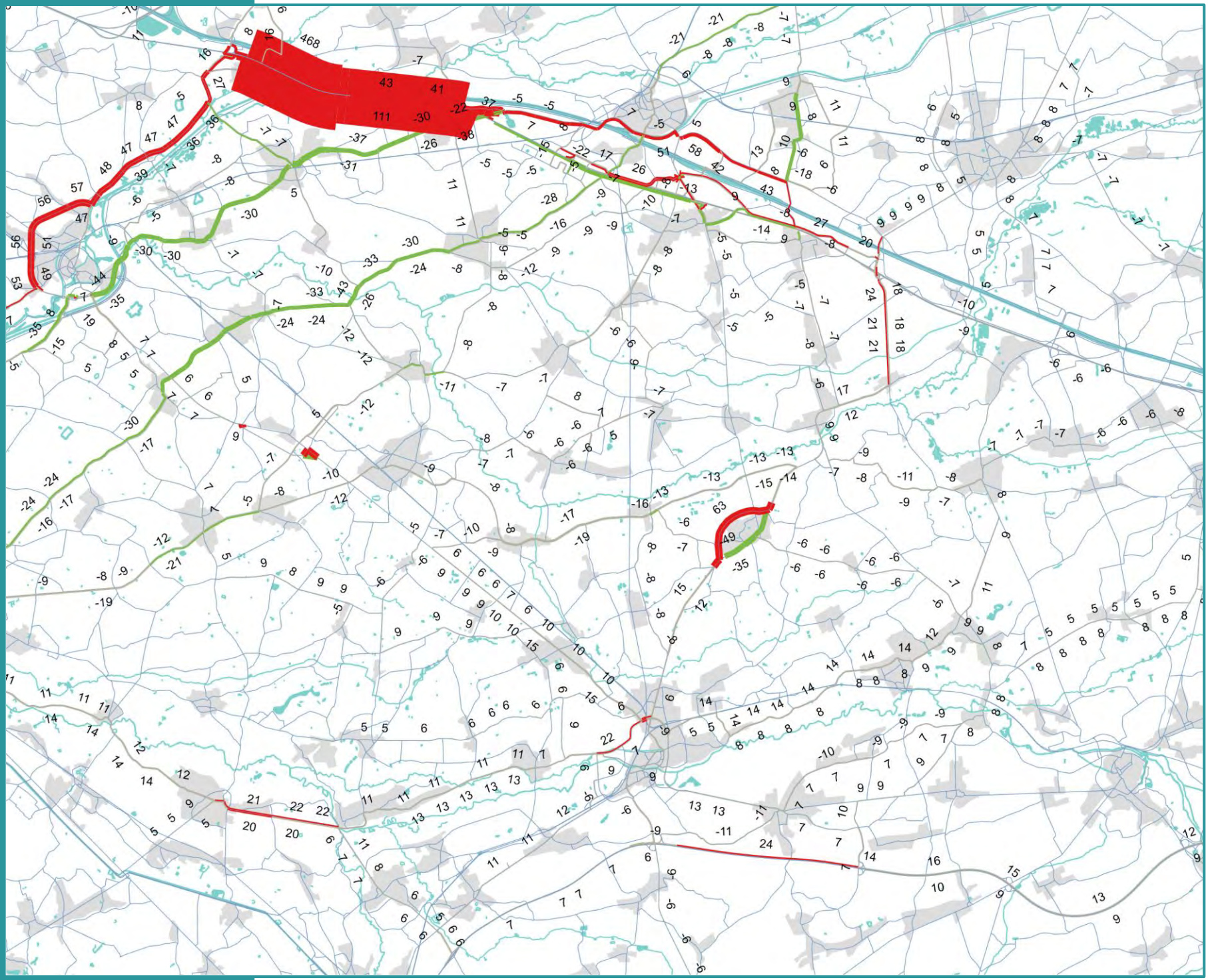
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 117

Scenario 4



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

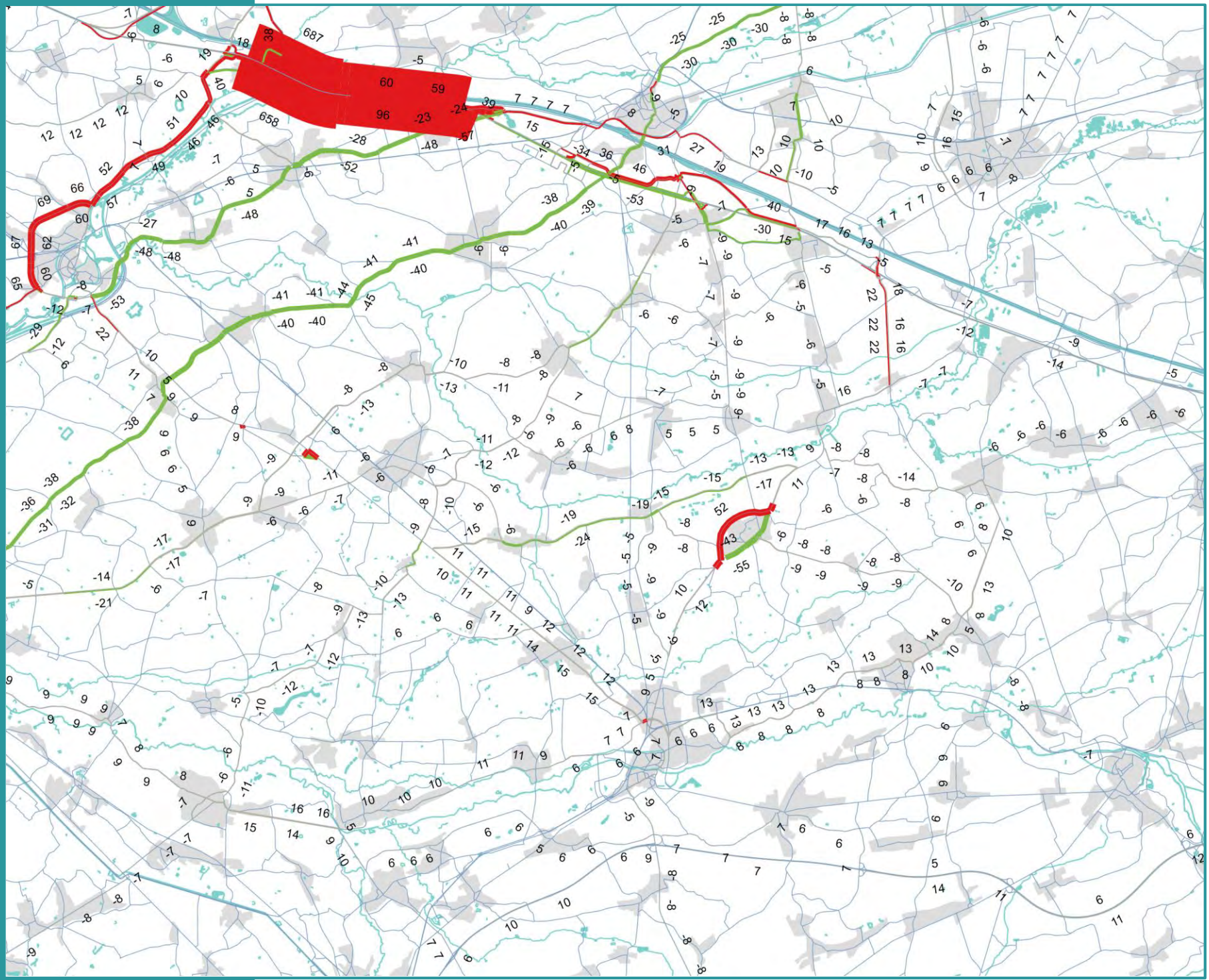
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 118

Scenario 4



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

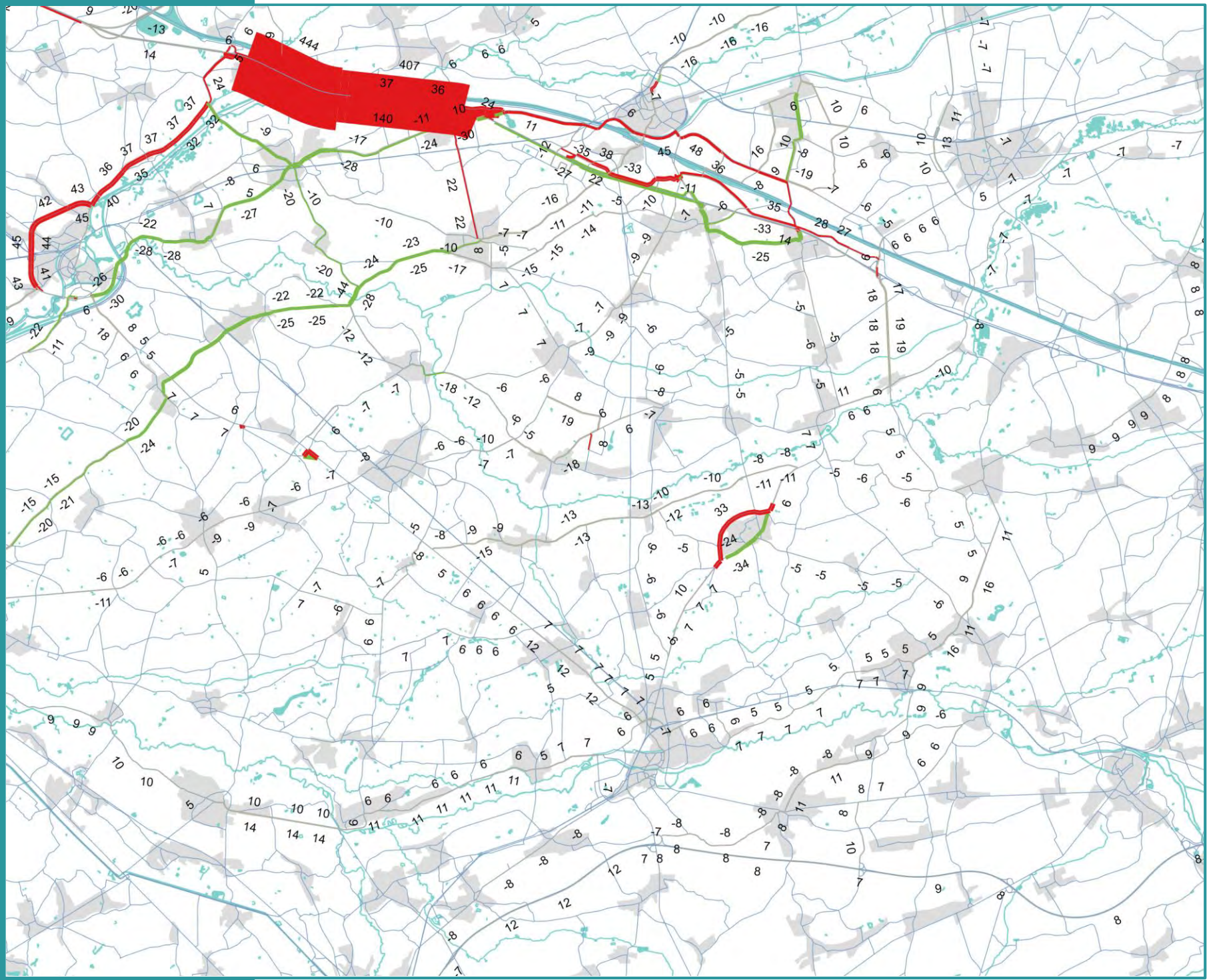
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 119

Scenario 4



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref-2030

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

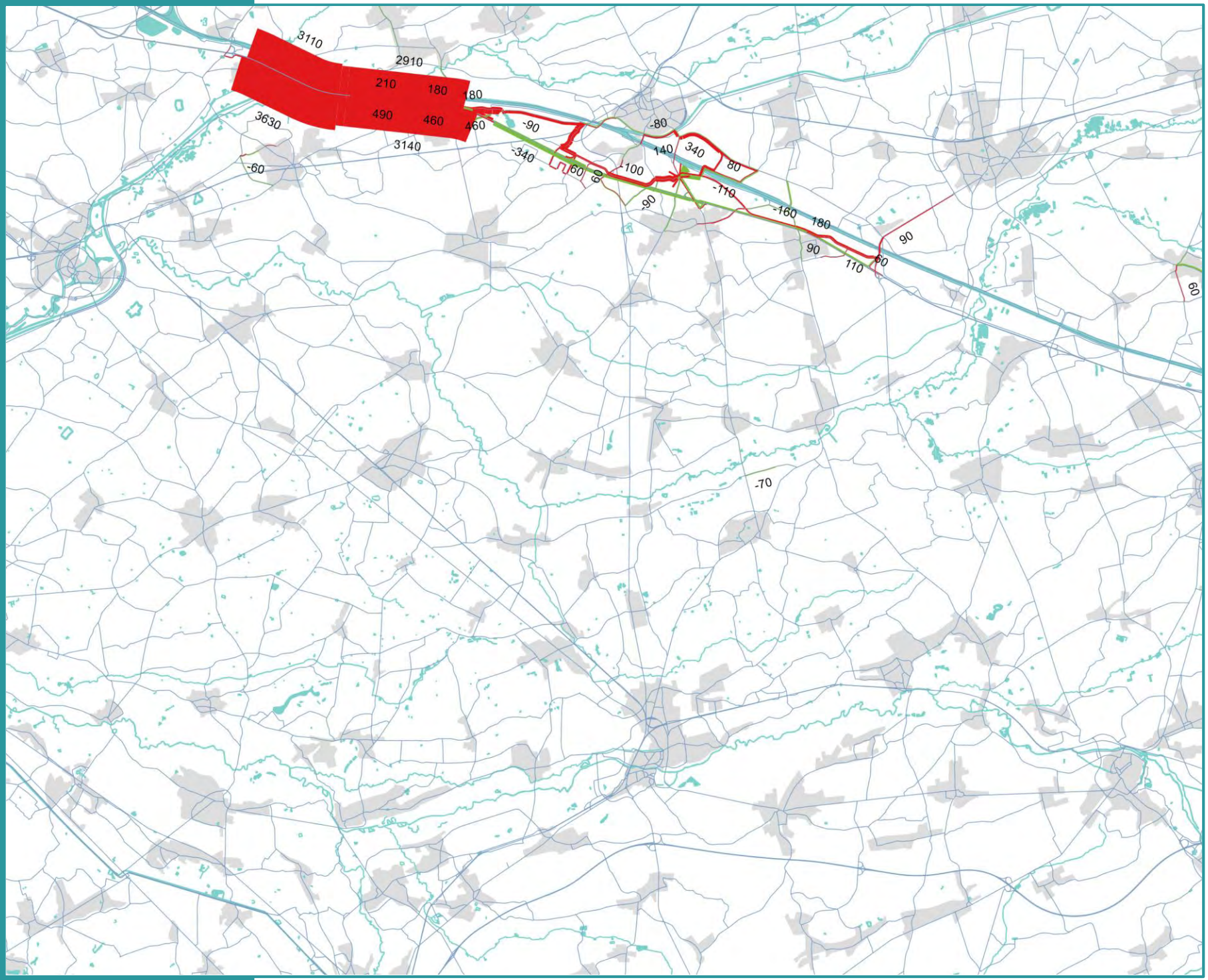
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 120 **Scen4**



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

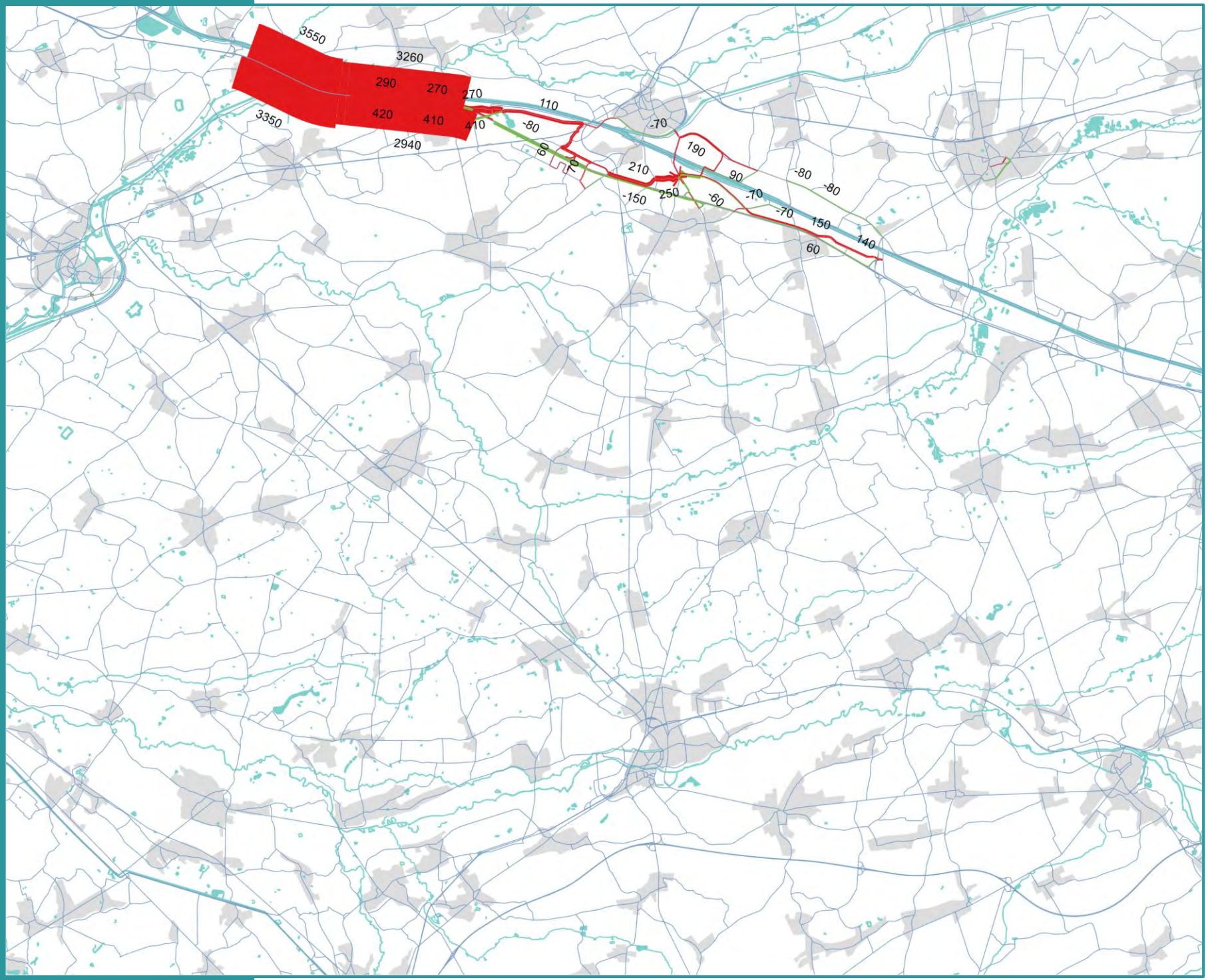
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 121

Scen4



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

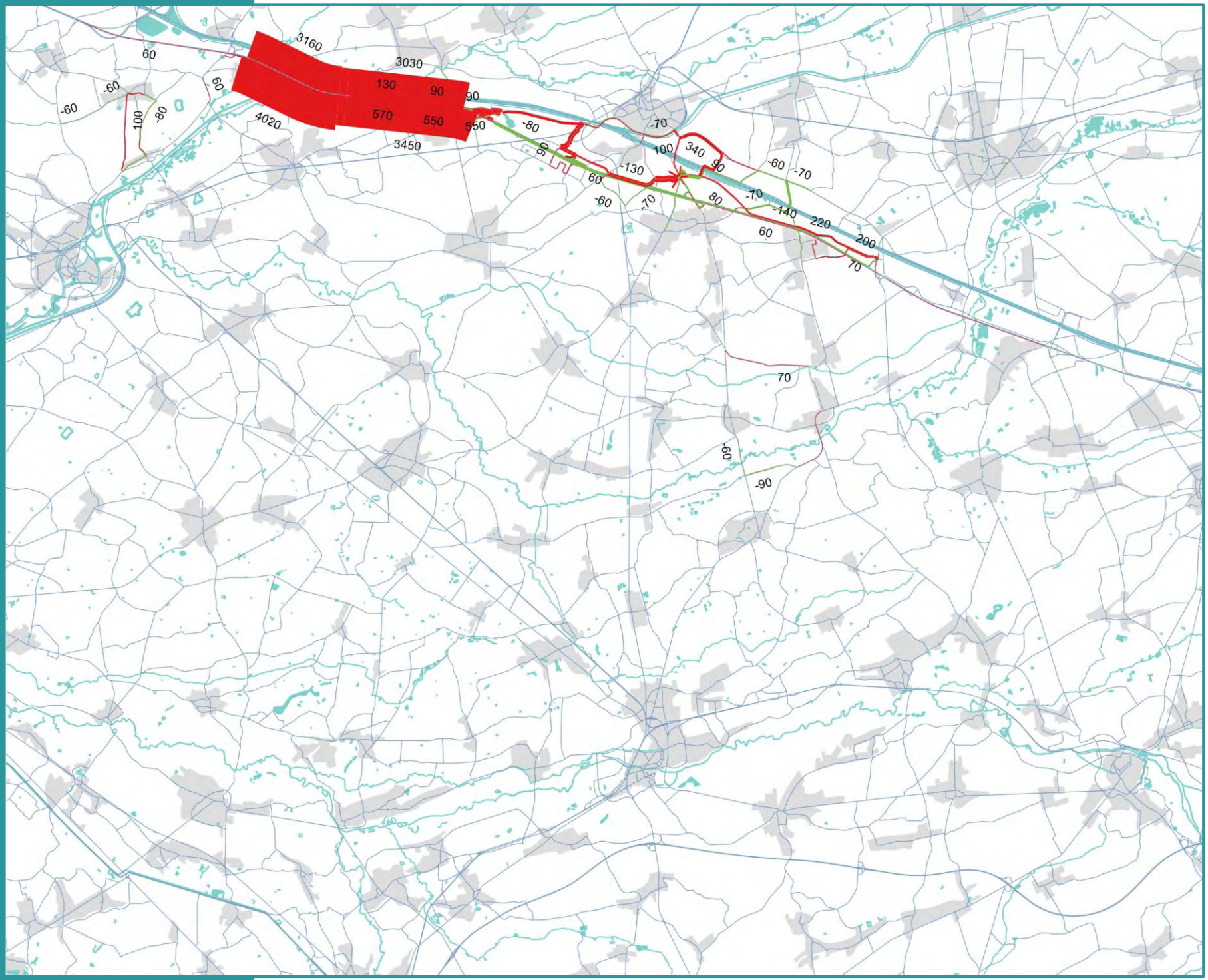
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 122 Scen4



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

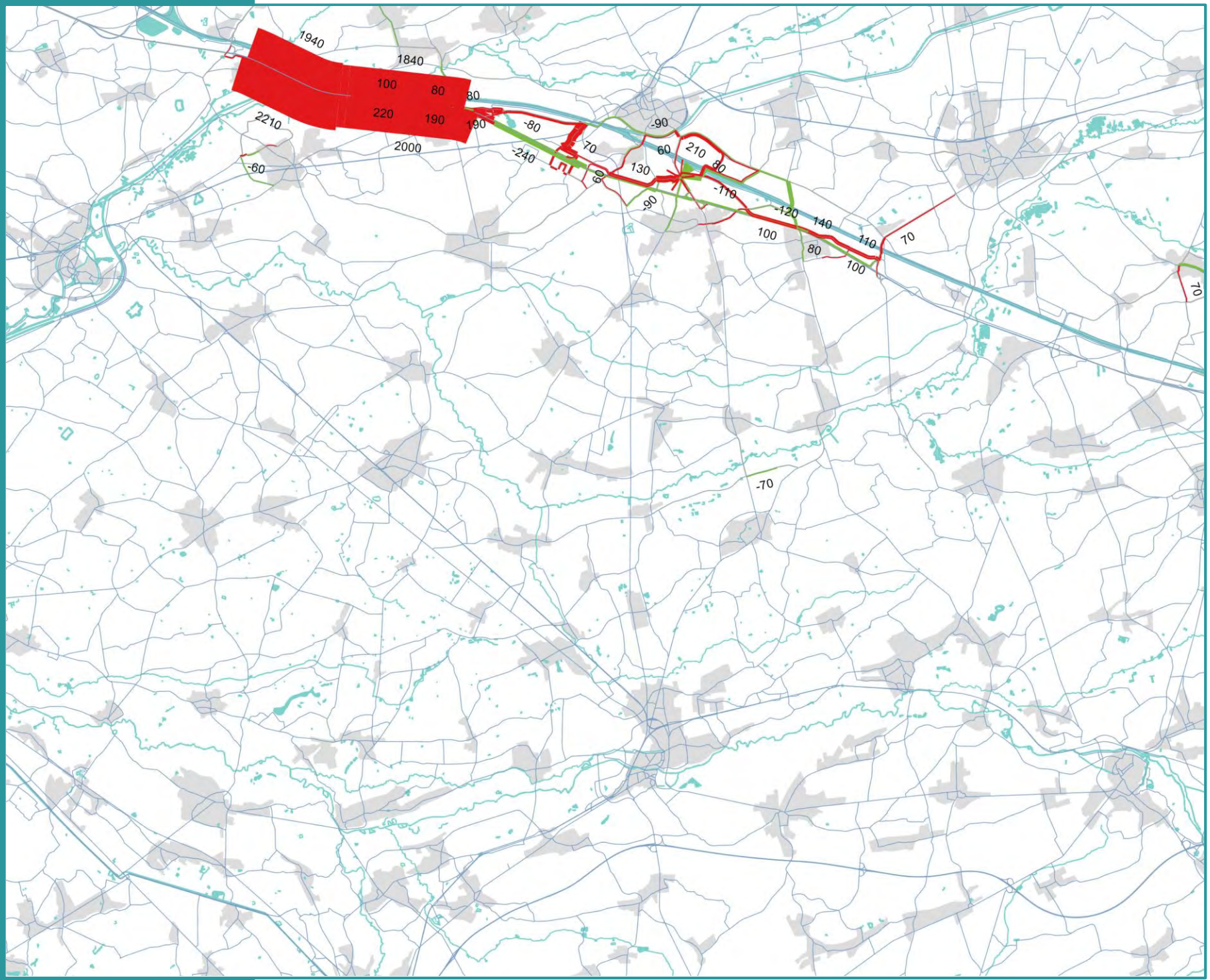
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 123 **Scen4**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

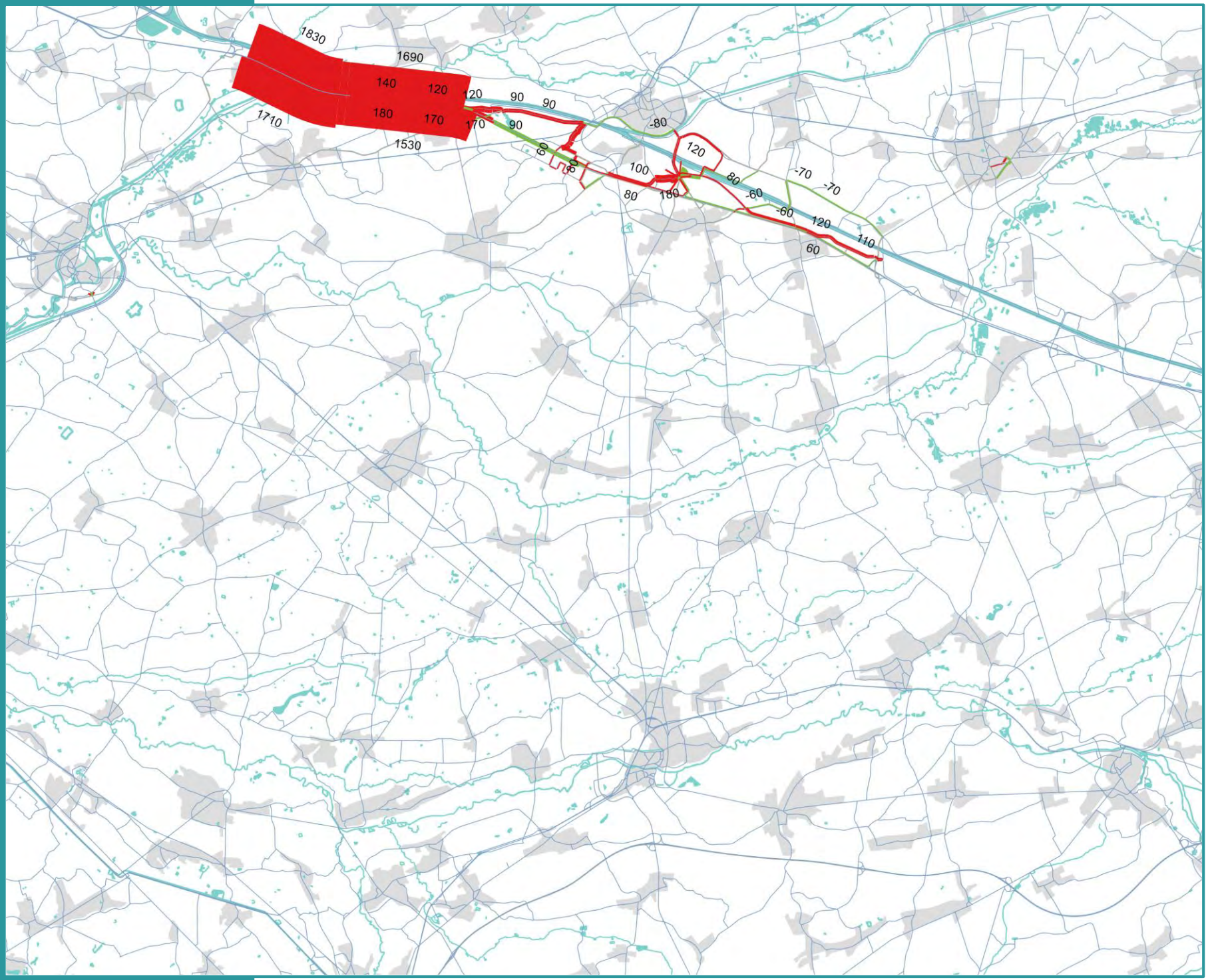
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 124 **Scen4**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

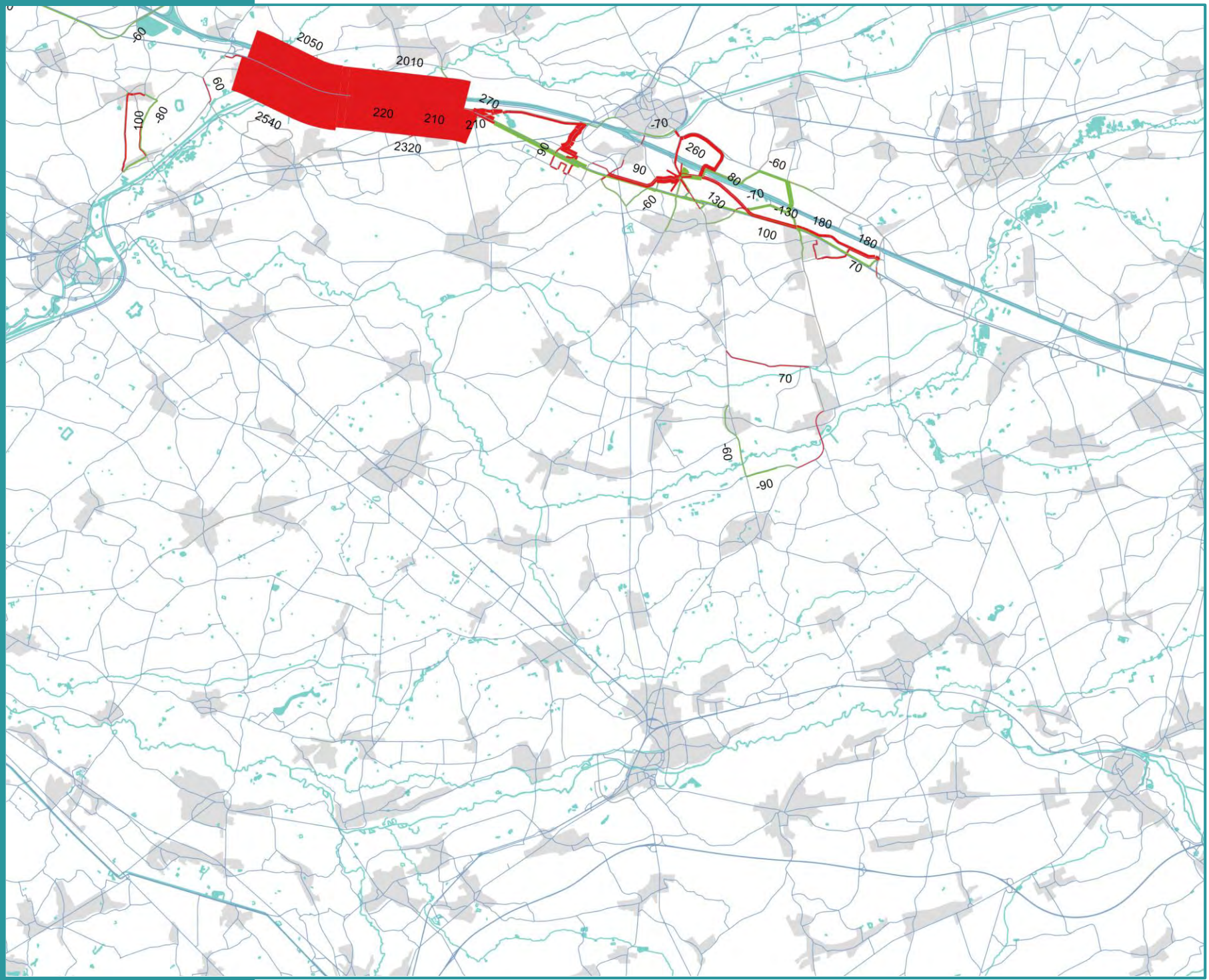
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 125 **Scen4**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

Achtergrond

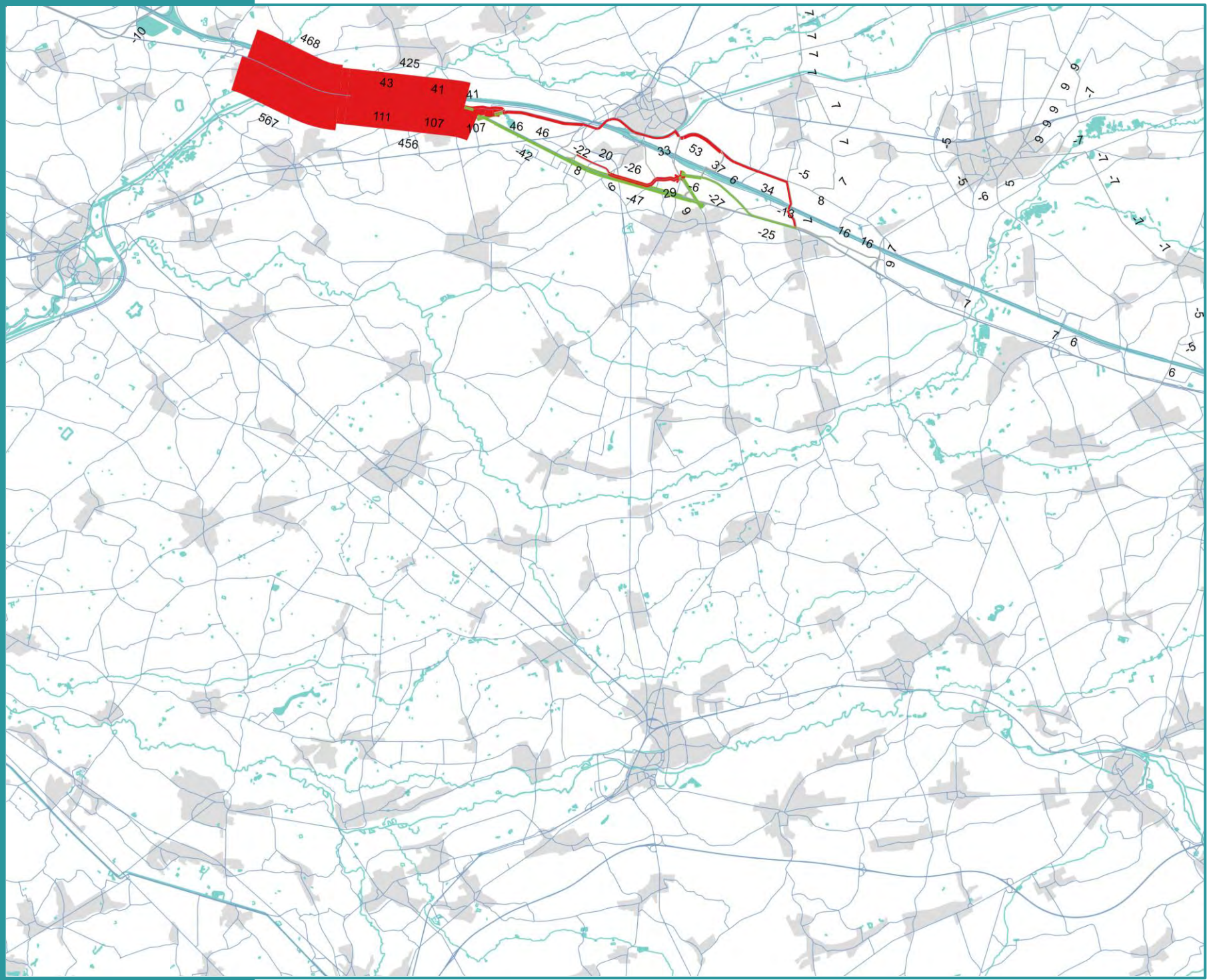
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 126

Scen4



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

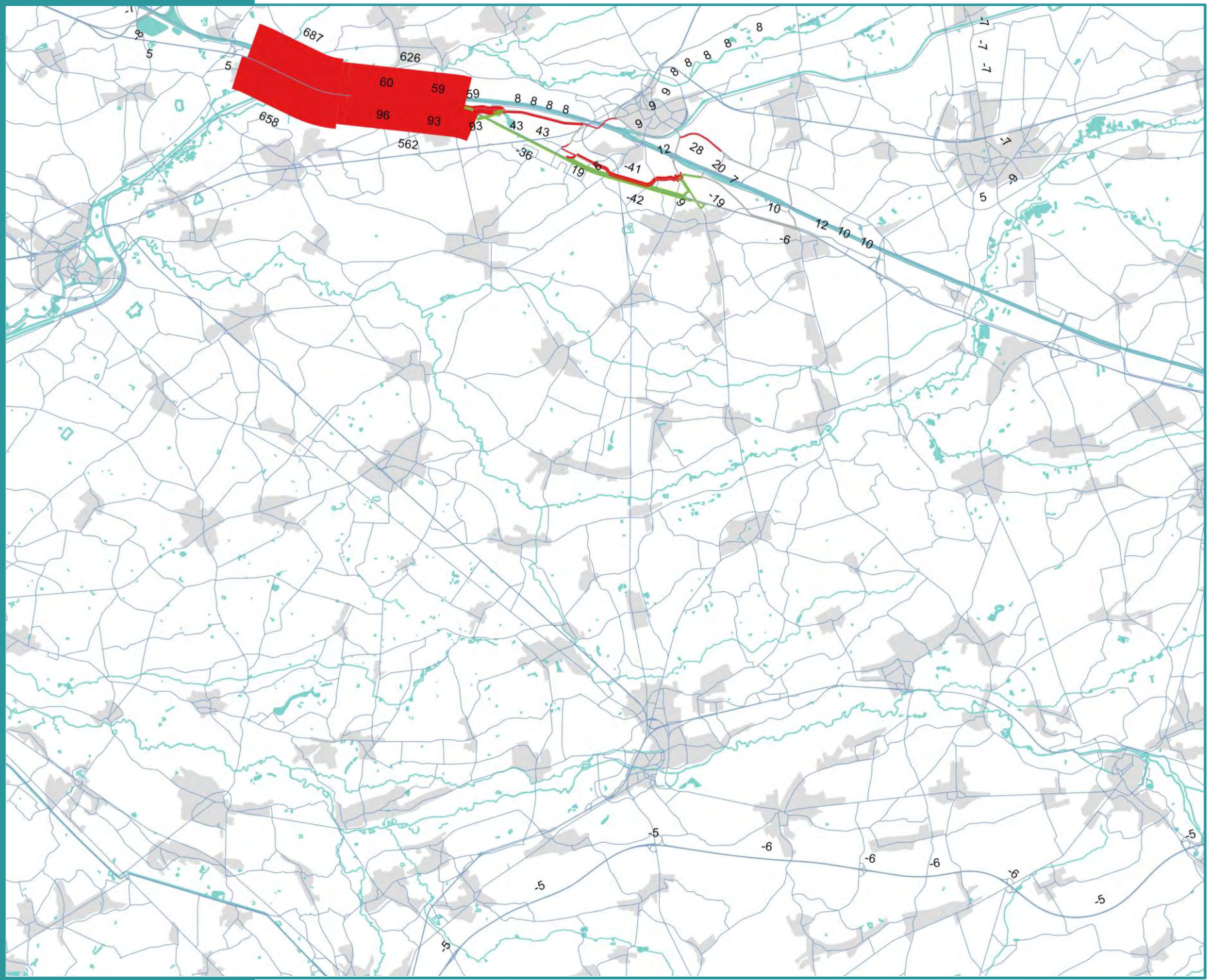
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 127

Scen4



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

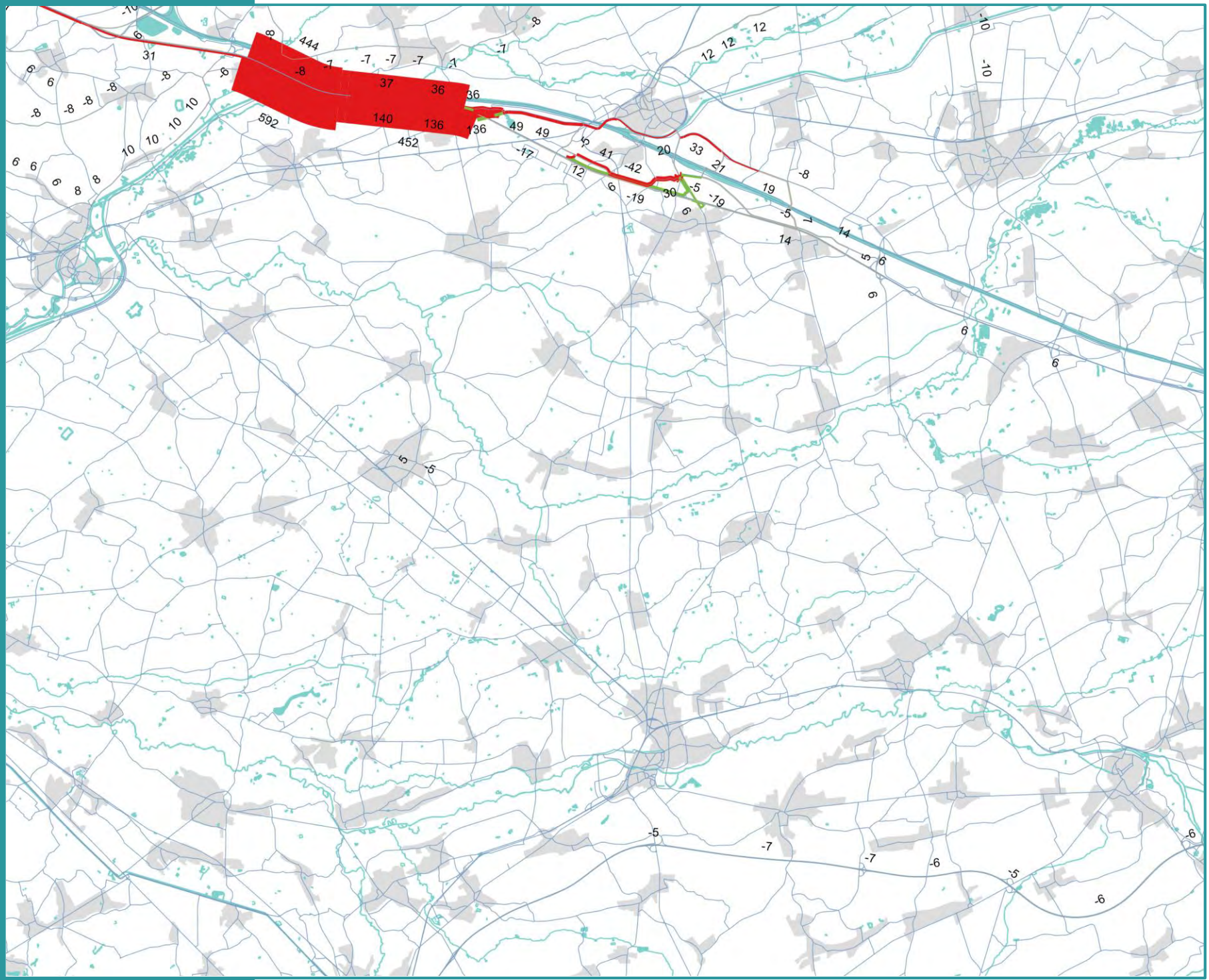
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 128

Scen4



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Scen1

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

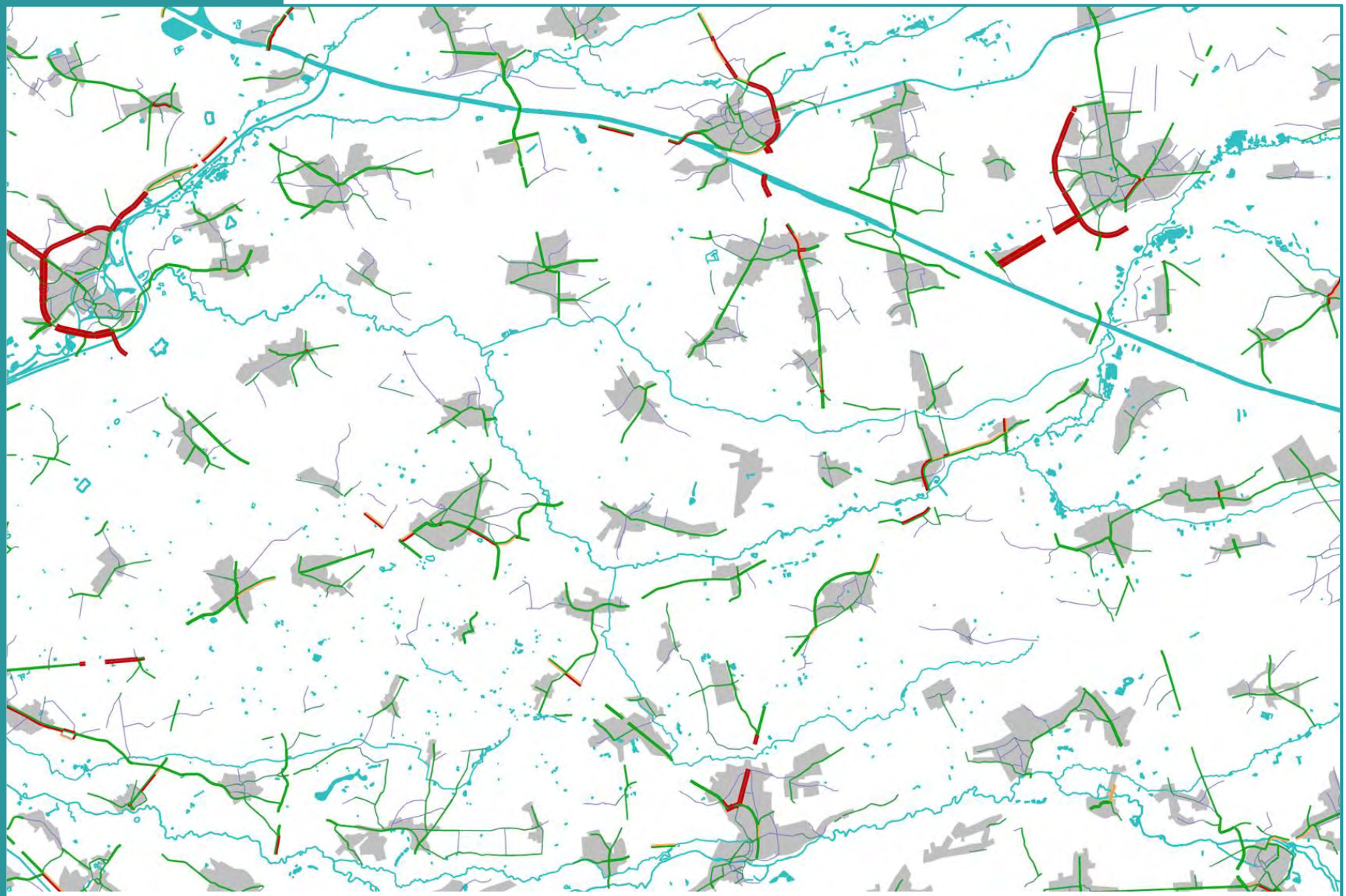
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 129

Scenario 4



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

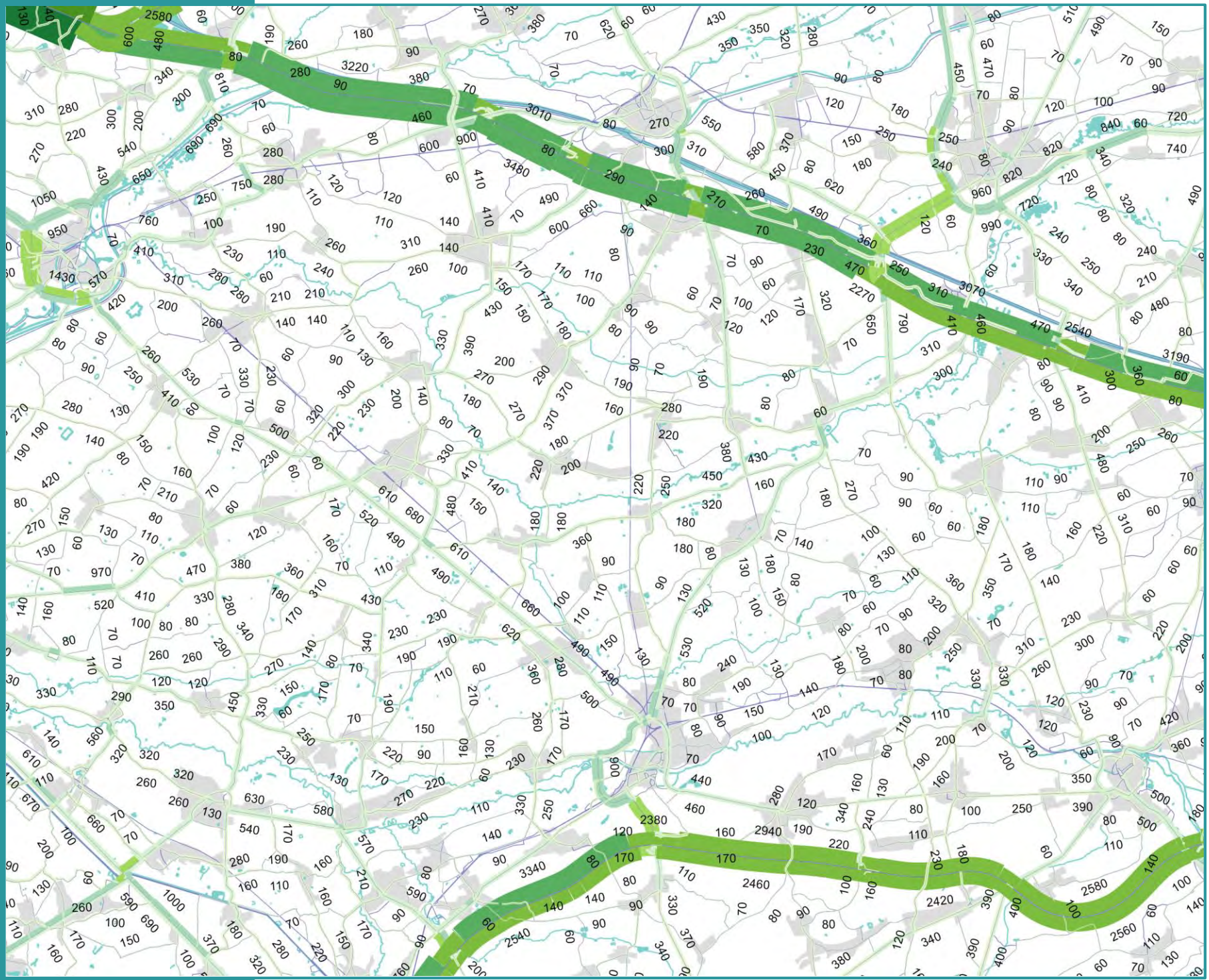
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Synthese

- Toedelingsresultaten (PAE/PW/VR) - vanaf slide 131
- Verschillen t.o.v. referentie 2030 (PAE/PW/VR) - vanaf slide 140
- Leefbaarheid in kernen - vanaf slide 149
- I/C verhouding - vanaf slide 152
- SLA vrachtwagens – vanaf slide 155

Figuur 131 **Synthese**



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

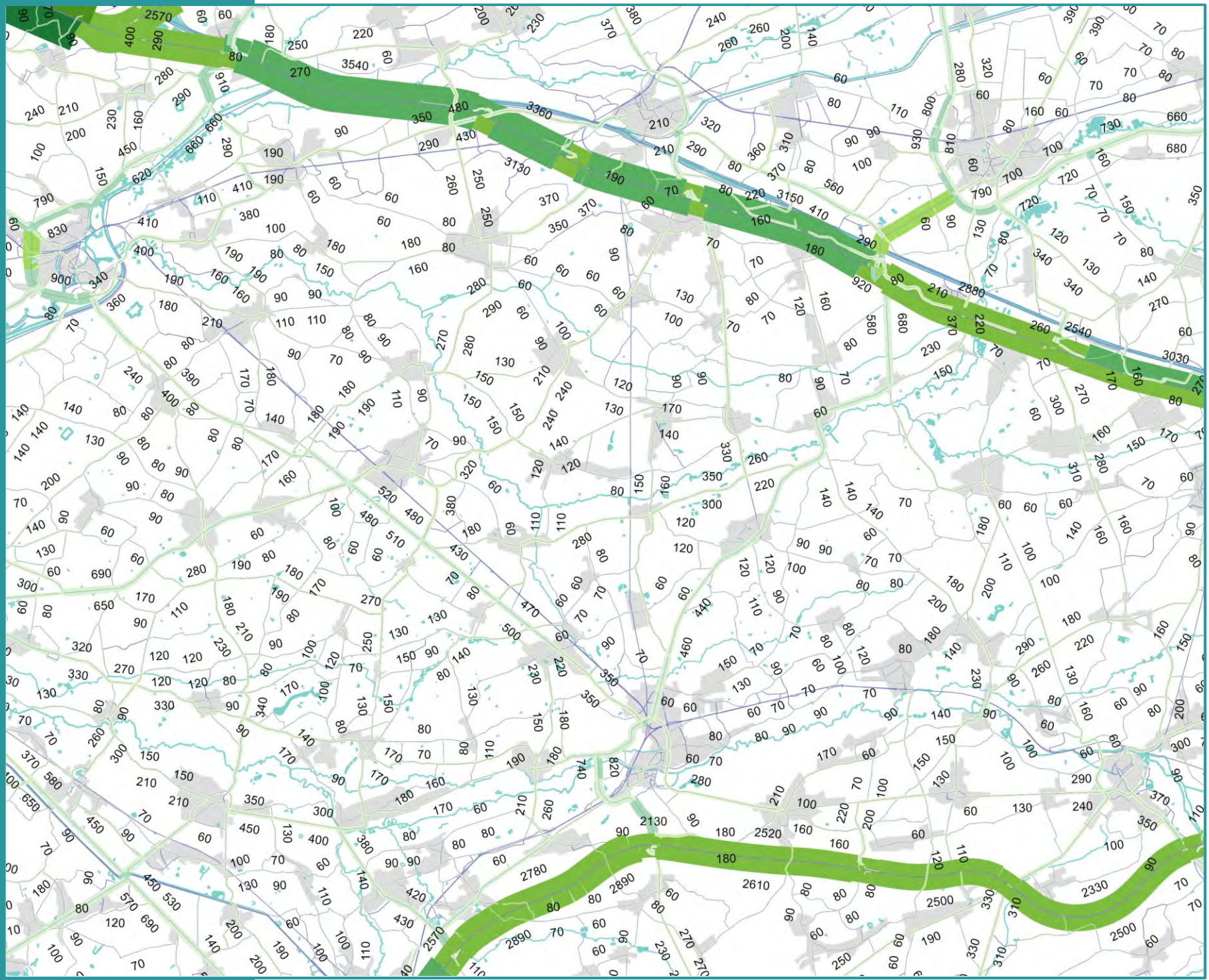
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 132 **Synthese**



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 133 **Synthese**



Toedeling gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

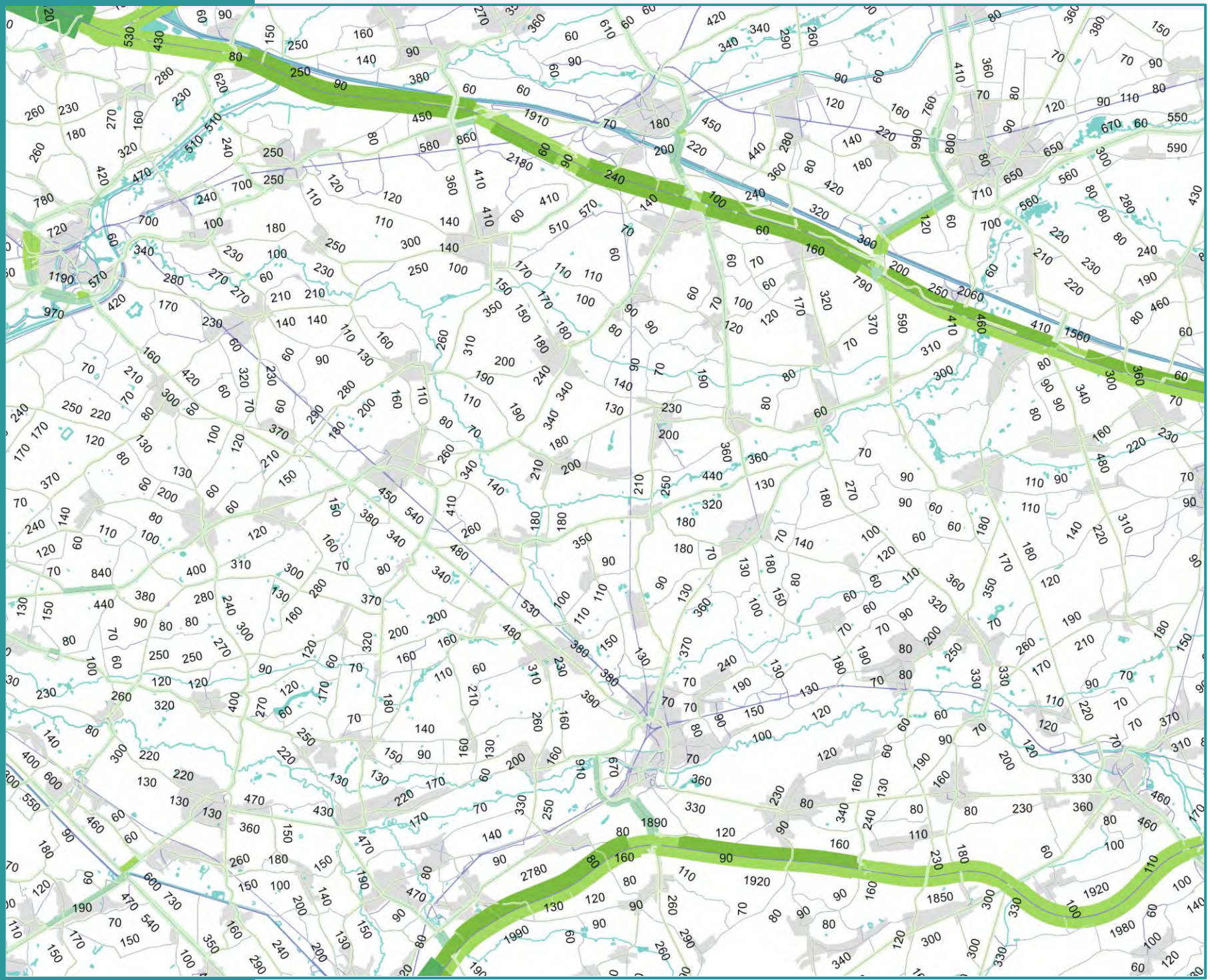
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 134 **Synthese**



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

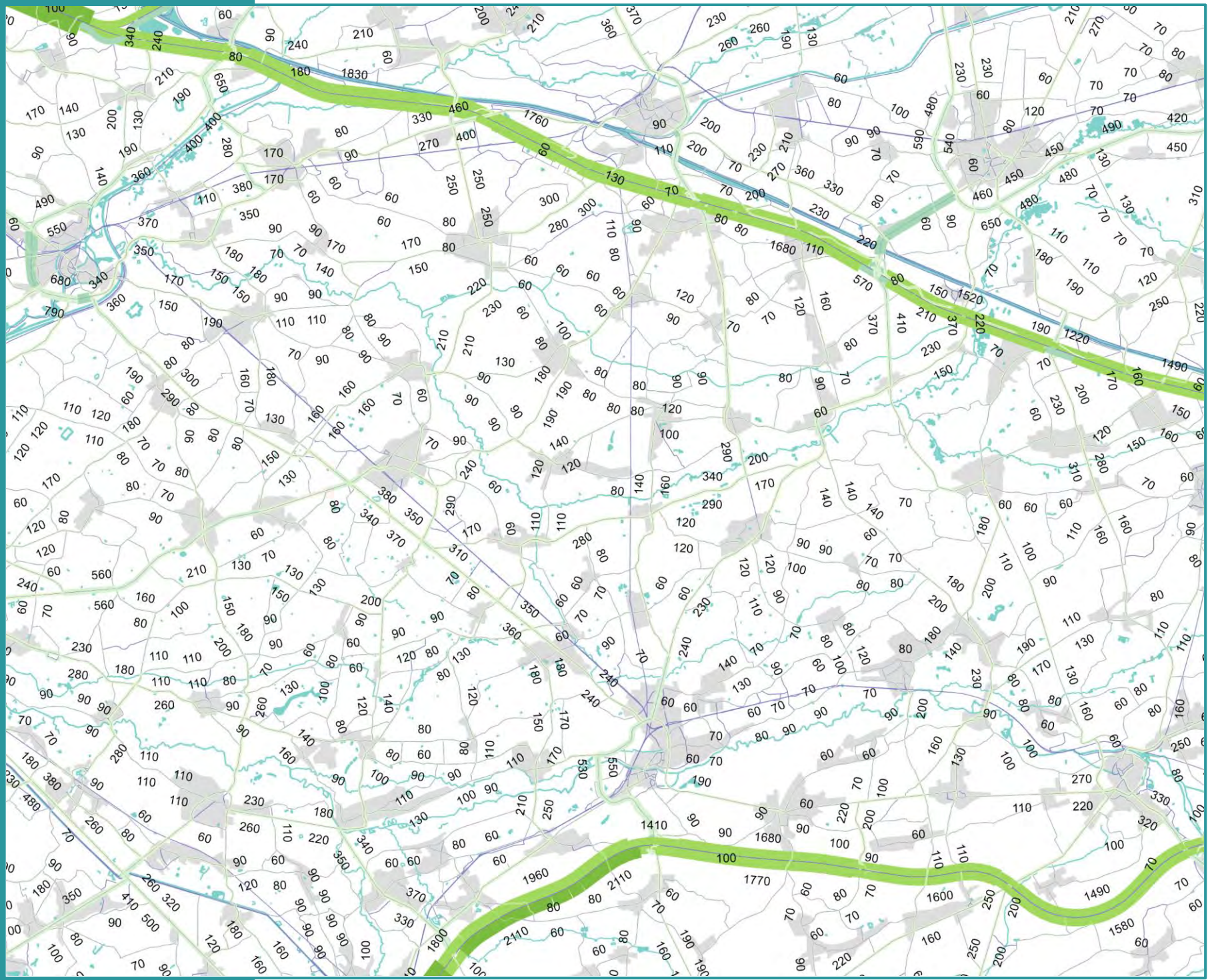
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 135 **Synthese**



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

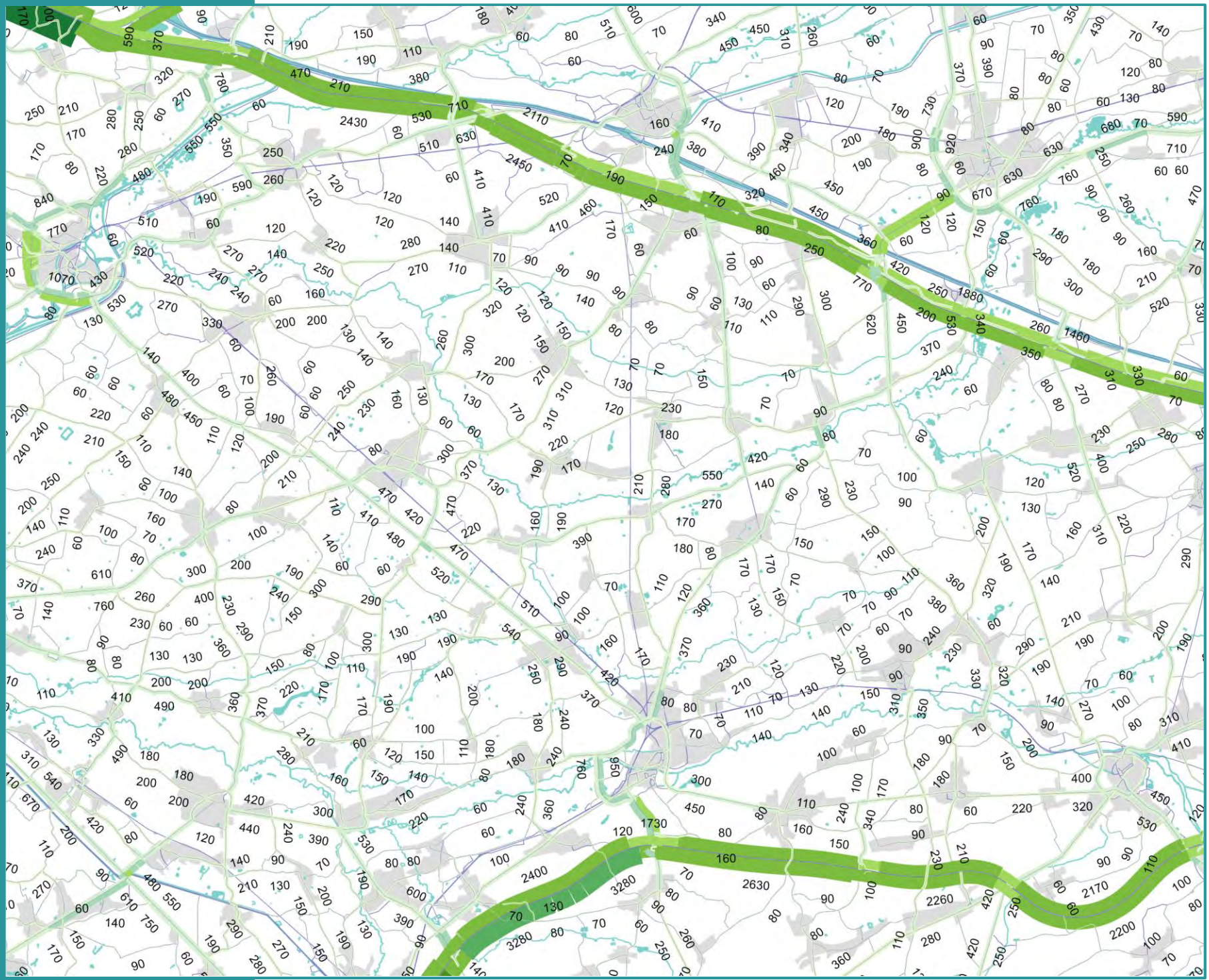
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 136 **Synthese**



Toedeling personenwagens

Belasting personenwagens (PW)

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

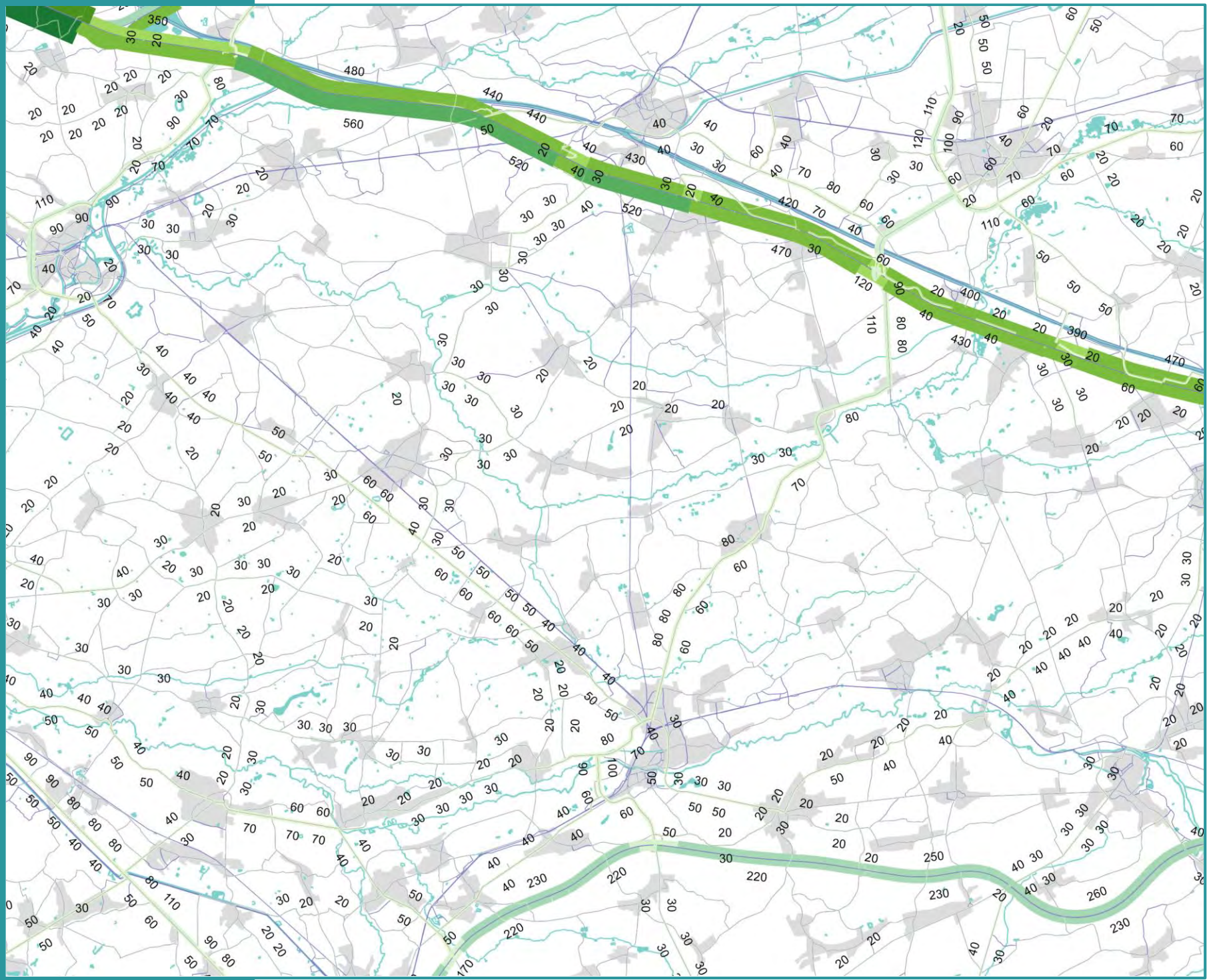
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 137 **Synthese**



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

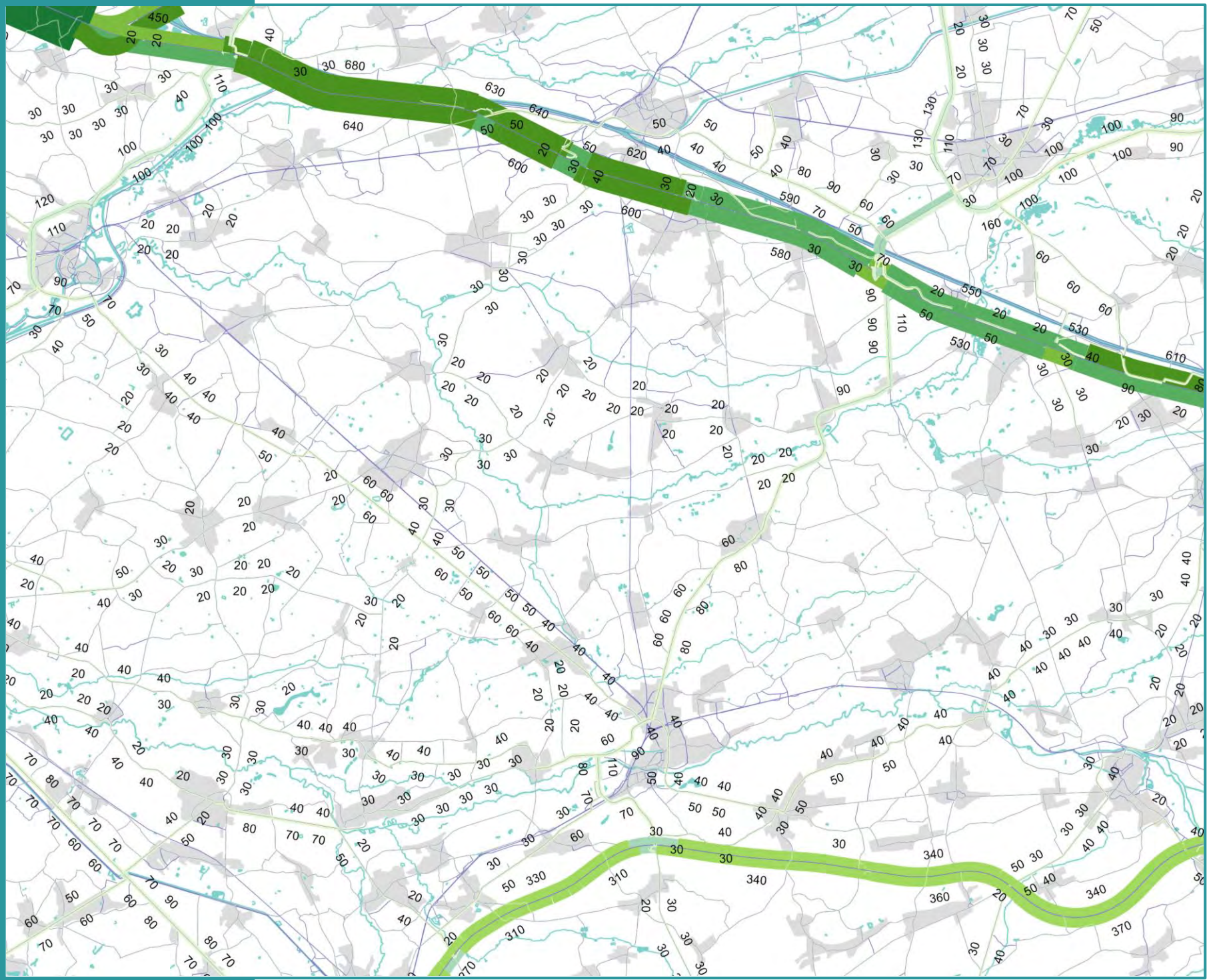
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 138 **Synthese**



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

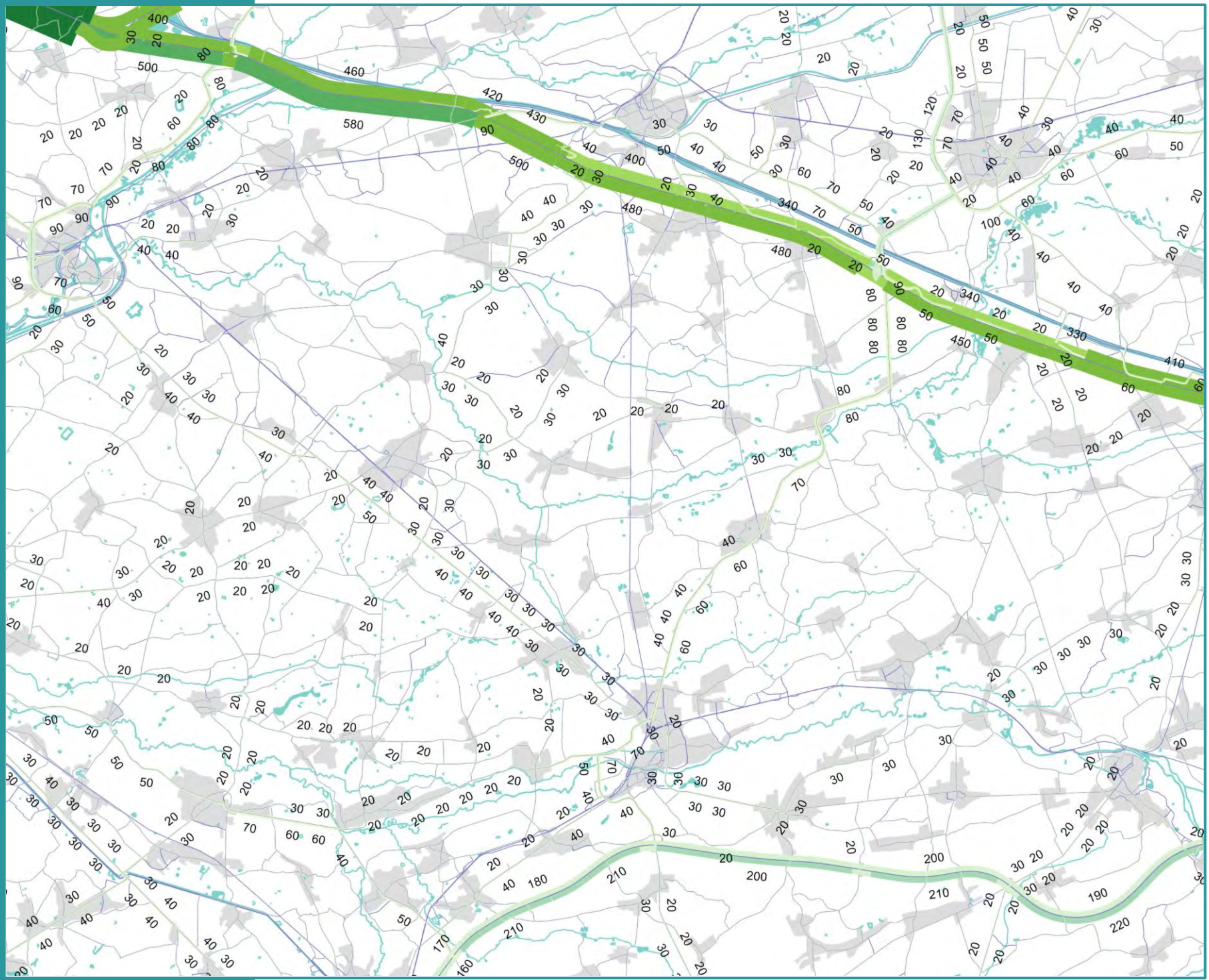
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 139 **Synthese**



Toedeling vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

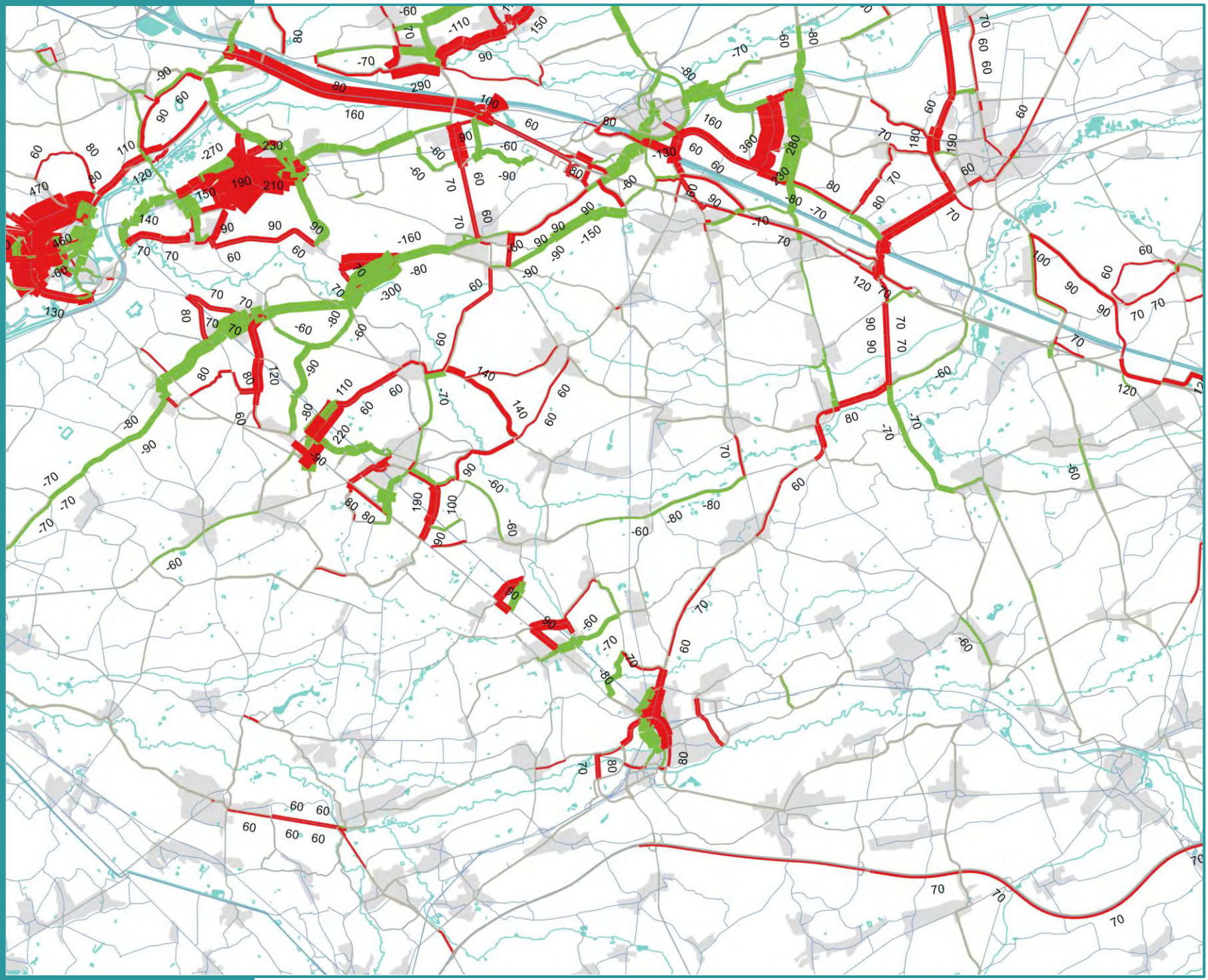
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 140 **Synthese**



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref Synth

8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

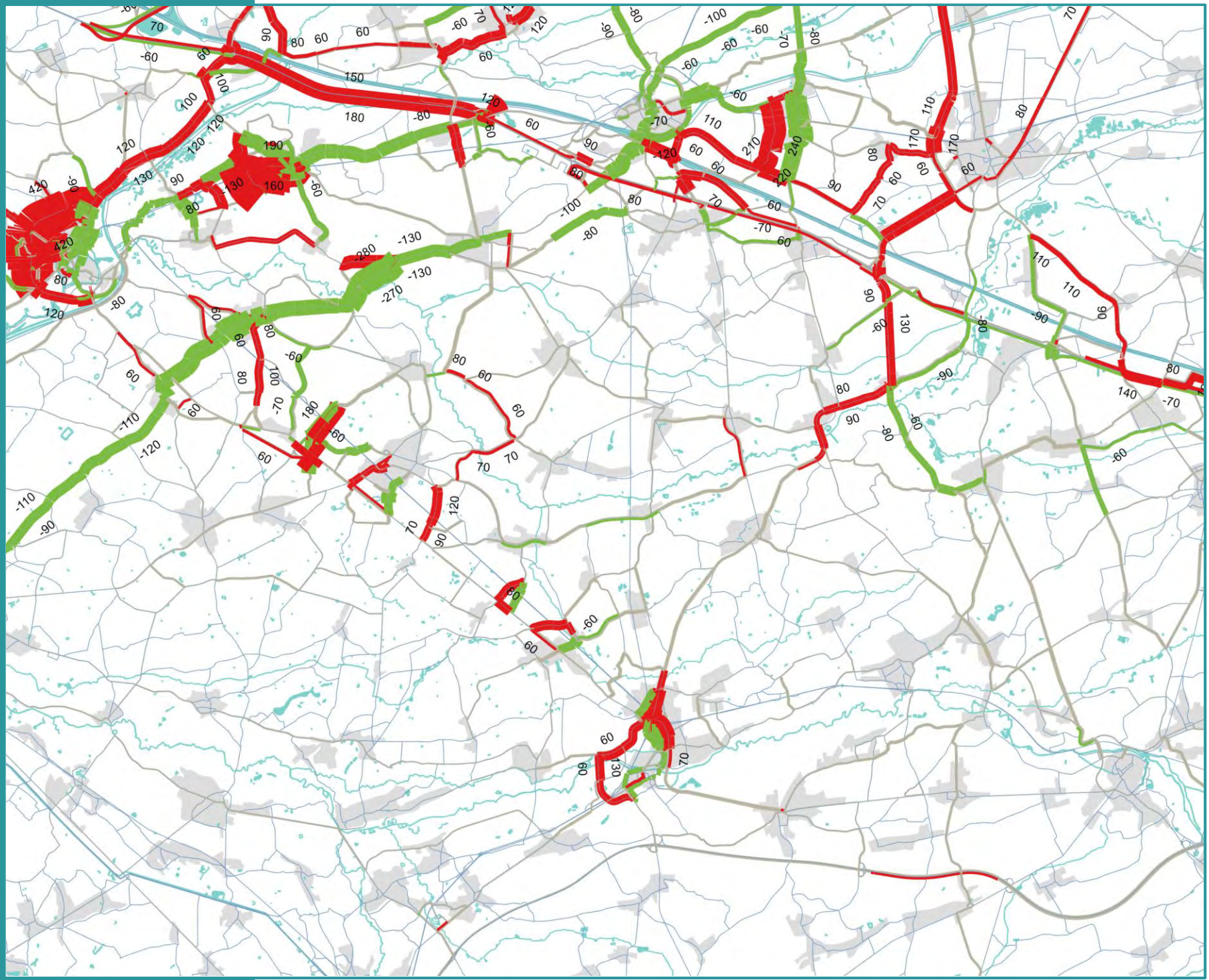
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 141 Synthese



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref Synth

12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

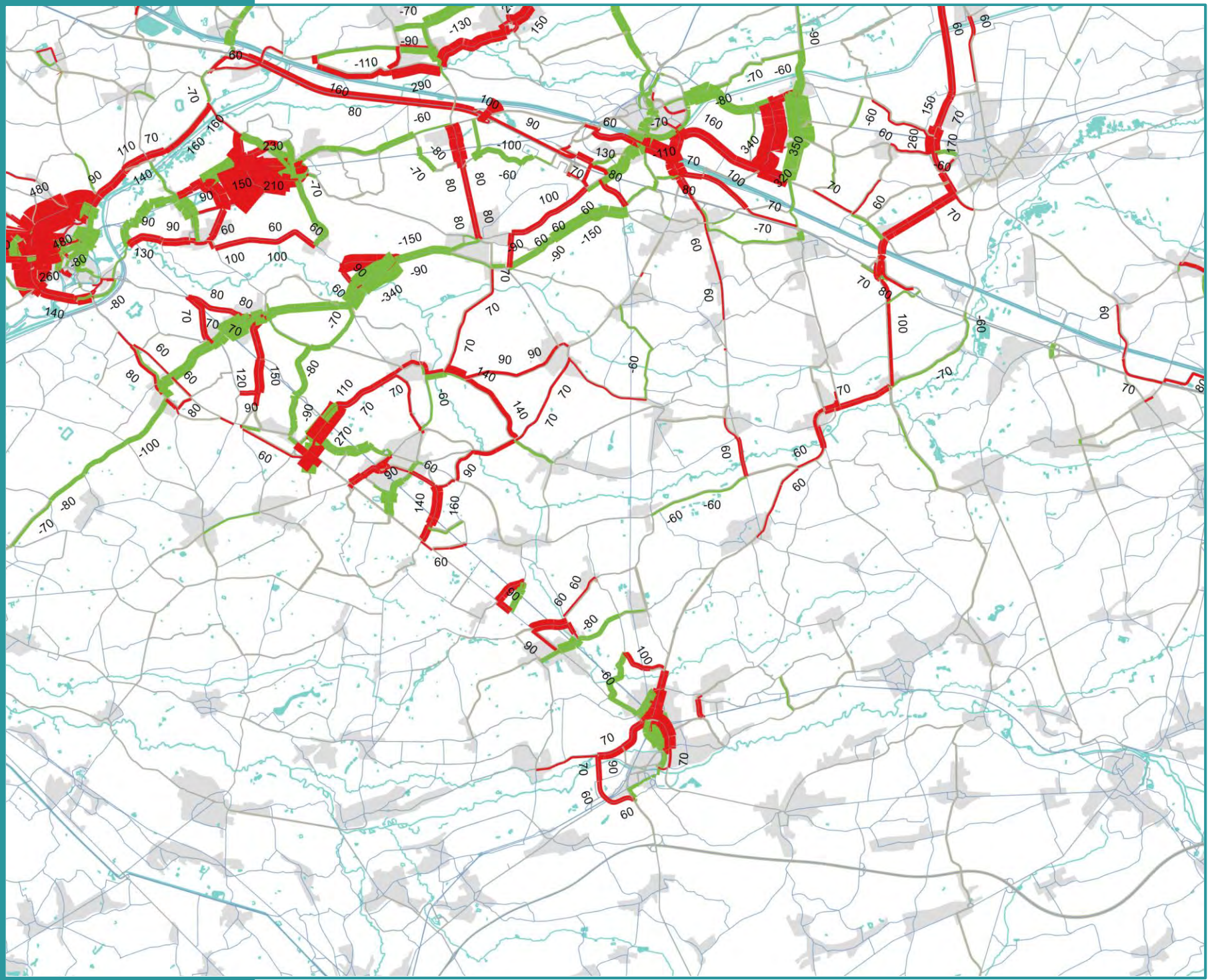
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 142 Synthese



Verschilplot gemotoriseerd verkeer

Belasting (PAE)

Verschillen t.o.v.:
Ref Synth

17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

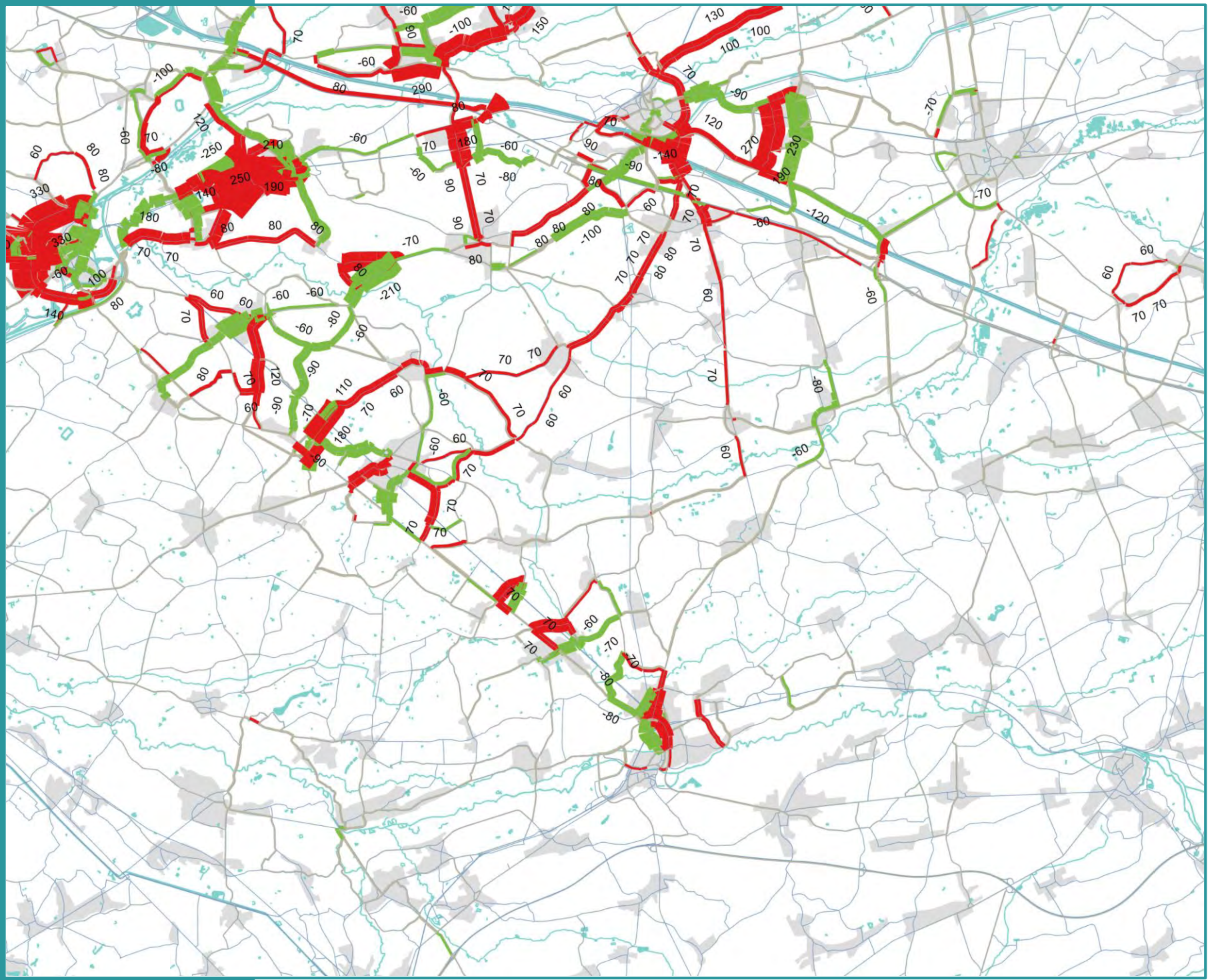
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 143 **Synthese**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref Synth

8u - 9u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

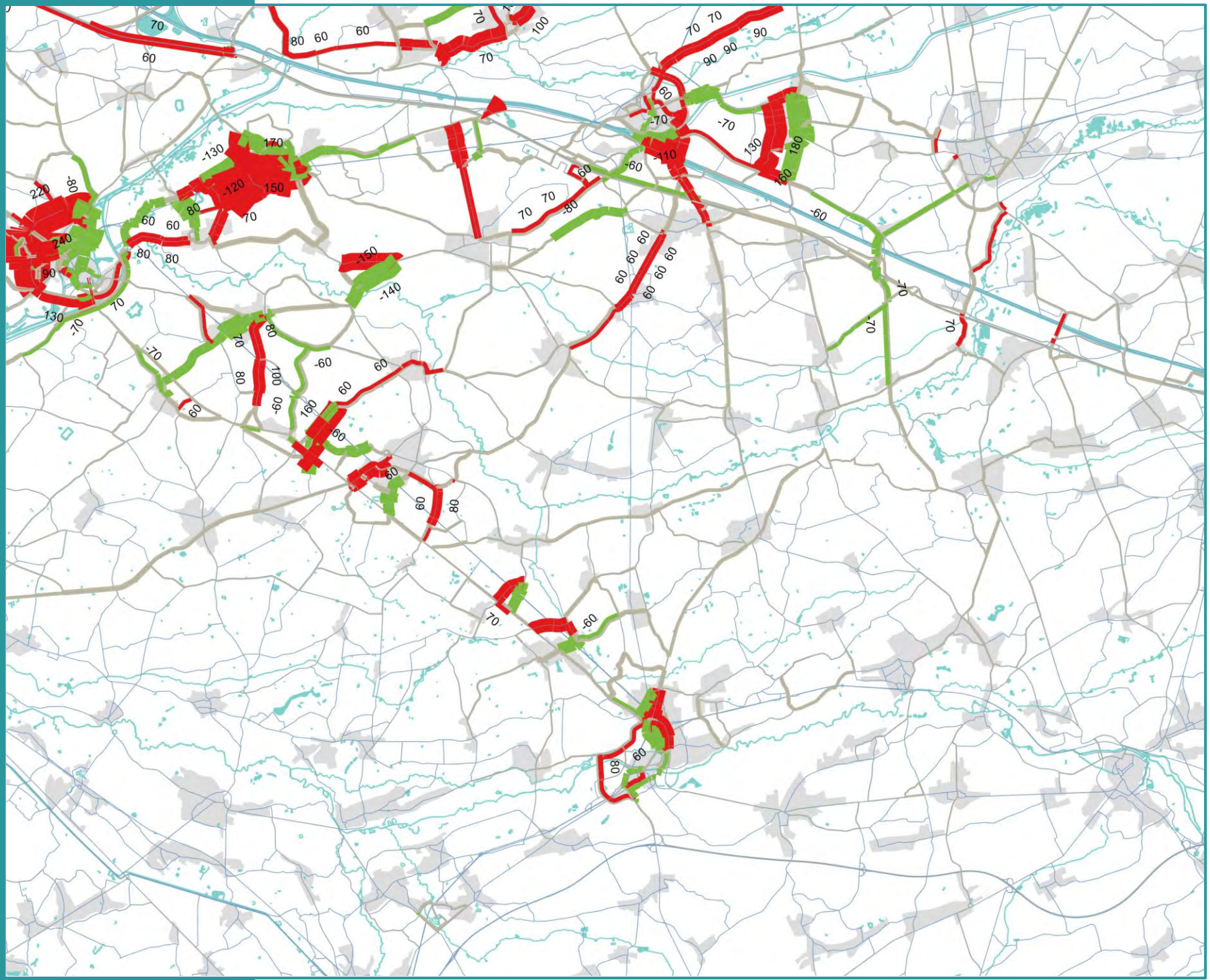
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 144 Synthese



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref Synth

12u - 13u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

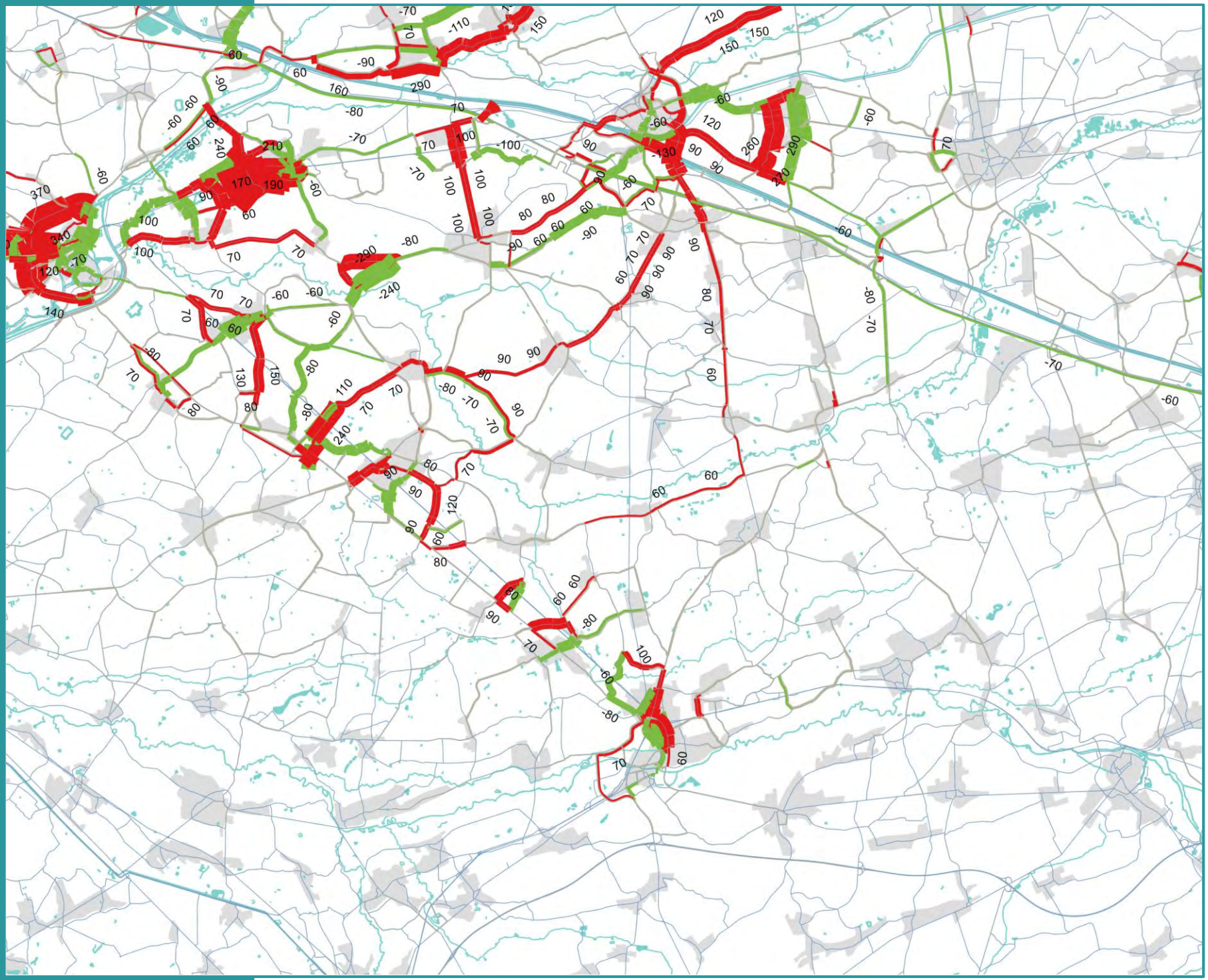
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 145 **Synthese**



Verschilplot personenwagens

Belasting personen-wagens (PW)

Verschillen t.o.v.:

Ref Synth

17u - 18u

Legende

Eenheid: PW/u

- > +50
- -50 / +50
- < -50

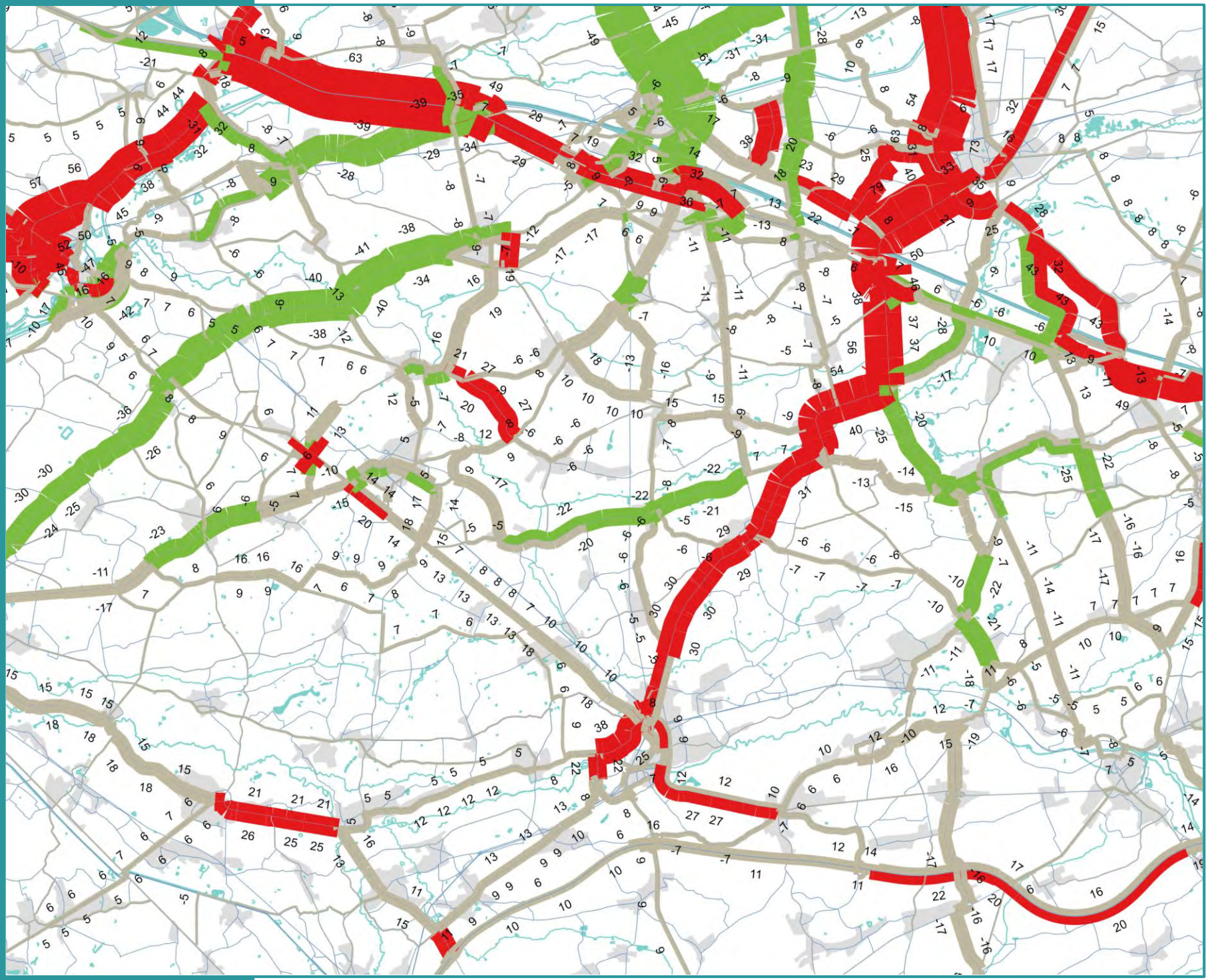
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 146 **Synthese**



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref Synth

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

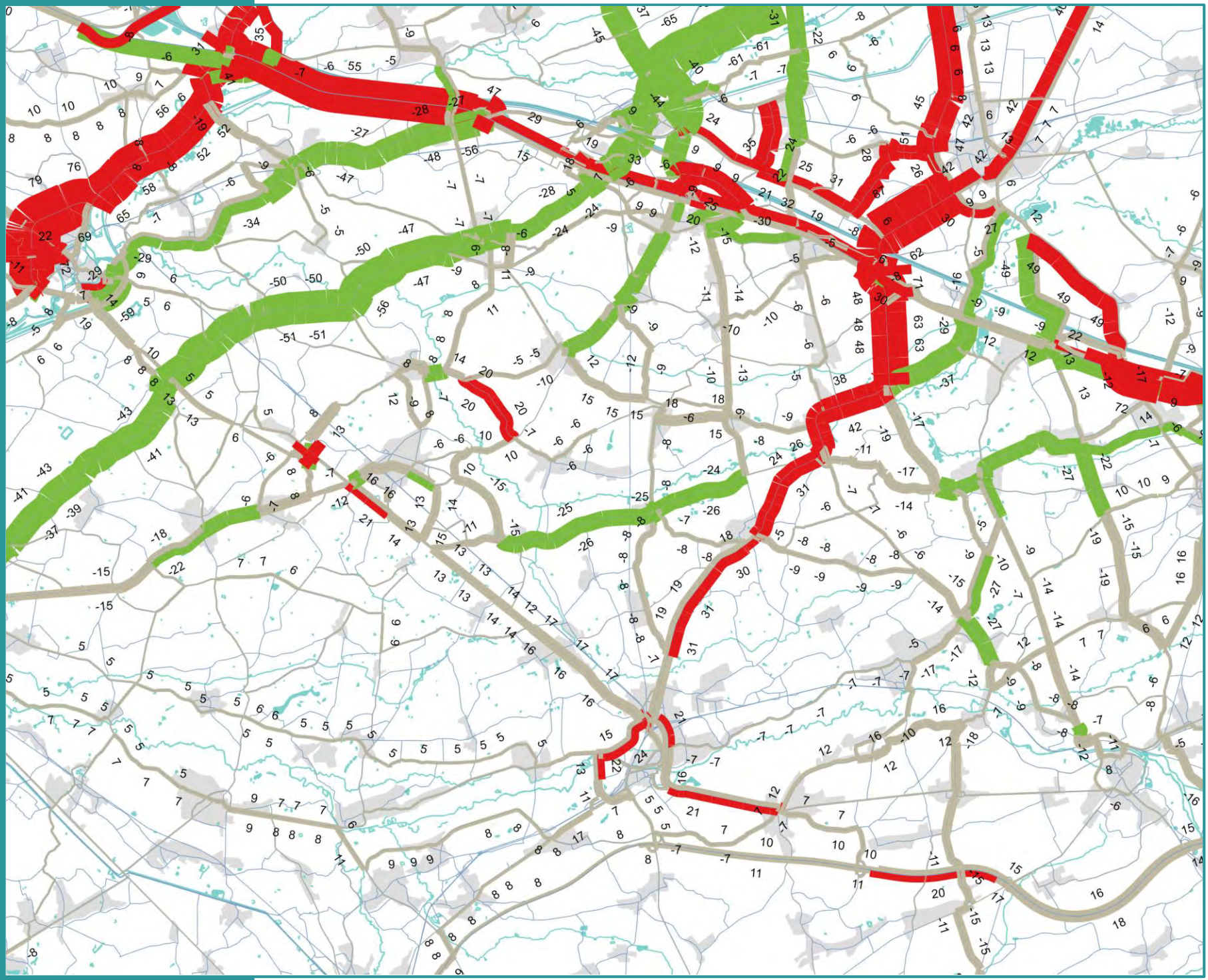
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 147 **Synthese**



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref Synth

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- > +20
- -20 / +20
- < -20

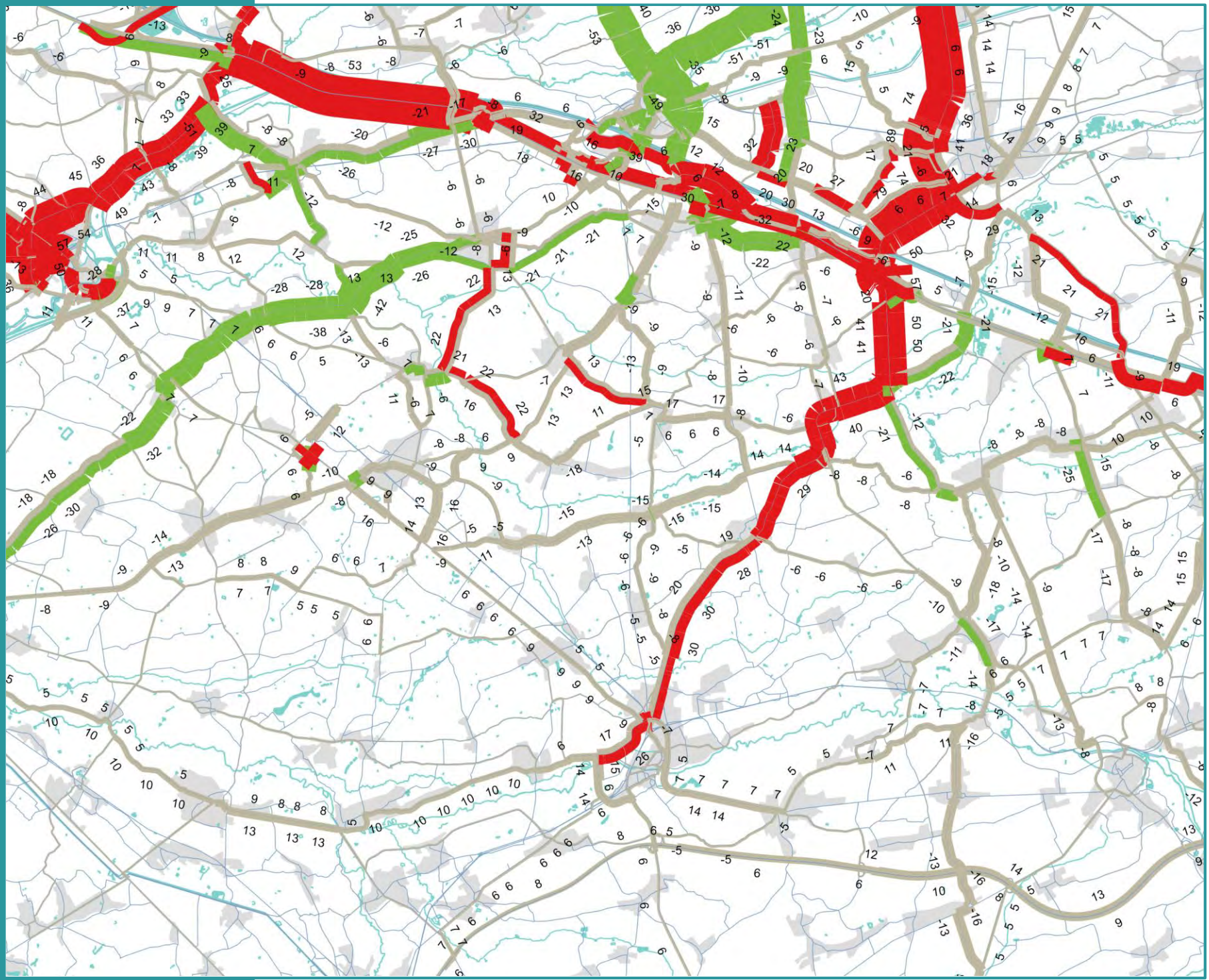
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 148 Synthese



Verschilplot vrachtverkeer

Belasting vrachtwagens (VR)

Verschillen t.o.v.:

Ref Synth

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

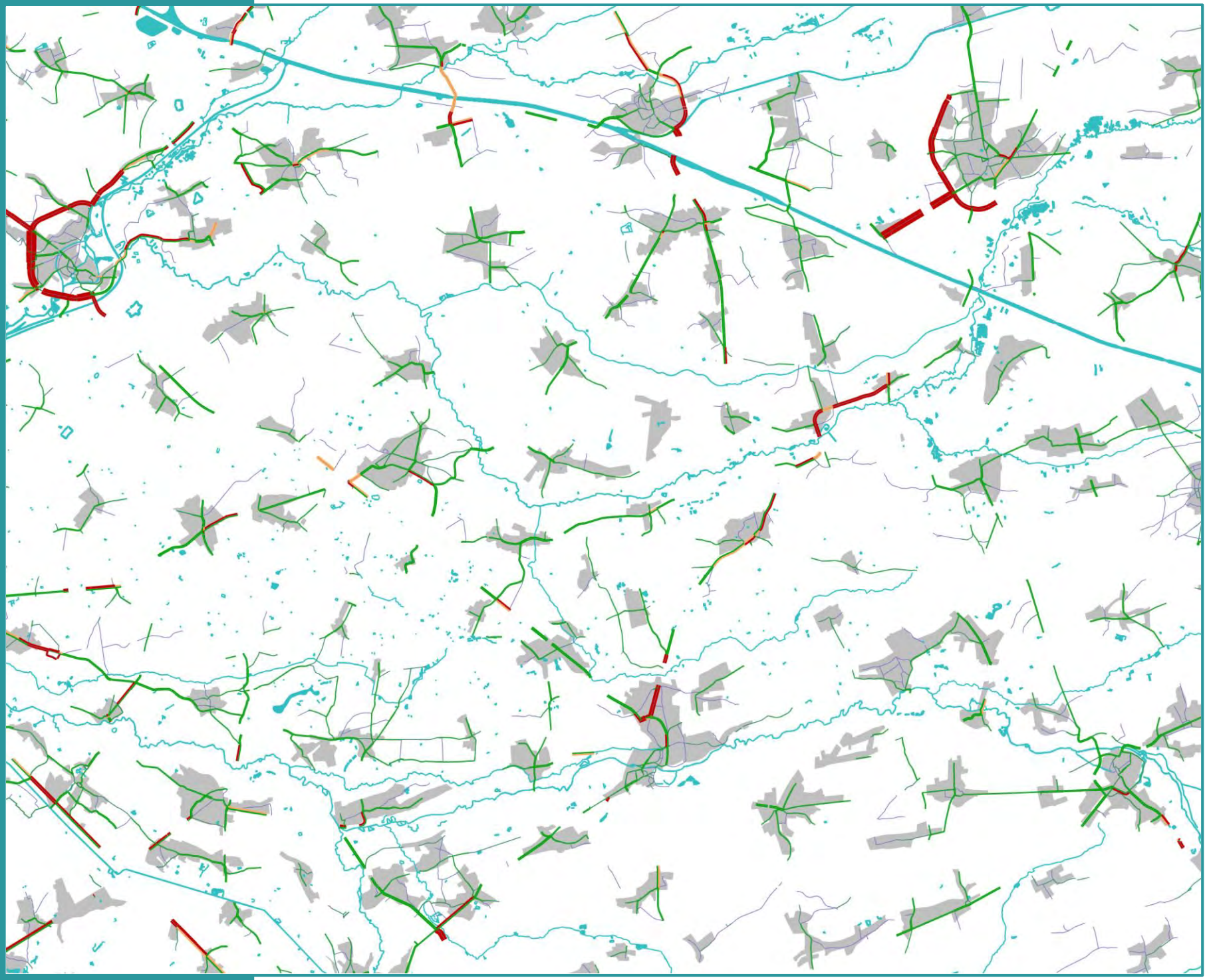
- > +20
- -20 / +20
- < -20

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
8u - 9u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

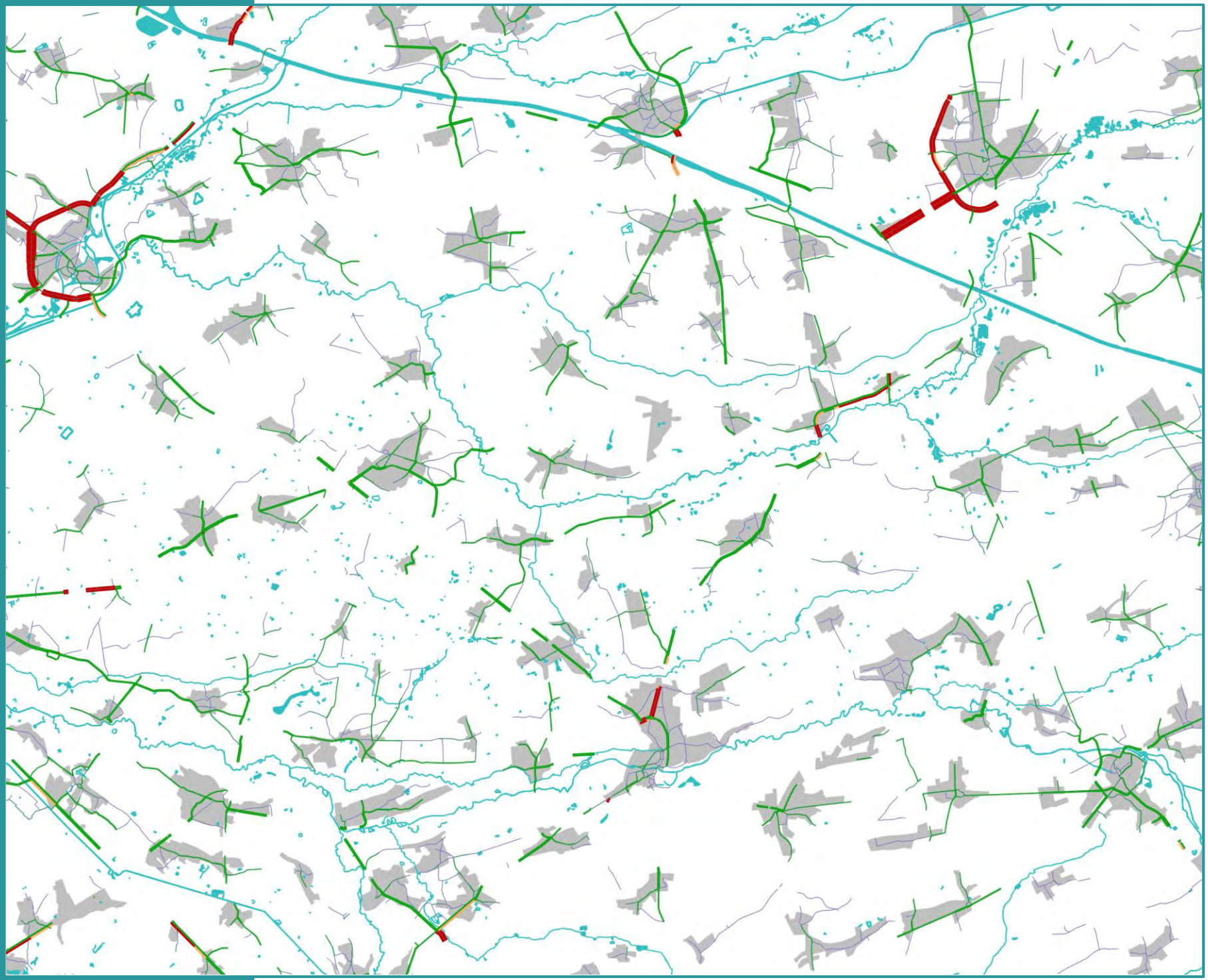
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 150

Synthese



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
12u - 13u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

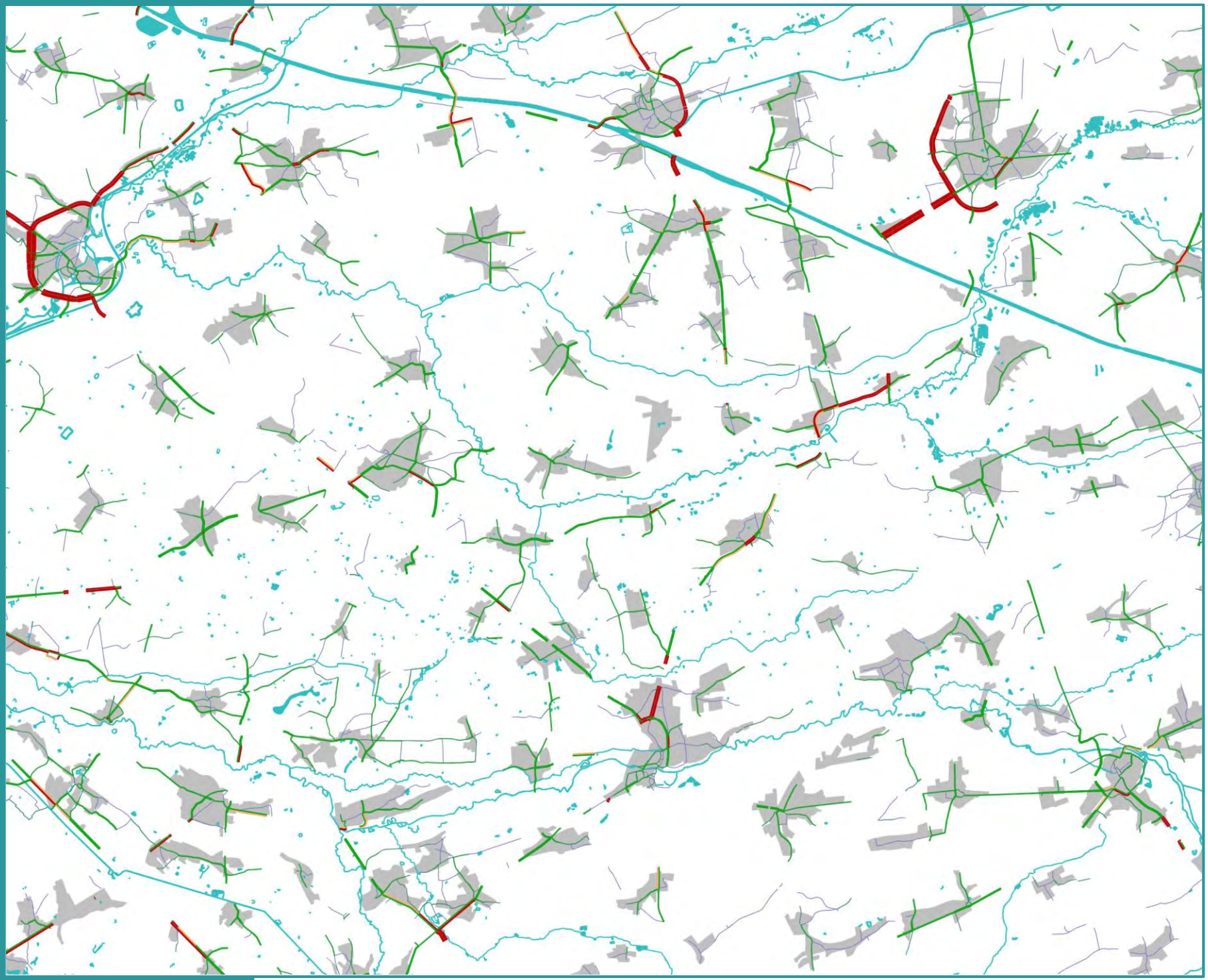
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 151 **Synthese**



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

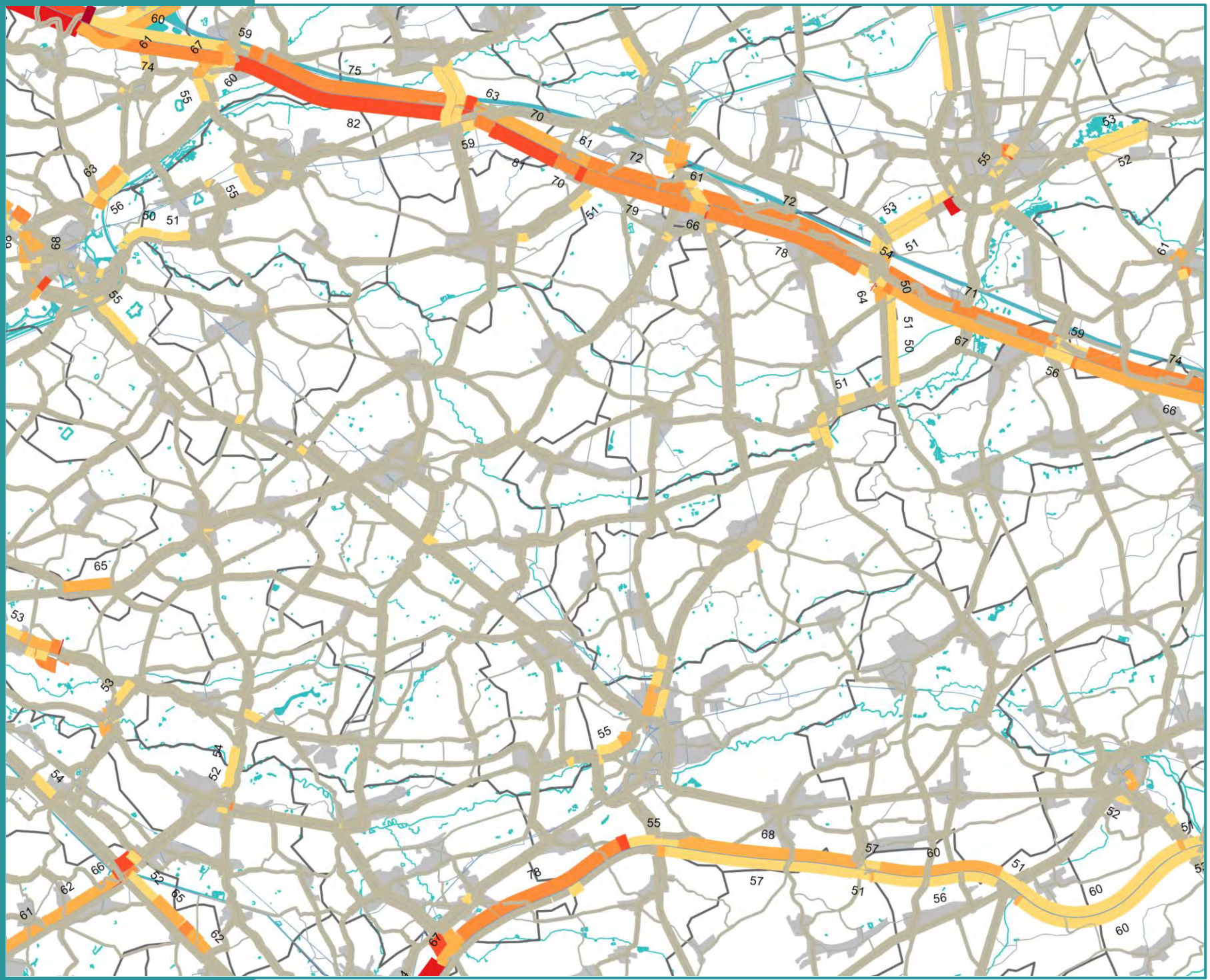
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 152

Synthese



I/C-verhouding

I/C-verhouding op hoofdwegennet

8u - 9u

Legende

Eenheid: %

- 60-70
- 70-80
- 80-90
- 90-100

Achtergrond

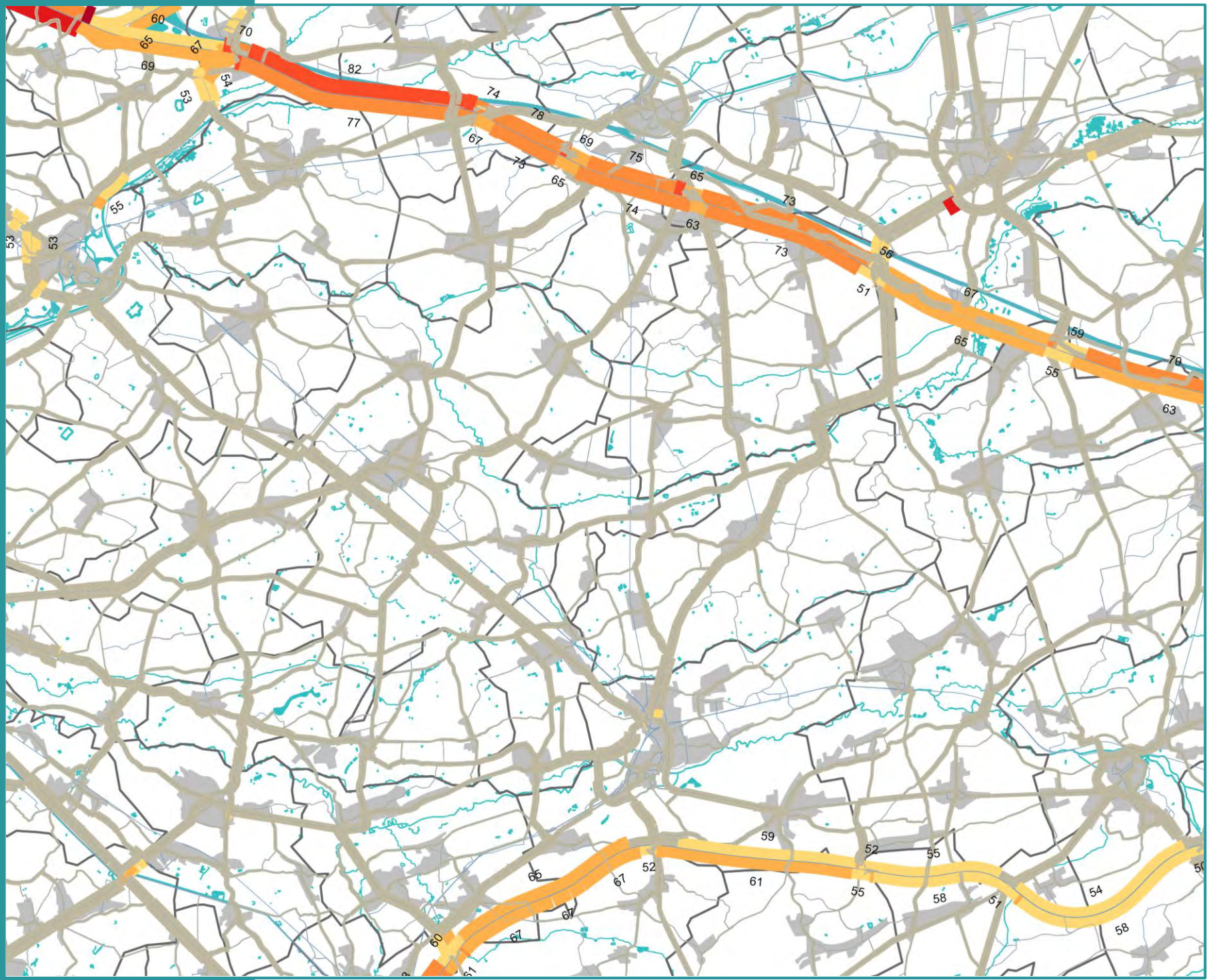
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 153

Synthese



I/C-verhouding

I/C-verhouding op hoofdwegennet

12u - 13u

Legende

Eenheid: %

- 60-70
- 70-80
- 80-90
- 90-100

Achtergrond

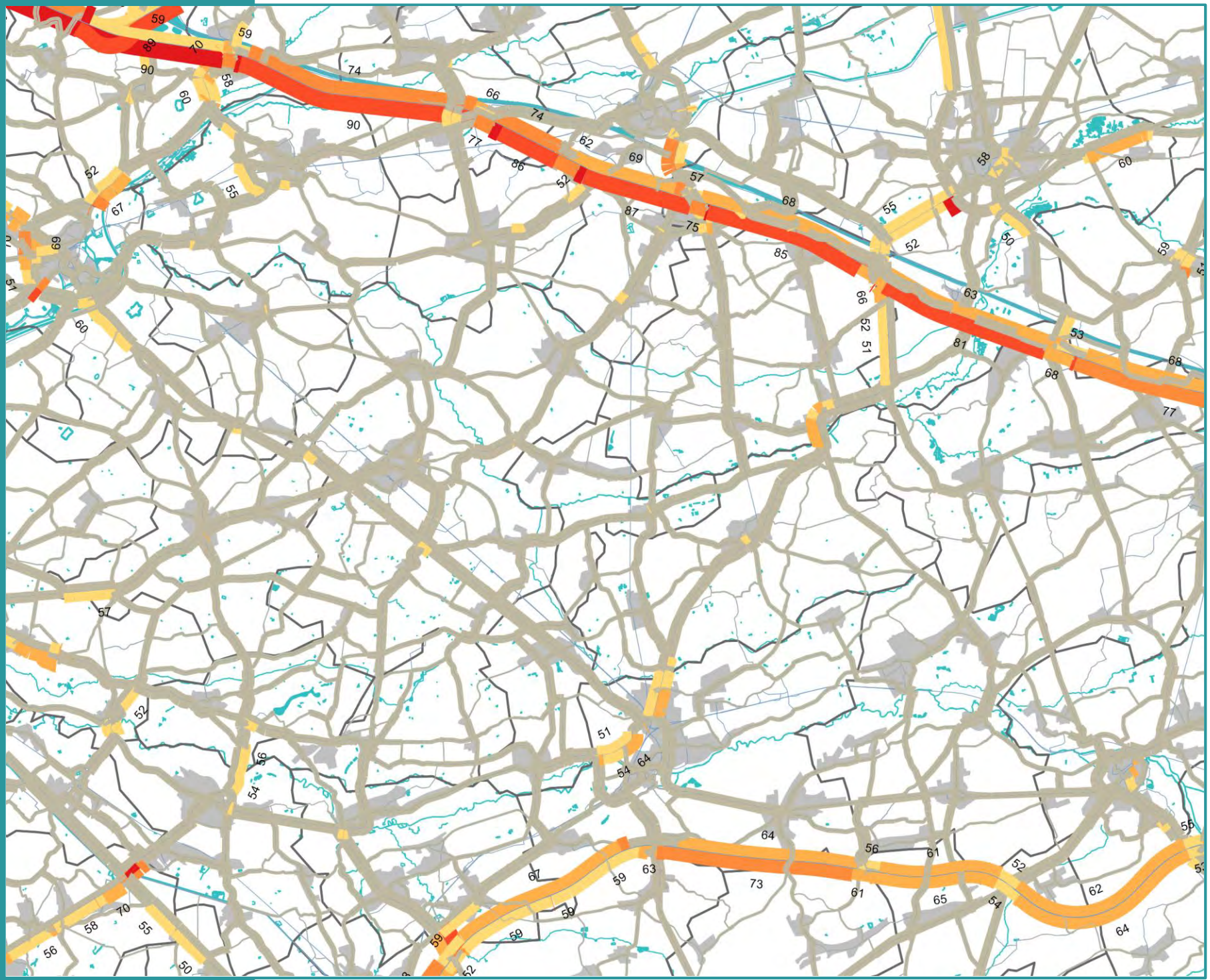
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 154

Synthese



I/C-verhouding

I/C-verhouding op hoofdwegennet

17u - 18u

Legende

Eenheid: %

- 60-70
- 70-80
- 80-90
- 90-100

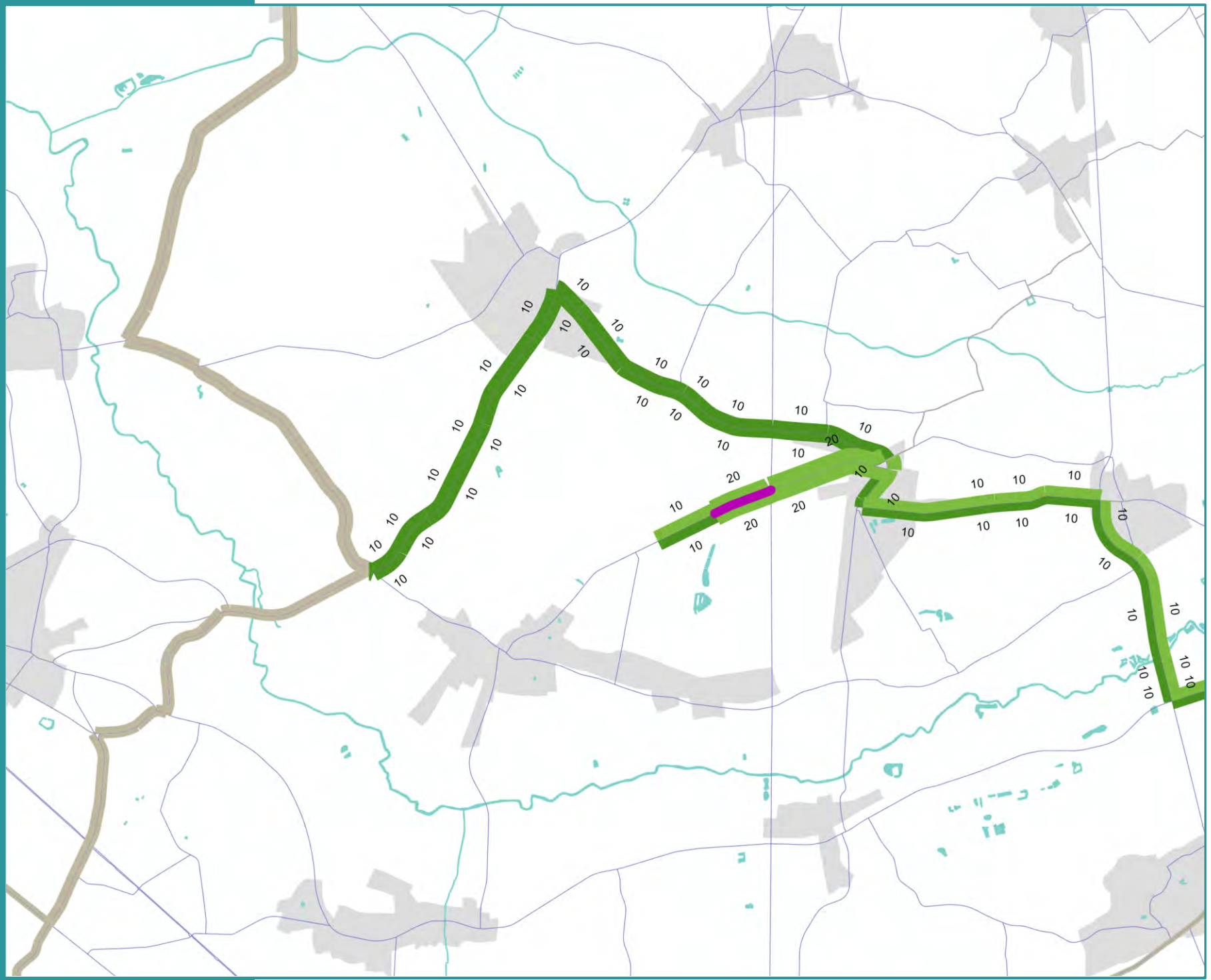
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 155 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

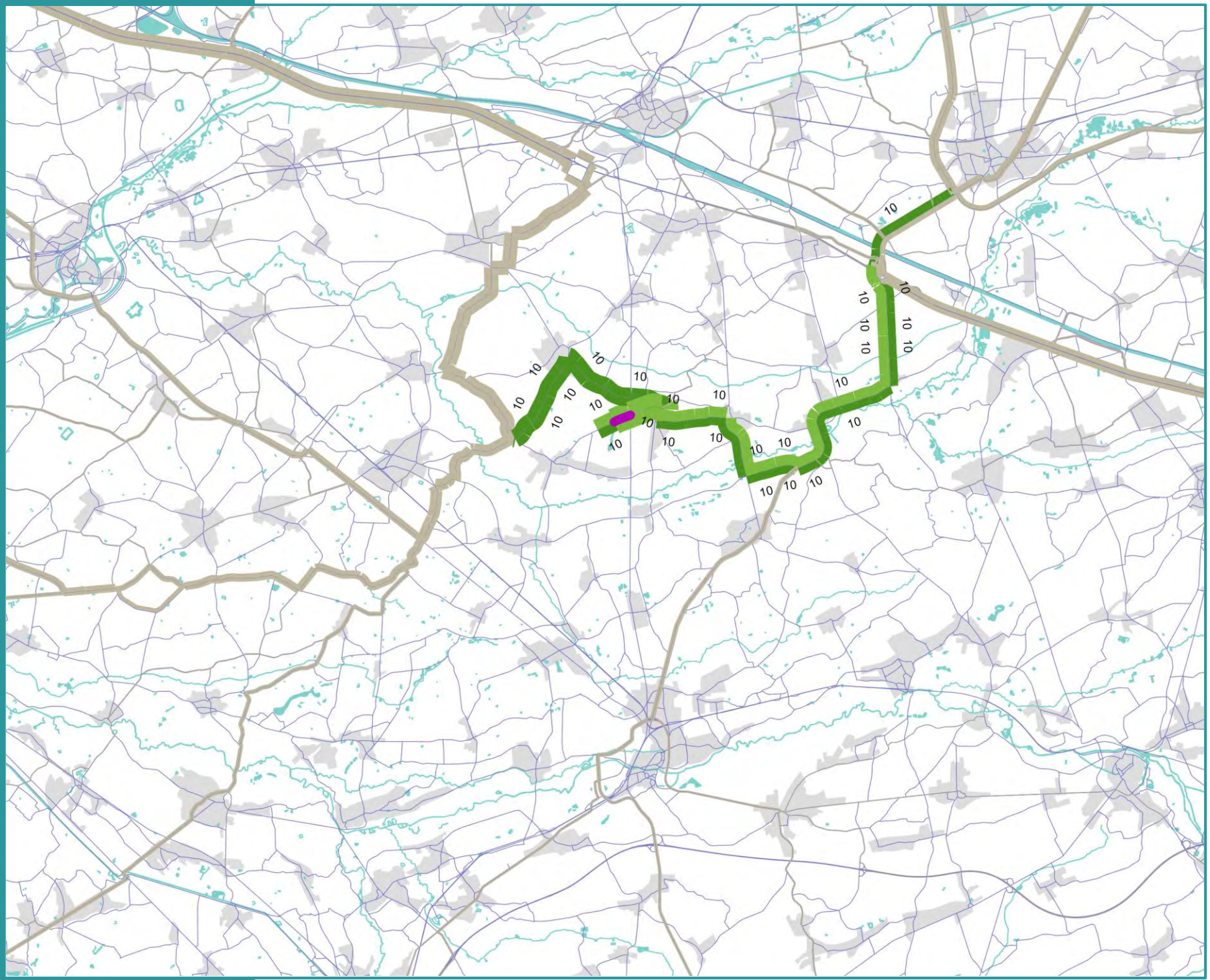
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 156 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

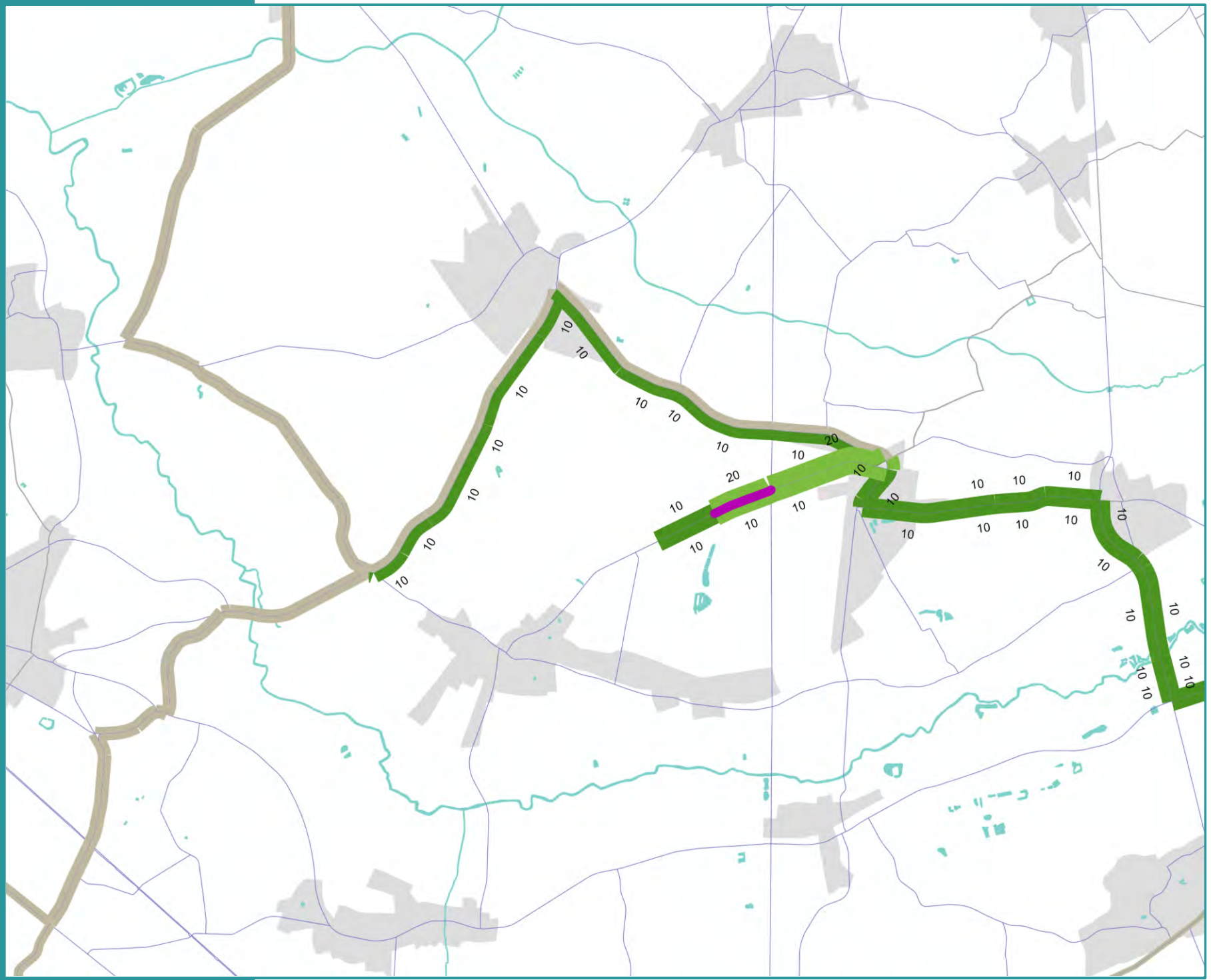
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 157 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

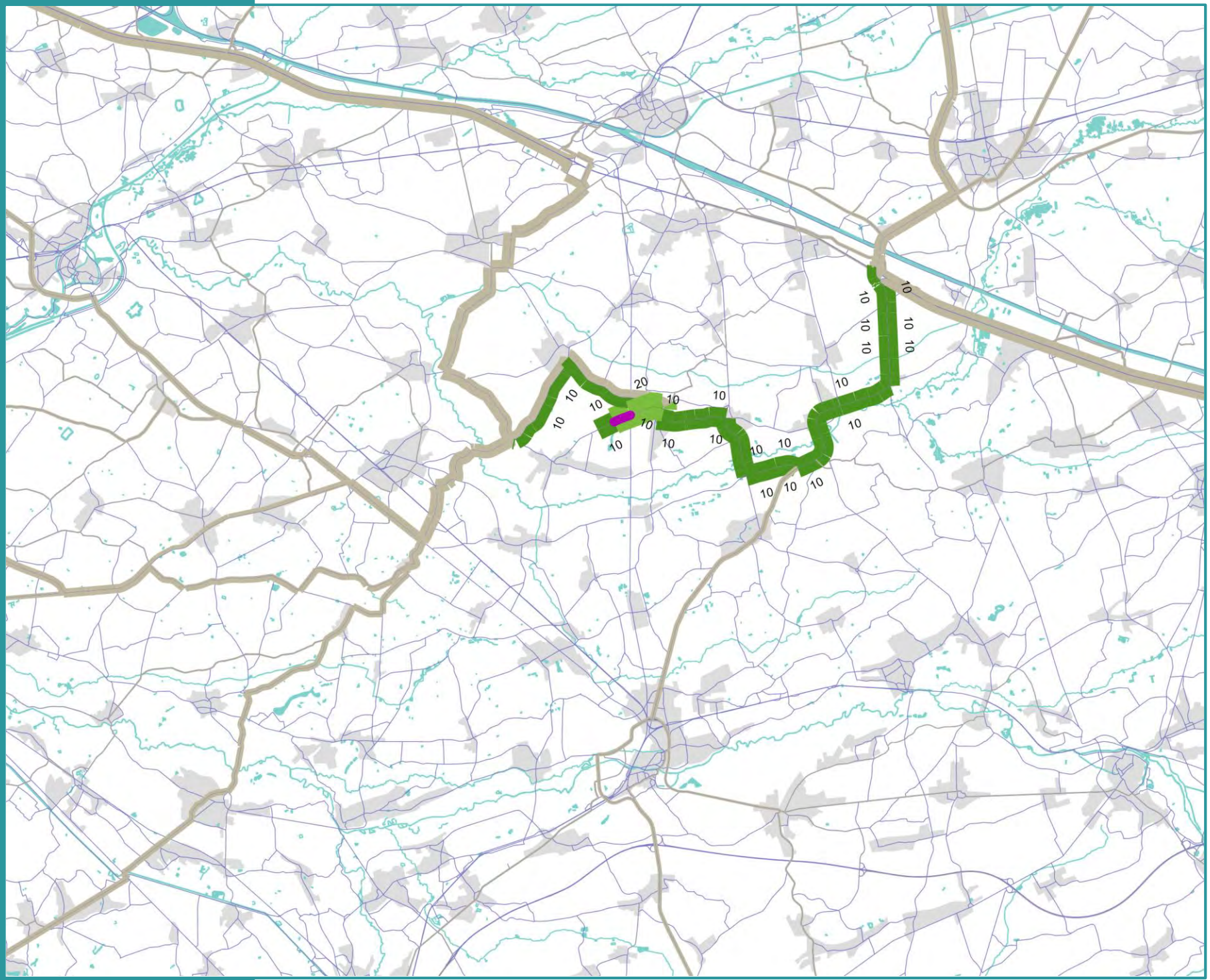
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 158 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

Achtergrond

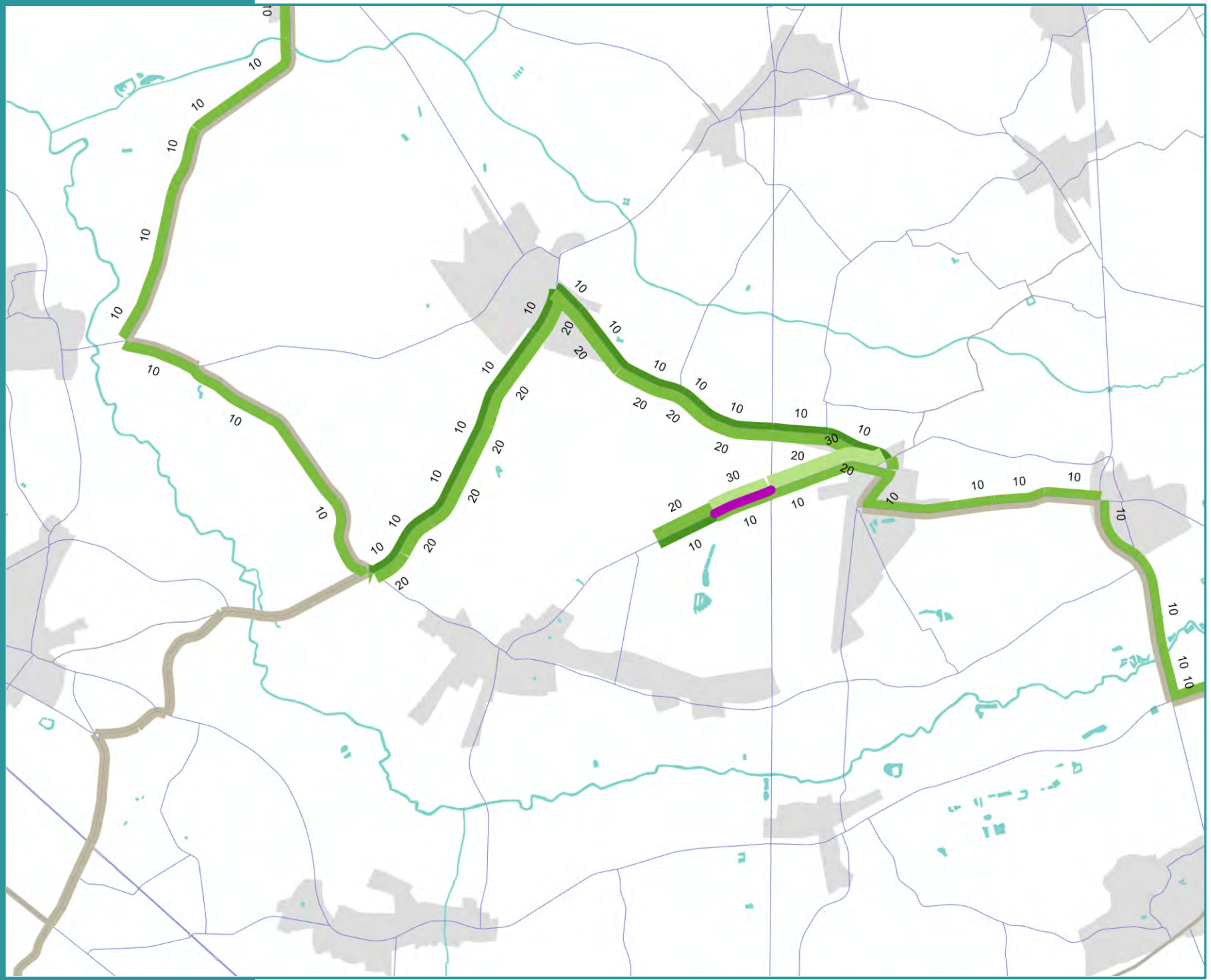
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 159

Synthese



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

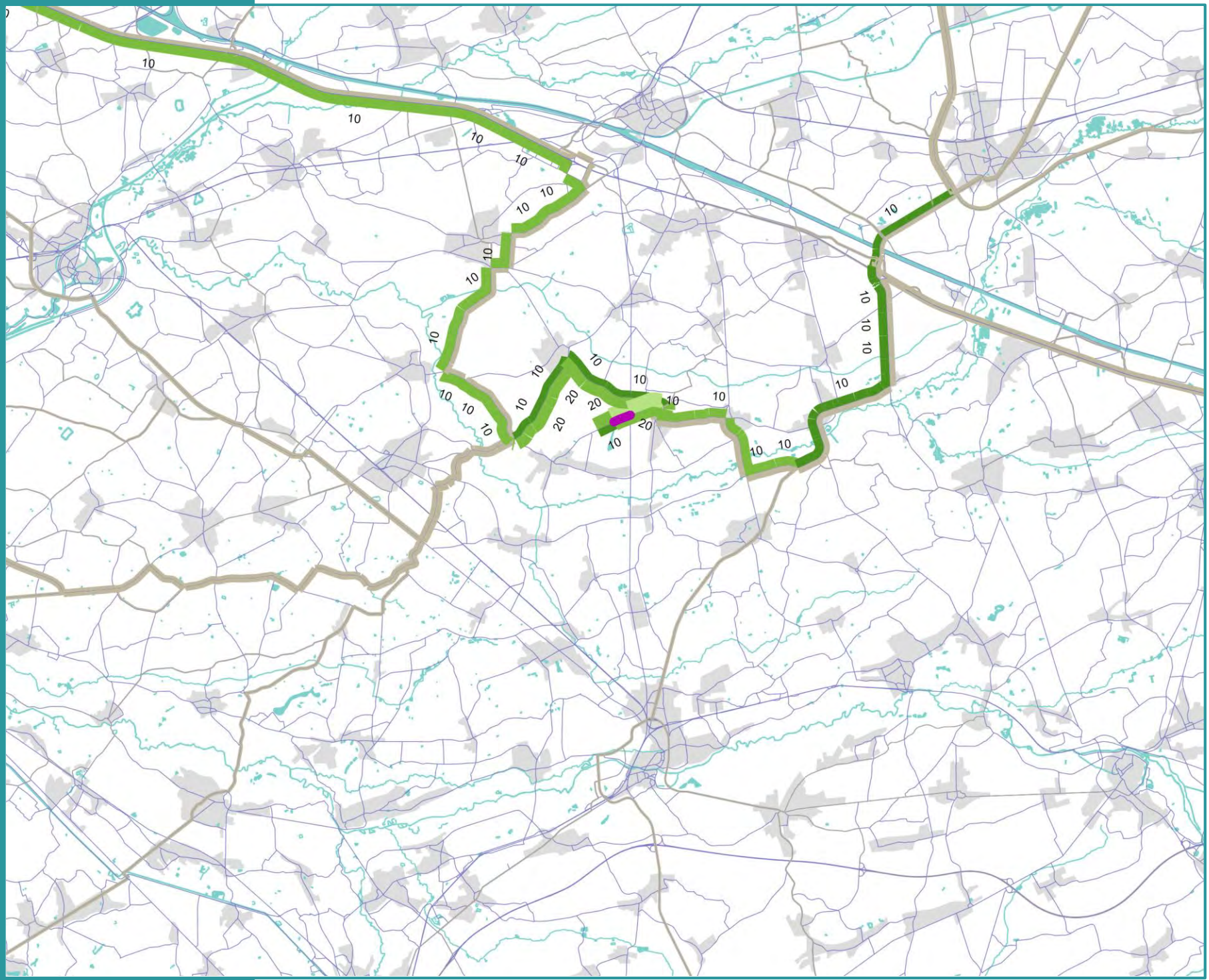
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 160 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

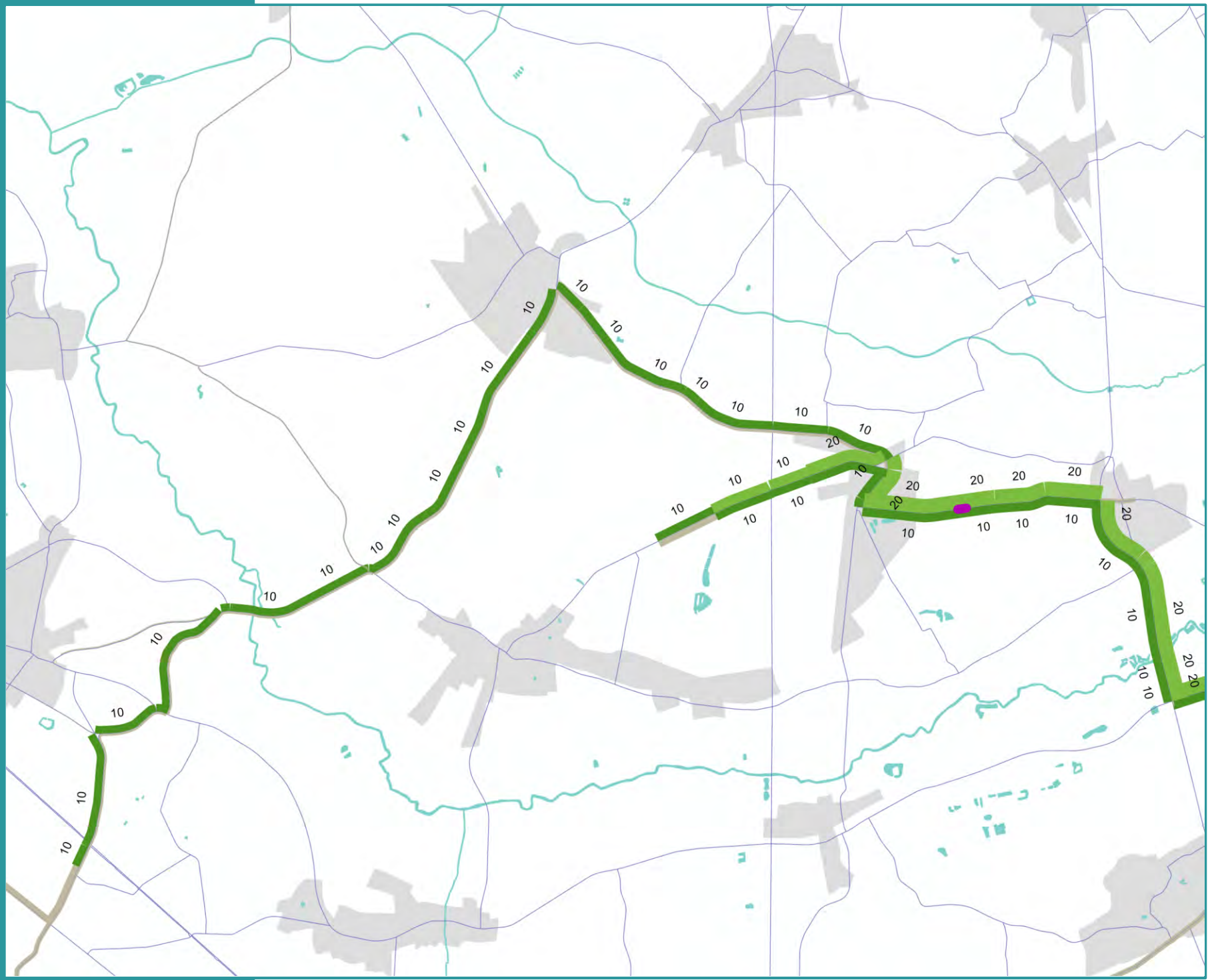
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 161 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

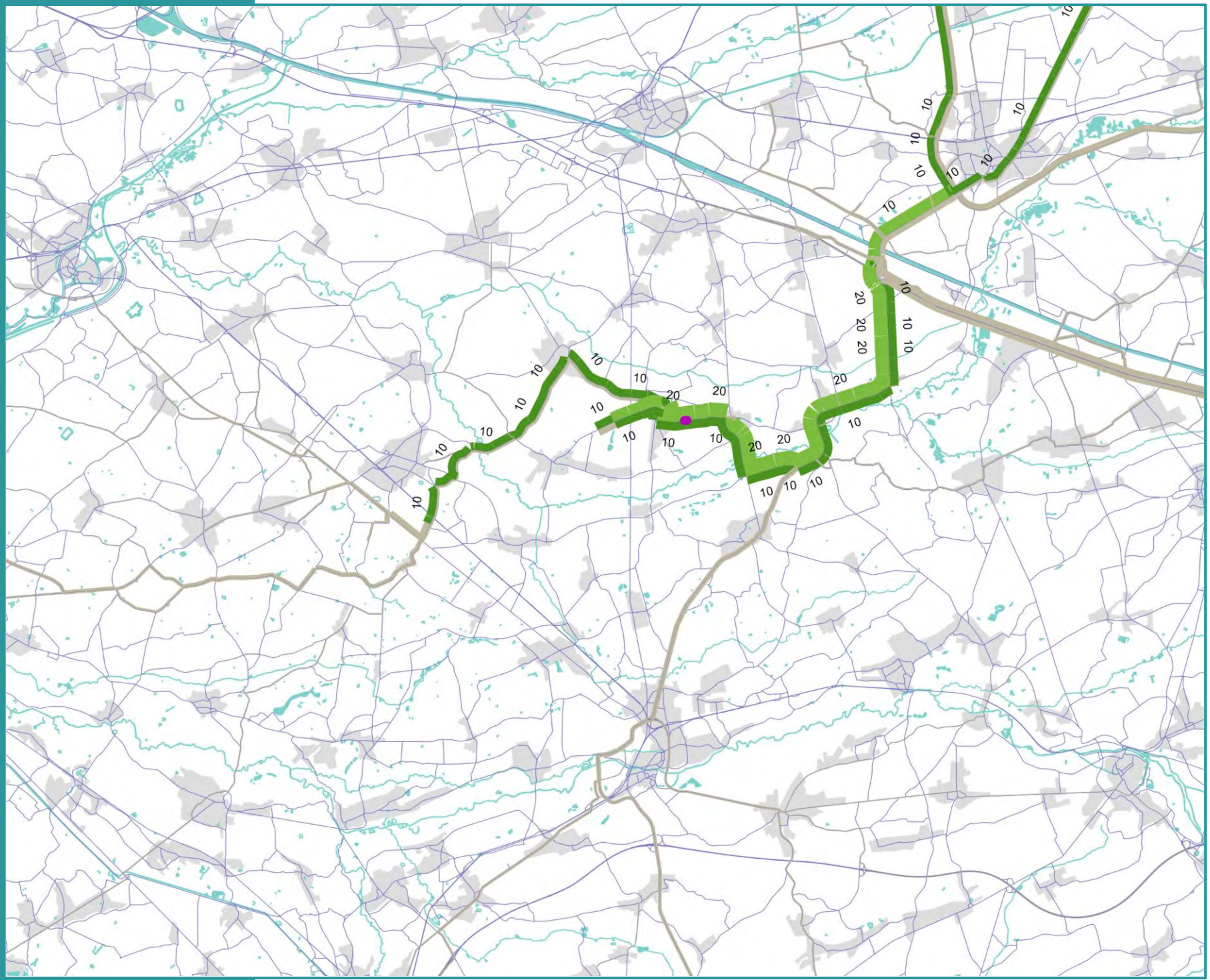
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 162 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

Achtergrond

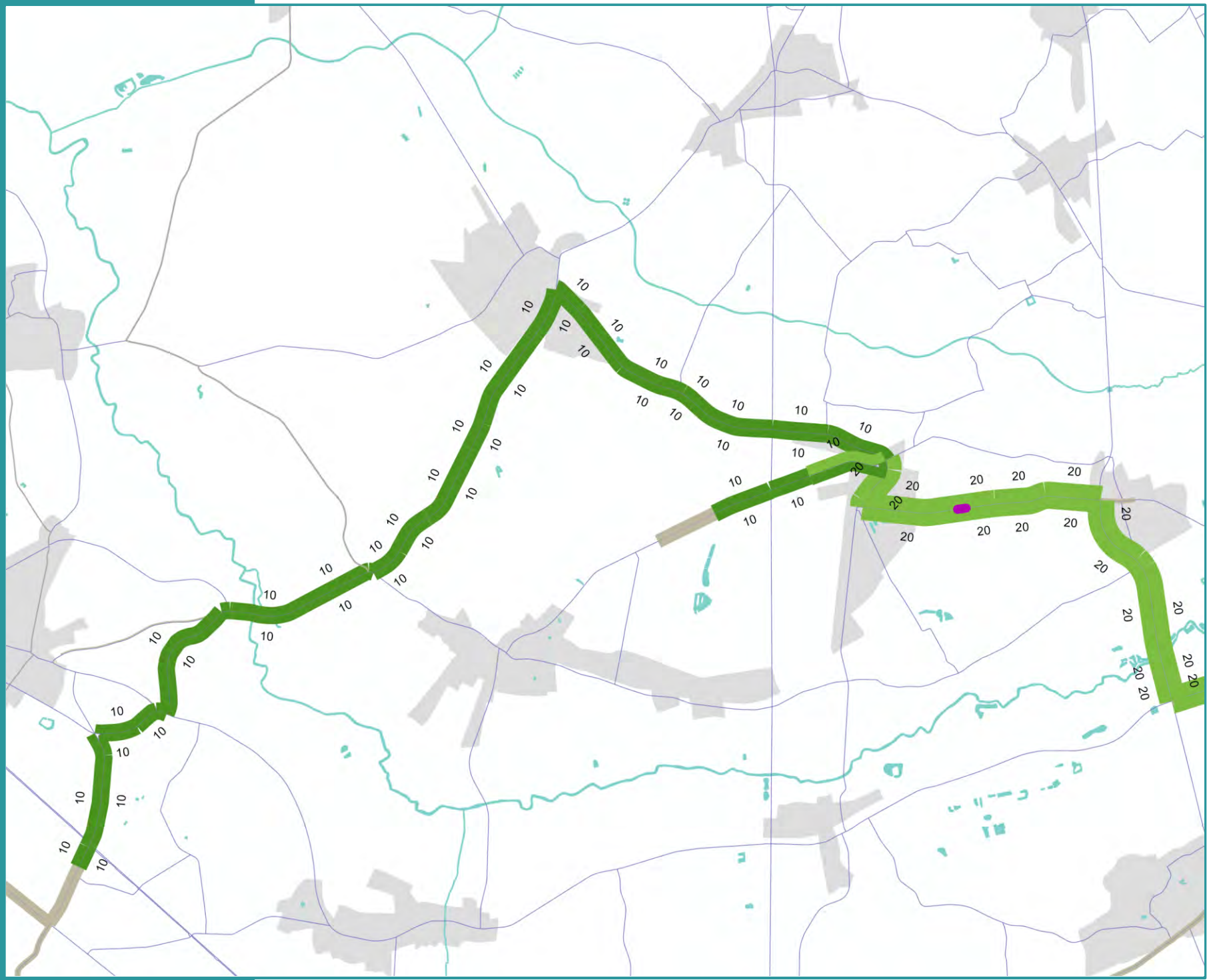
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 163

Synthese



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

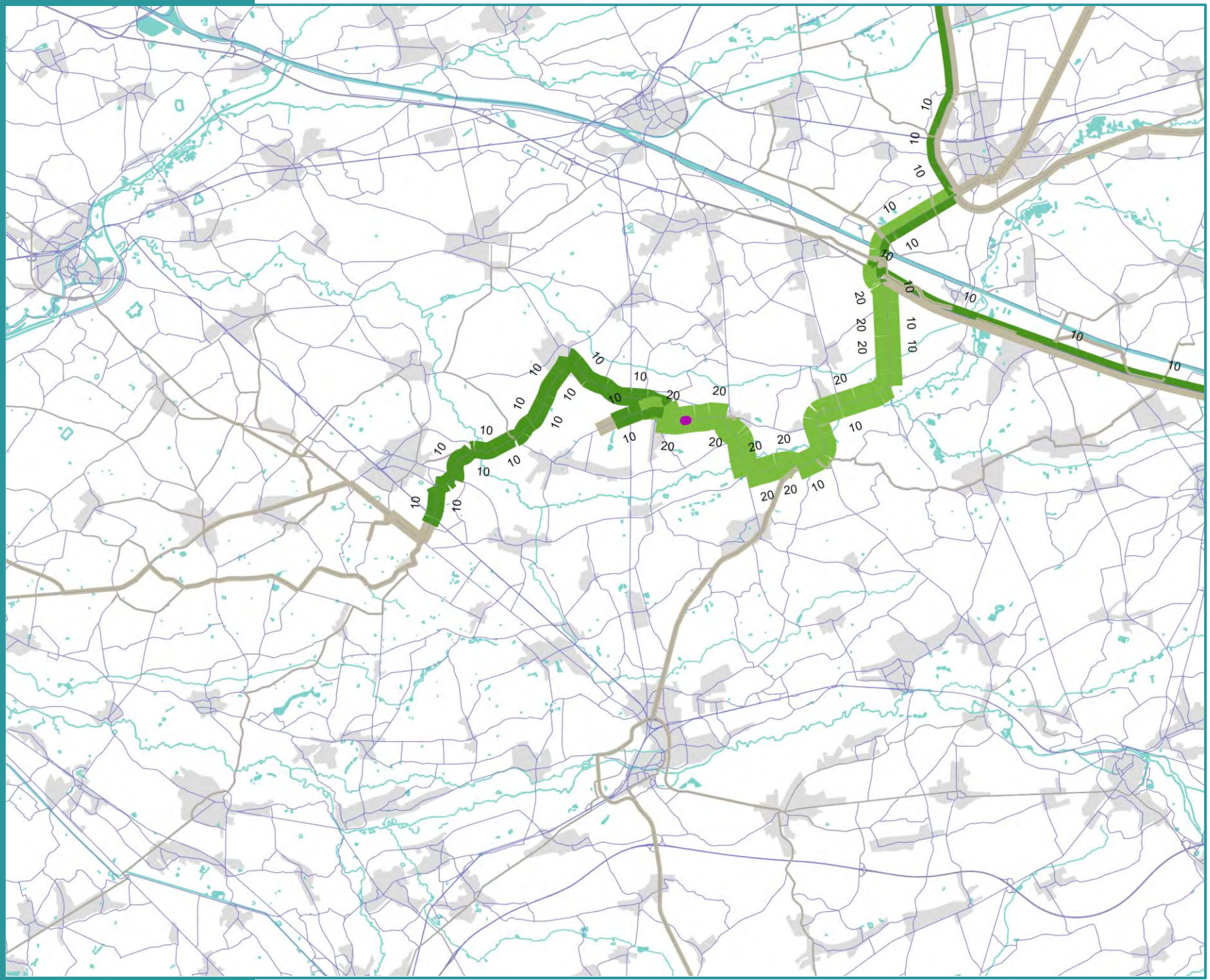
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 164 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

Achtergrond

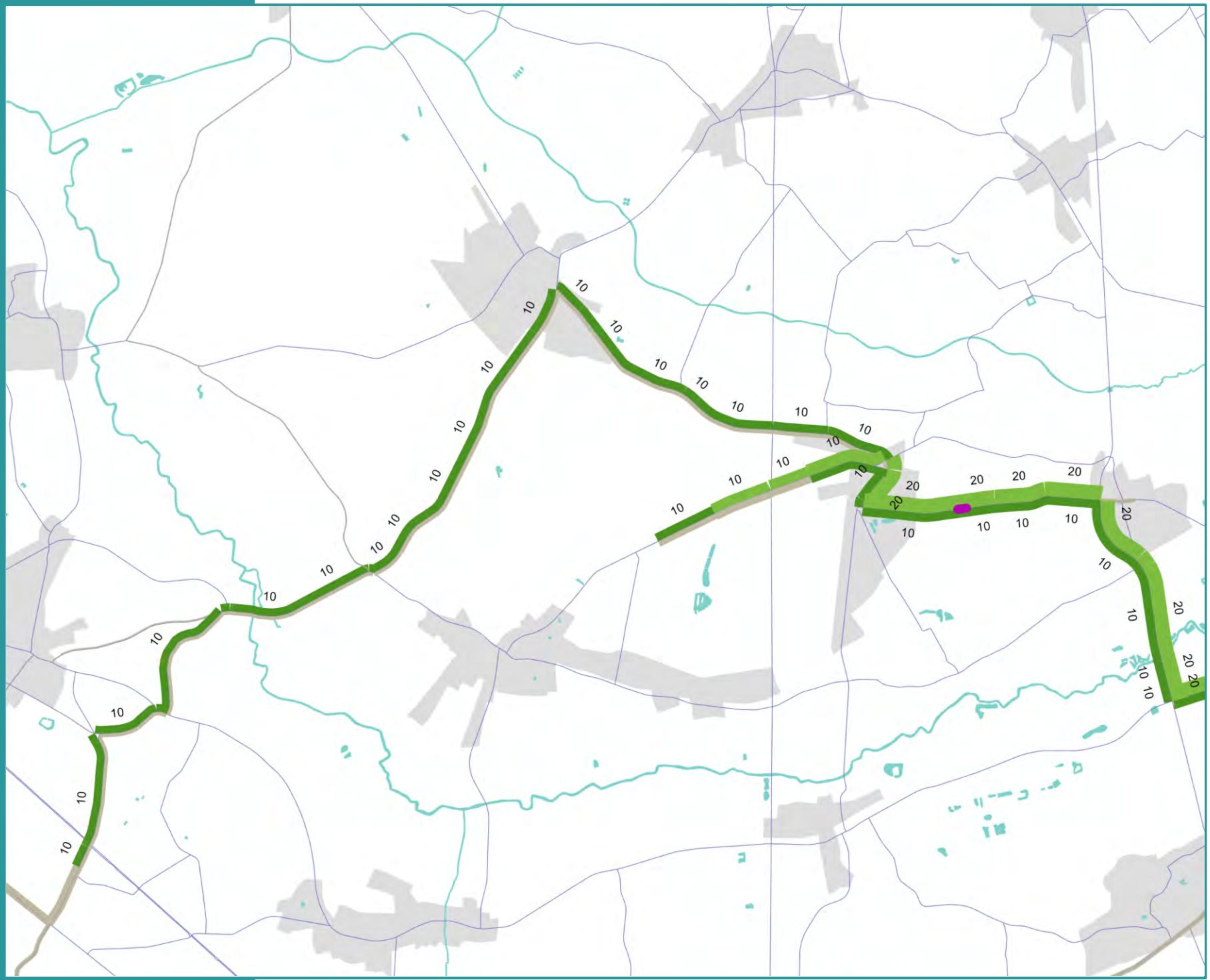
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 165

Synthese



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

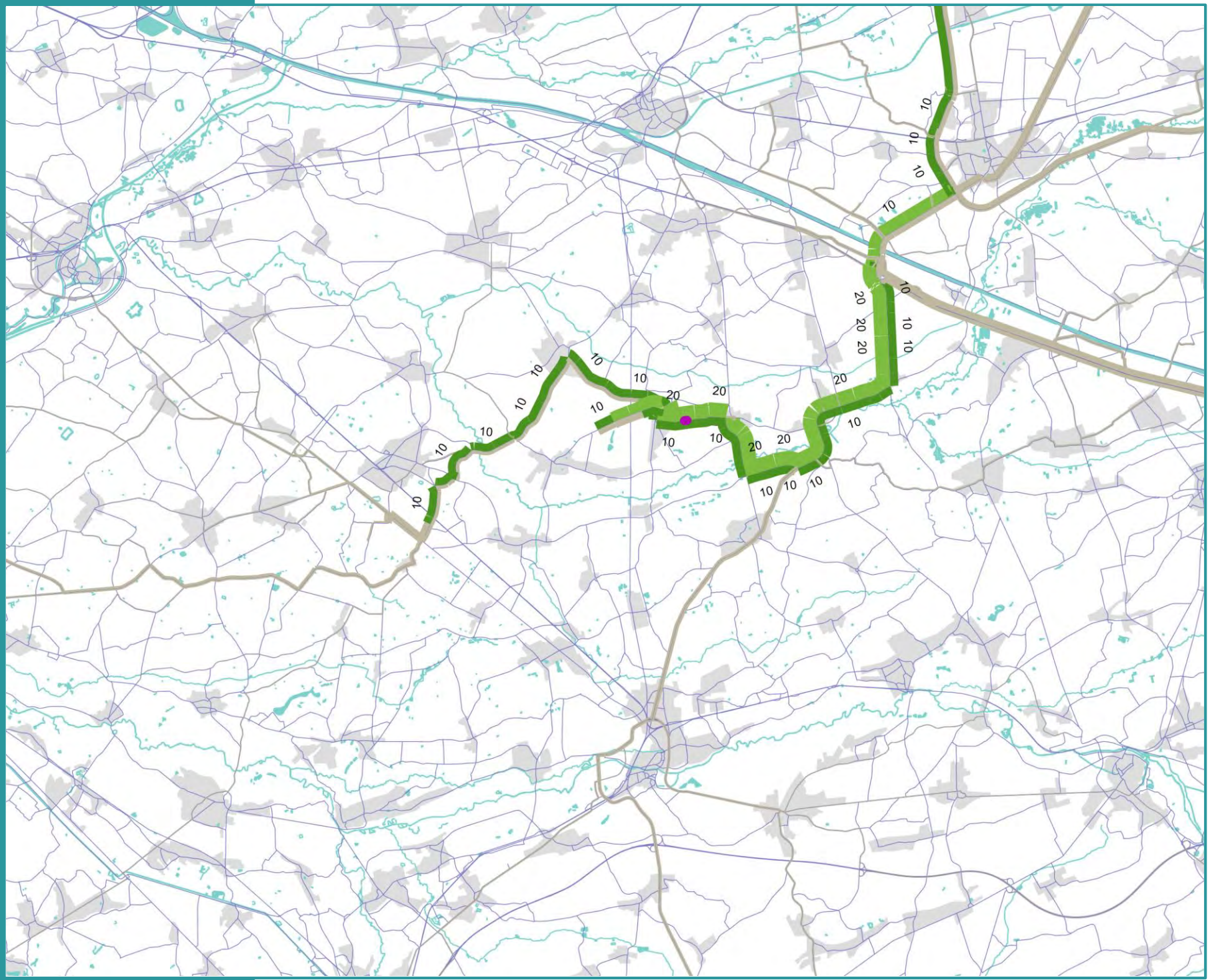
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 166 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

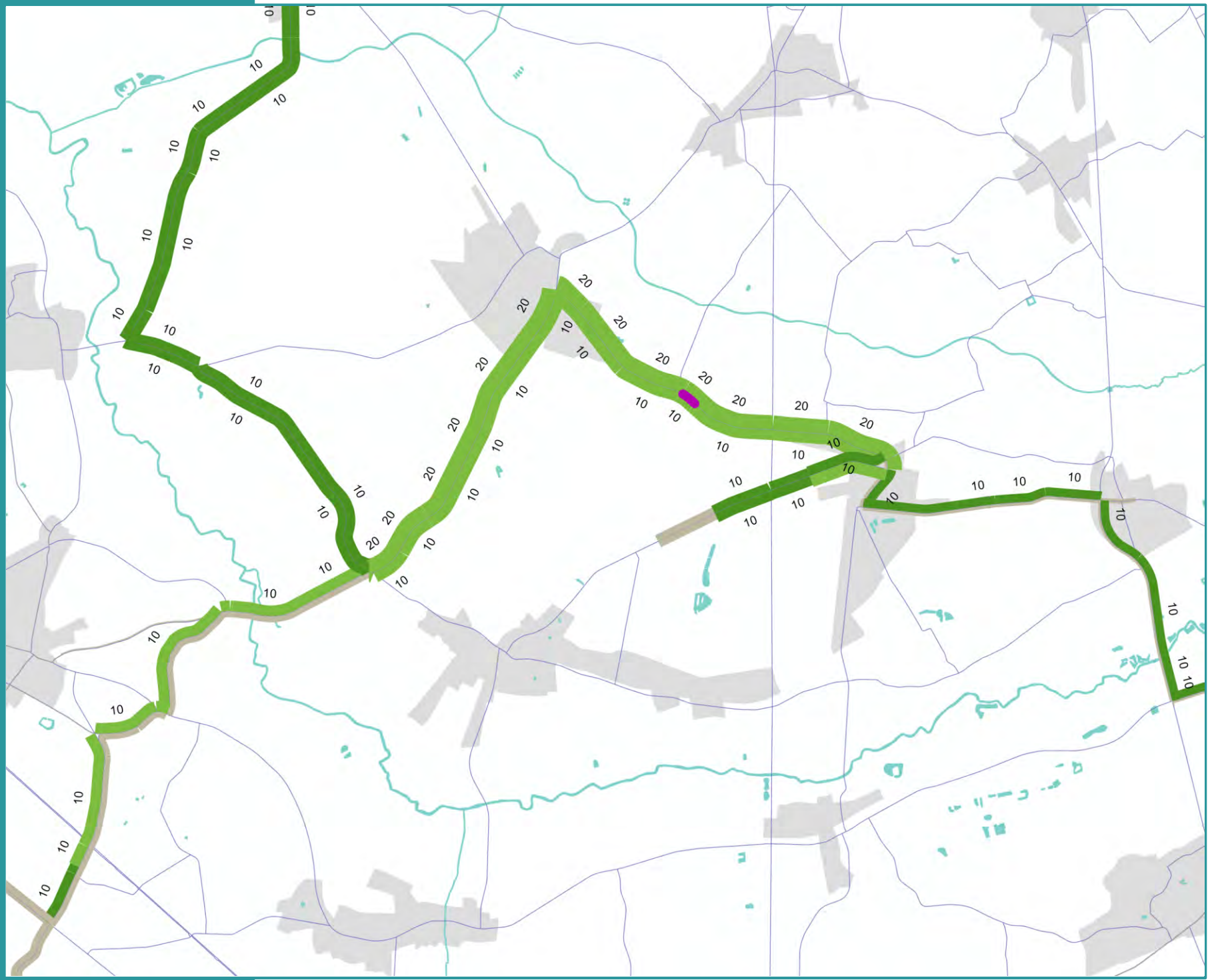
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 167 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

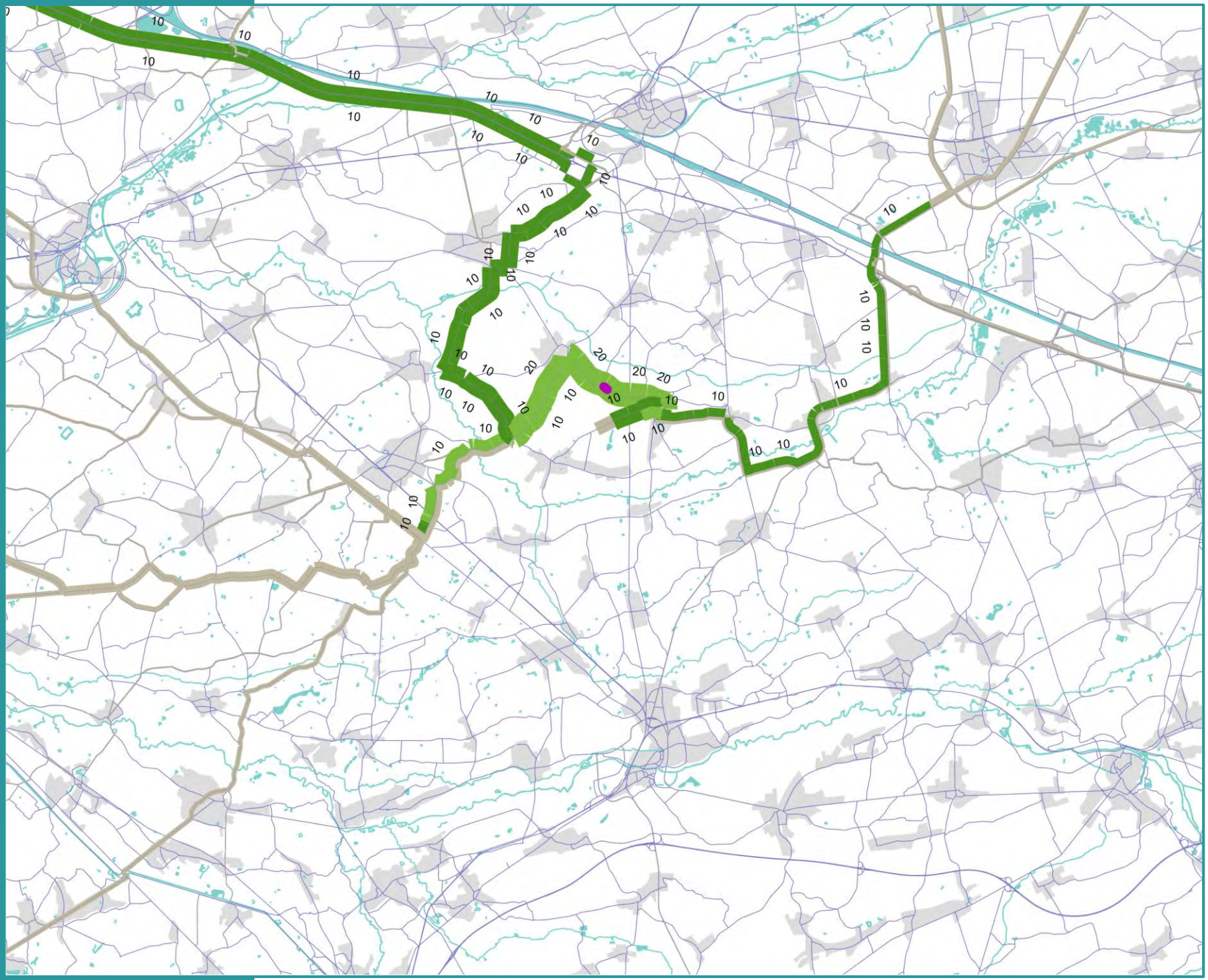
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 168 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

Achtergrond

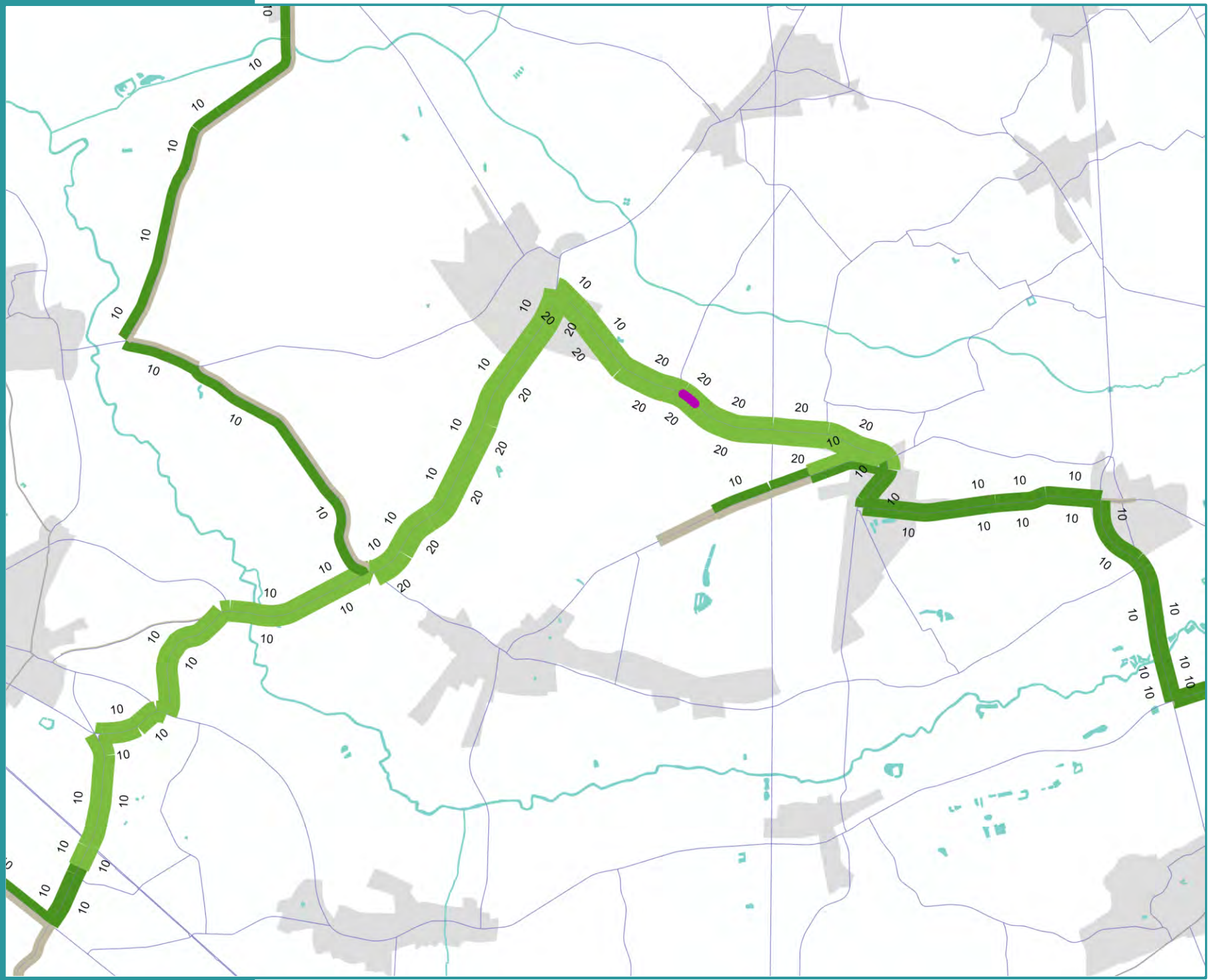
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 169

Synthese



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

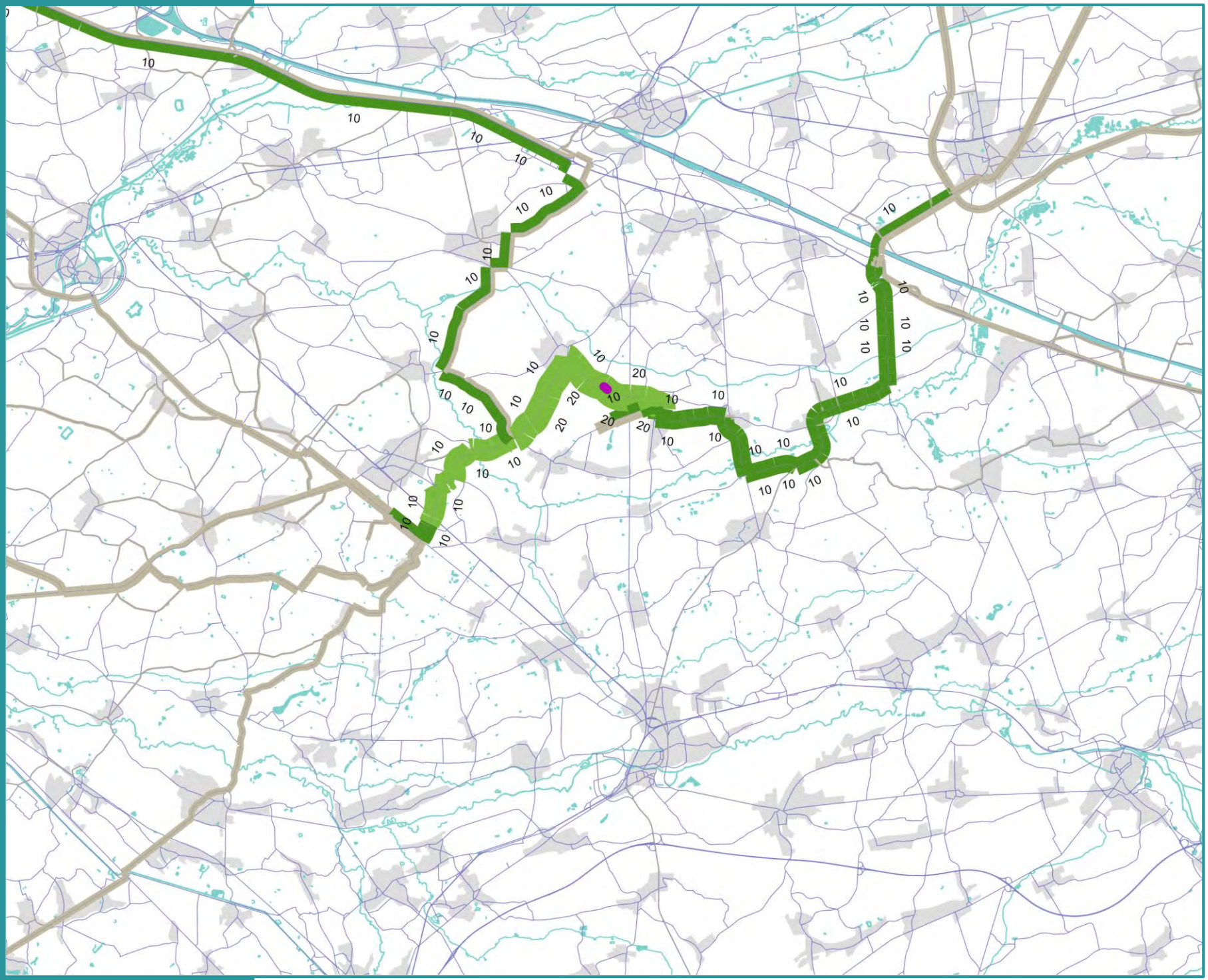
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 170 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

Achtergrond

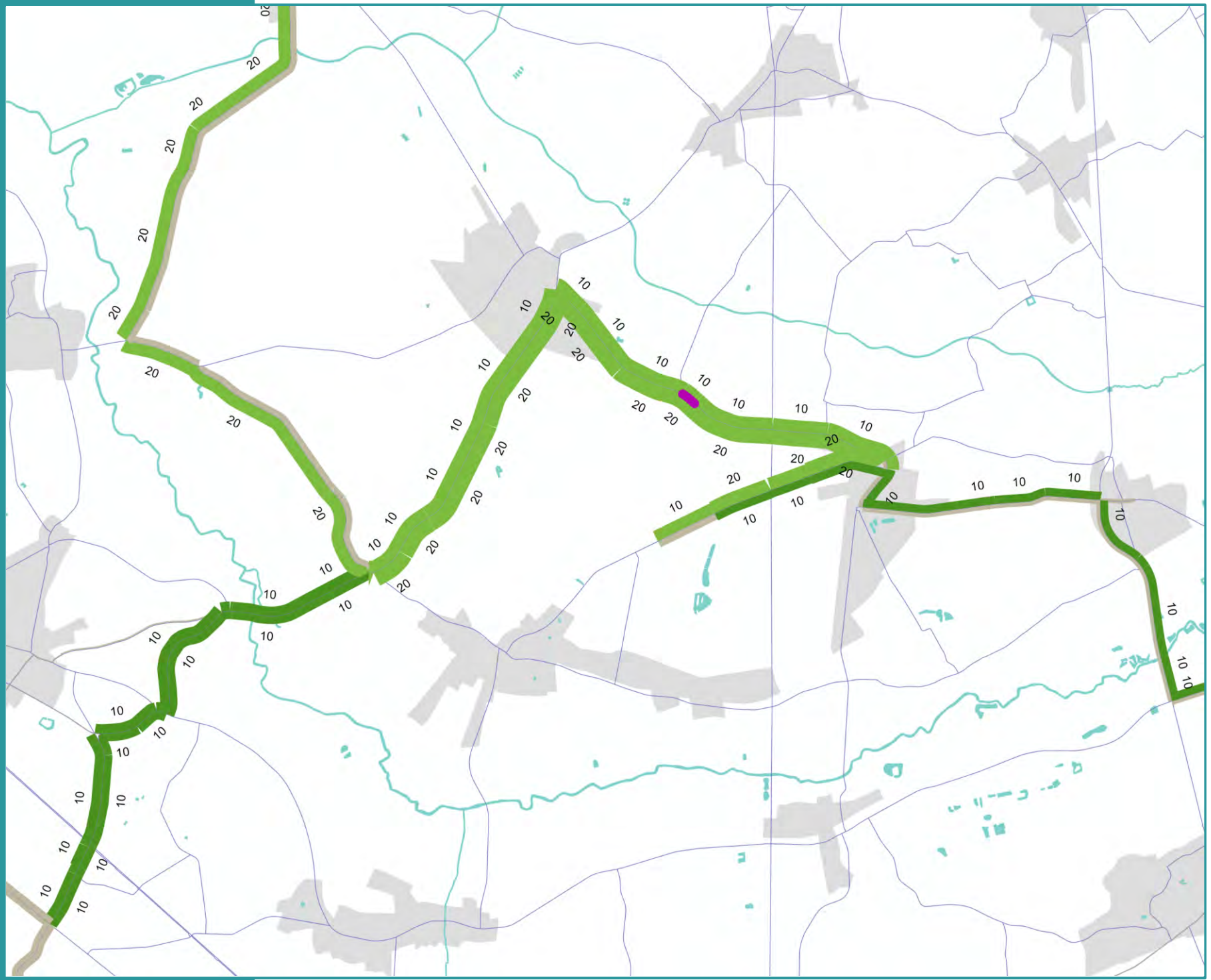
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 171

Synthese



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

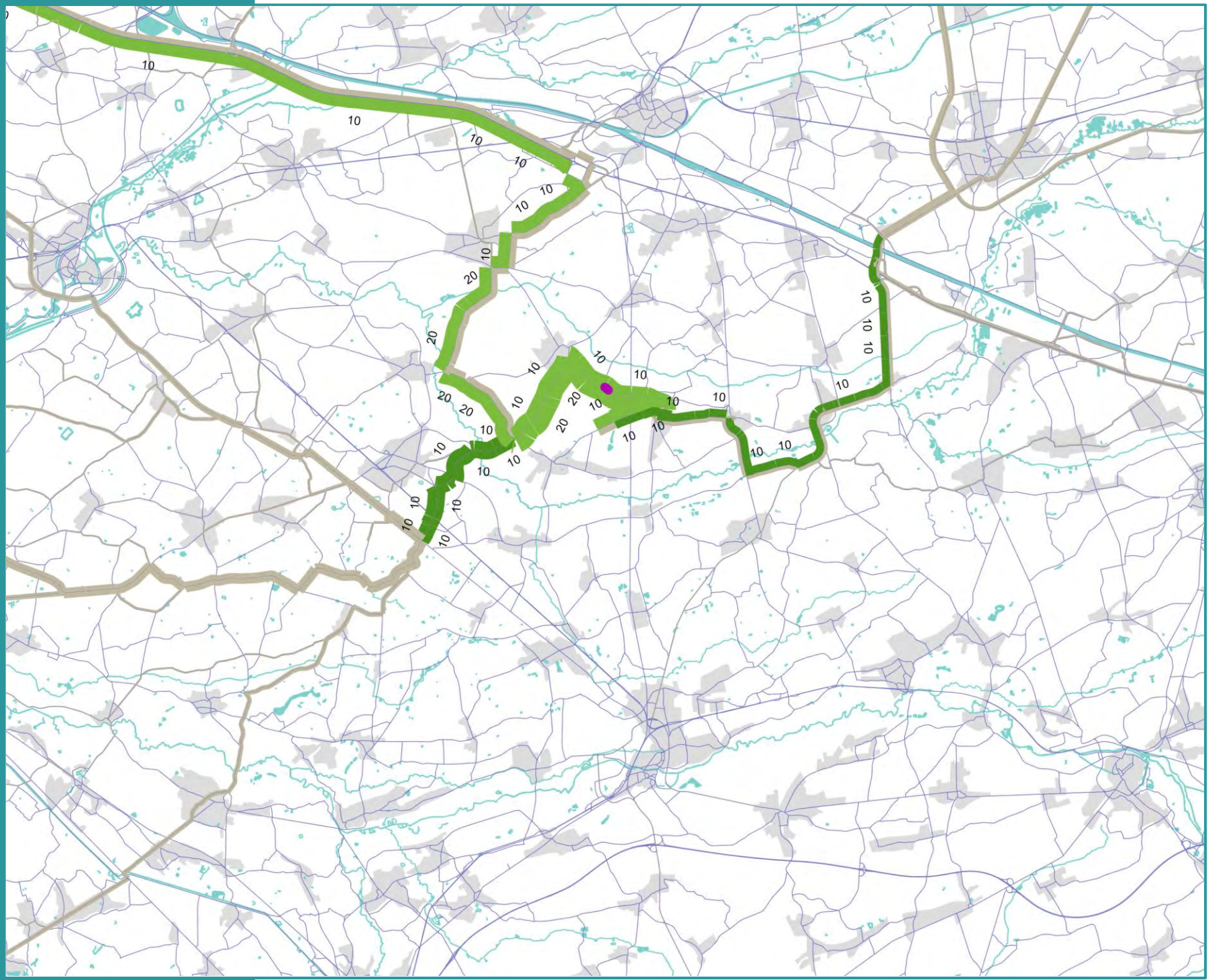
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 172 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

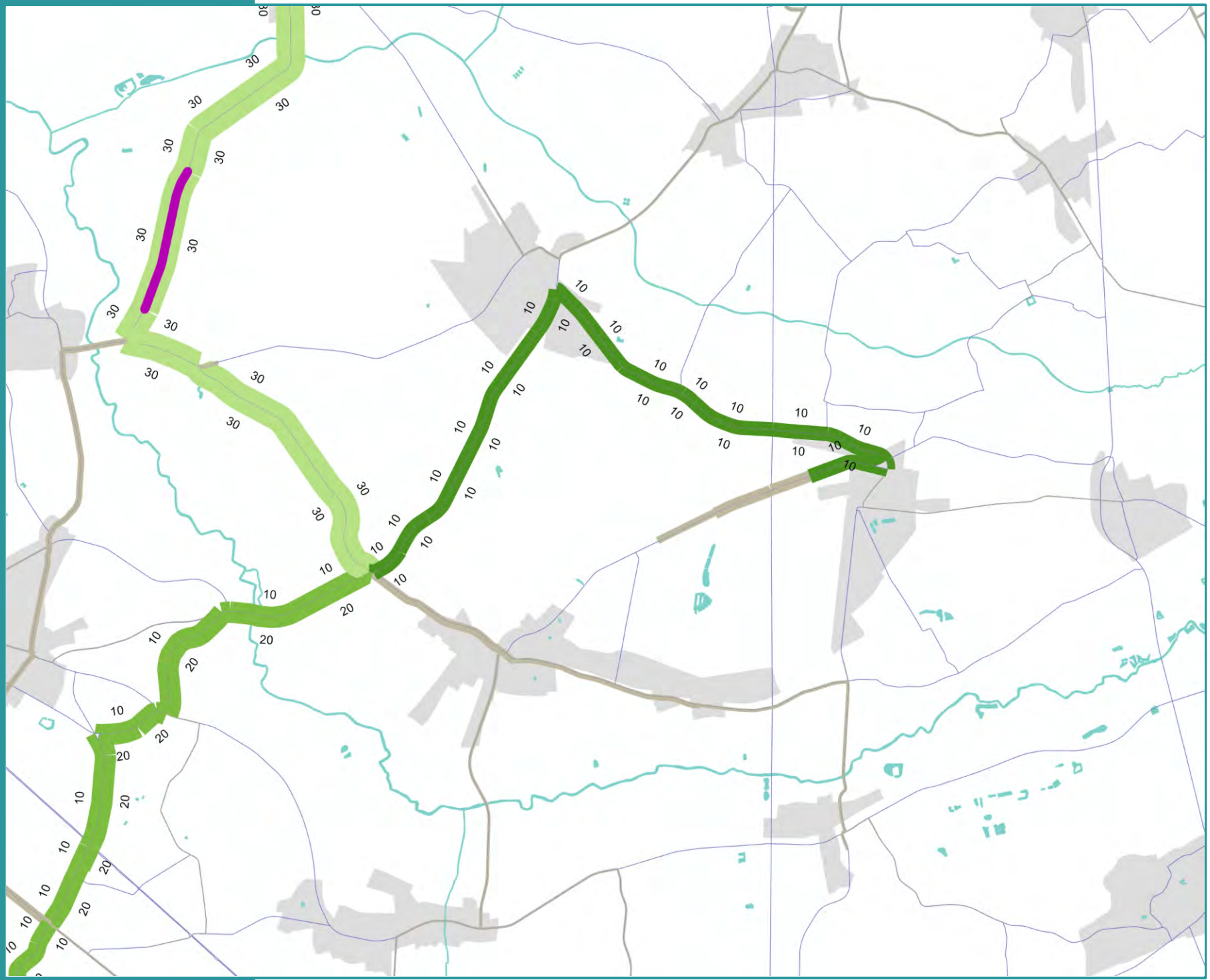
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 173 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

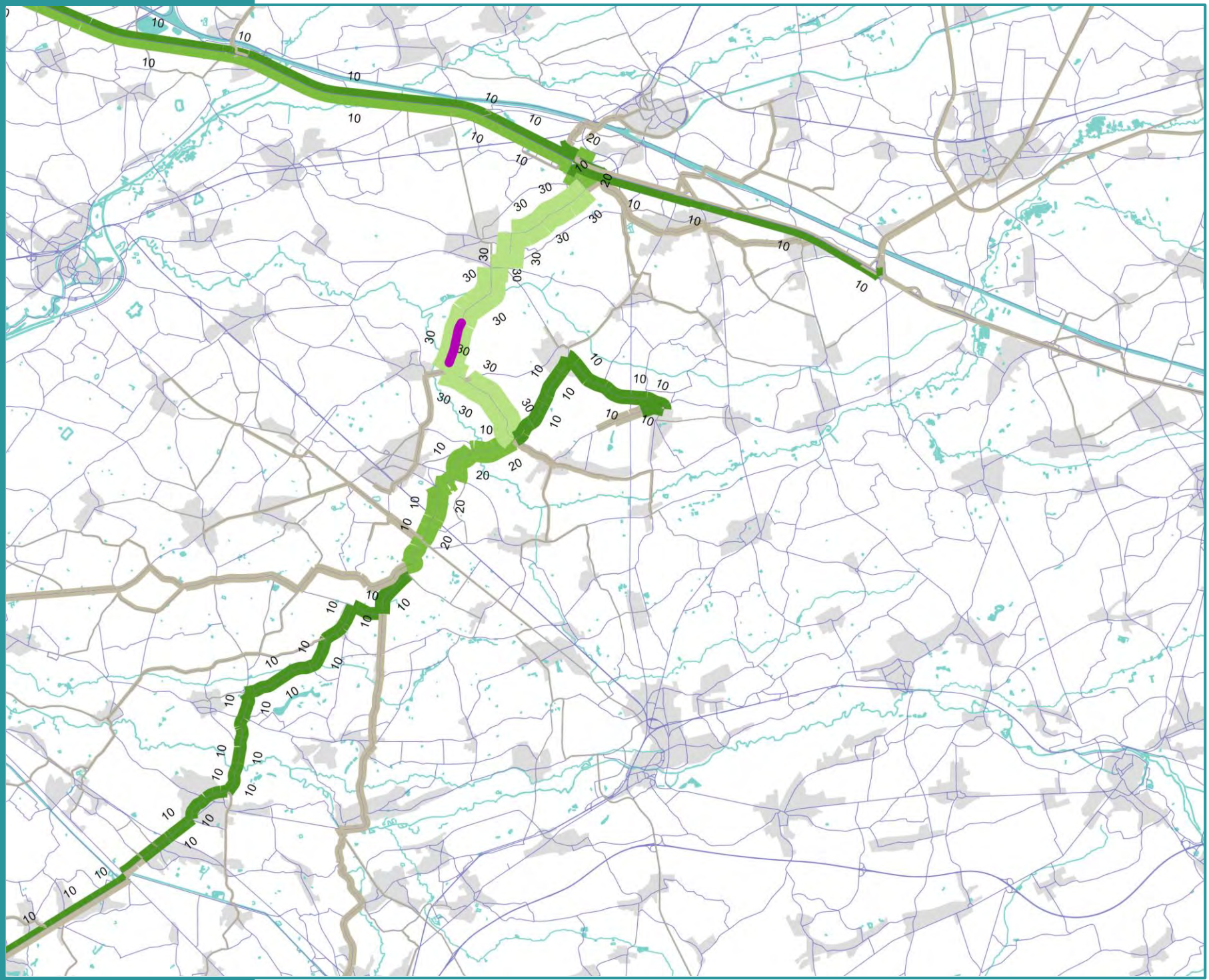
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 174 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

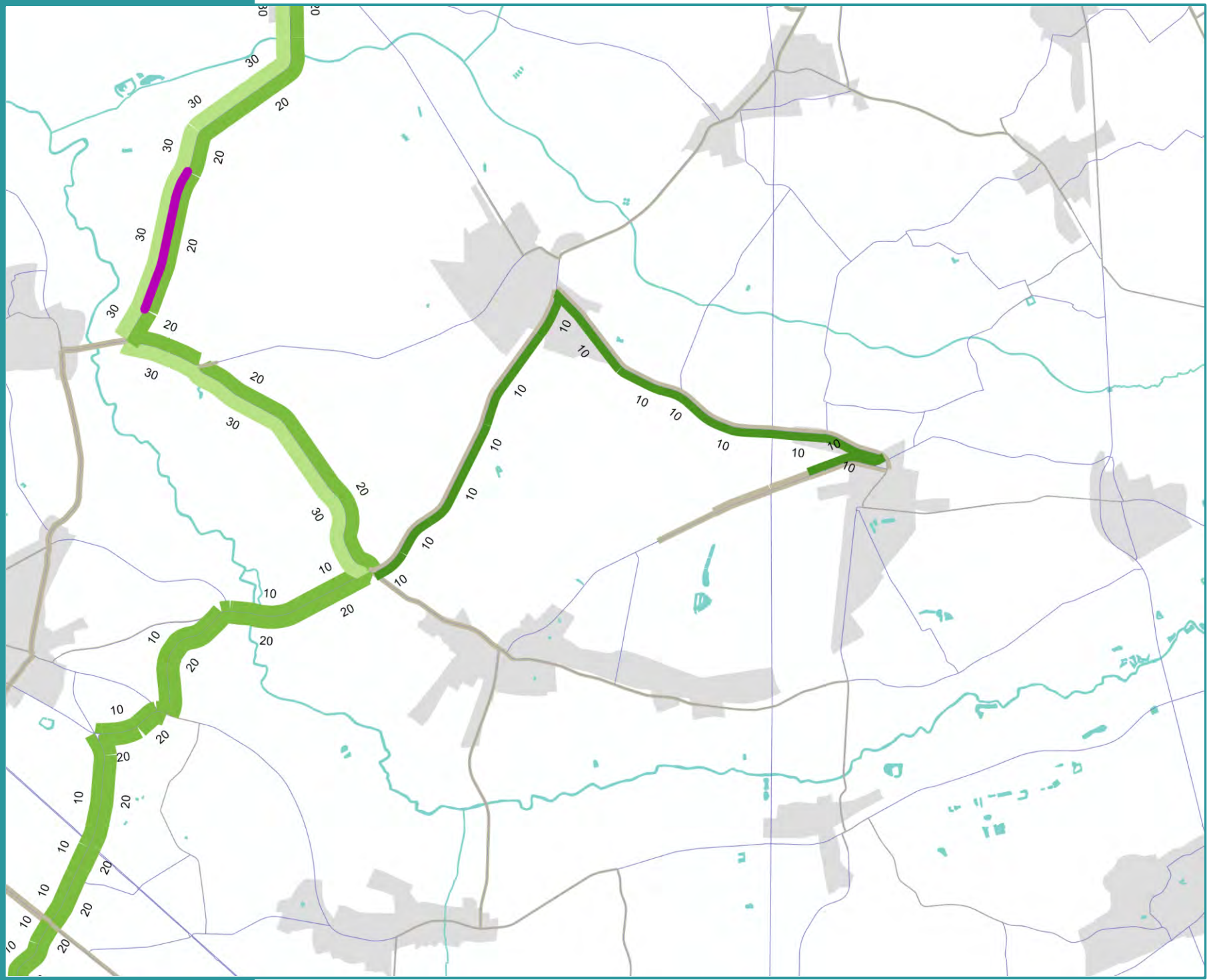
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 175 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

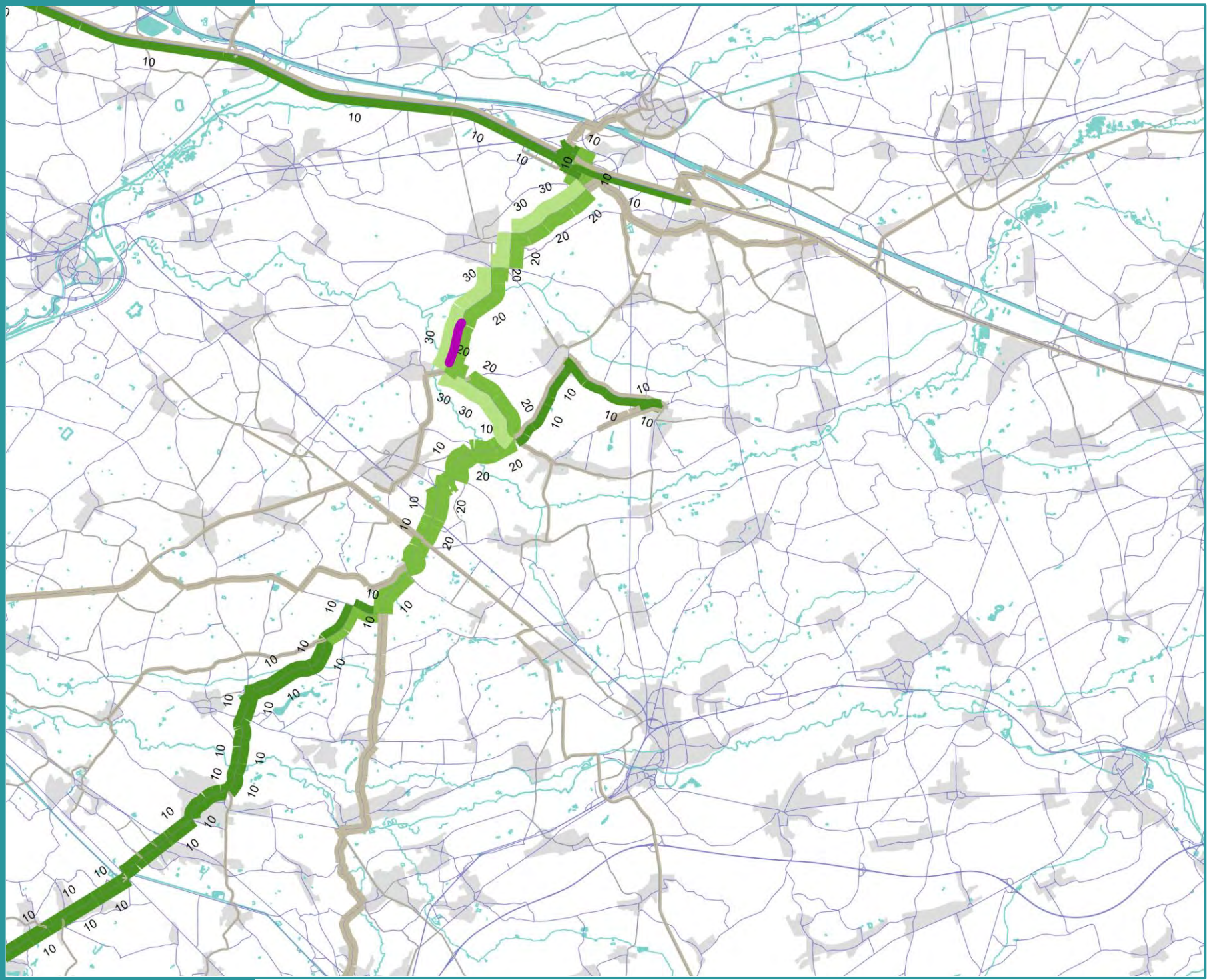
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 176 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

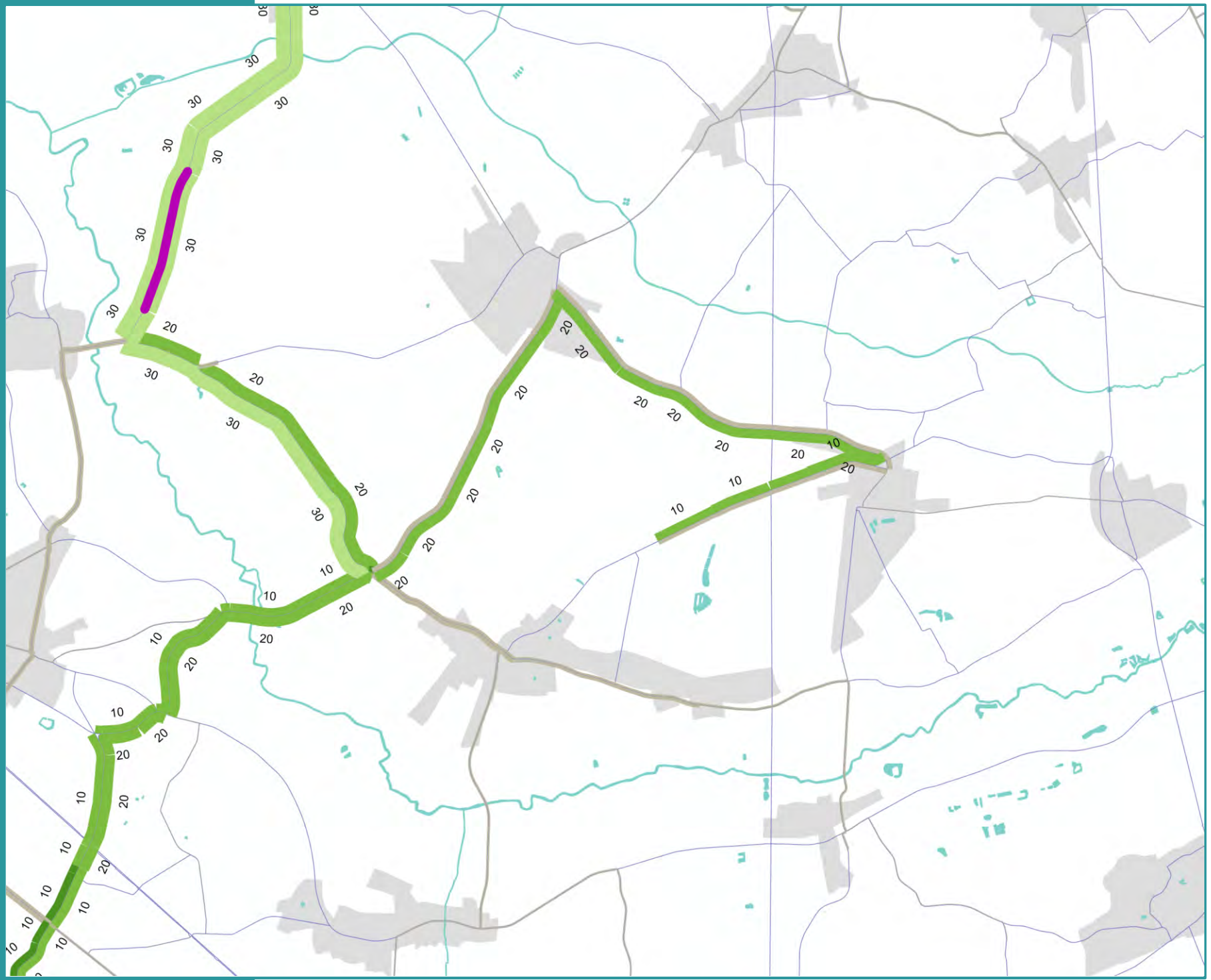
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 177 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

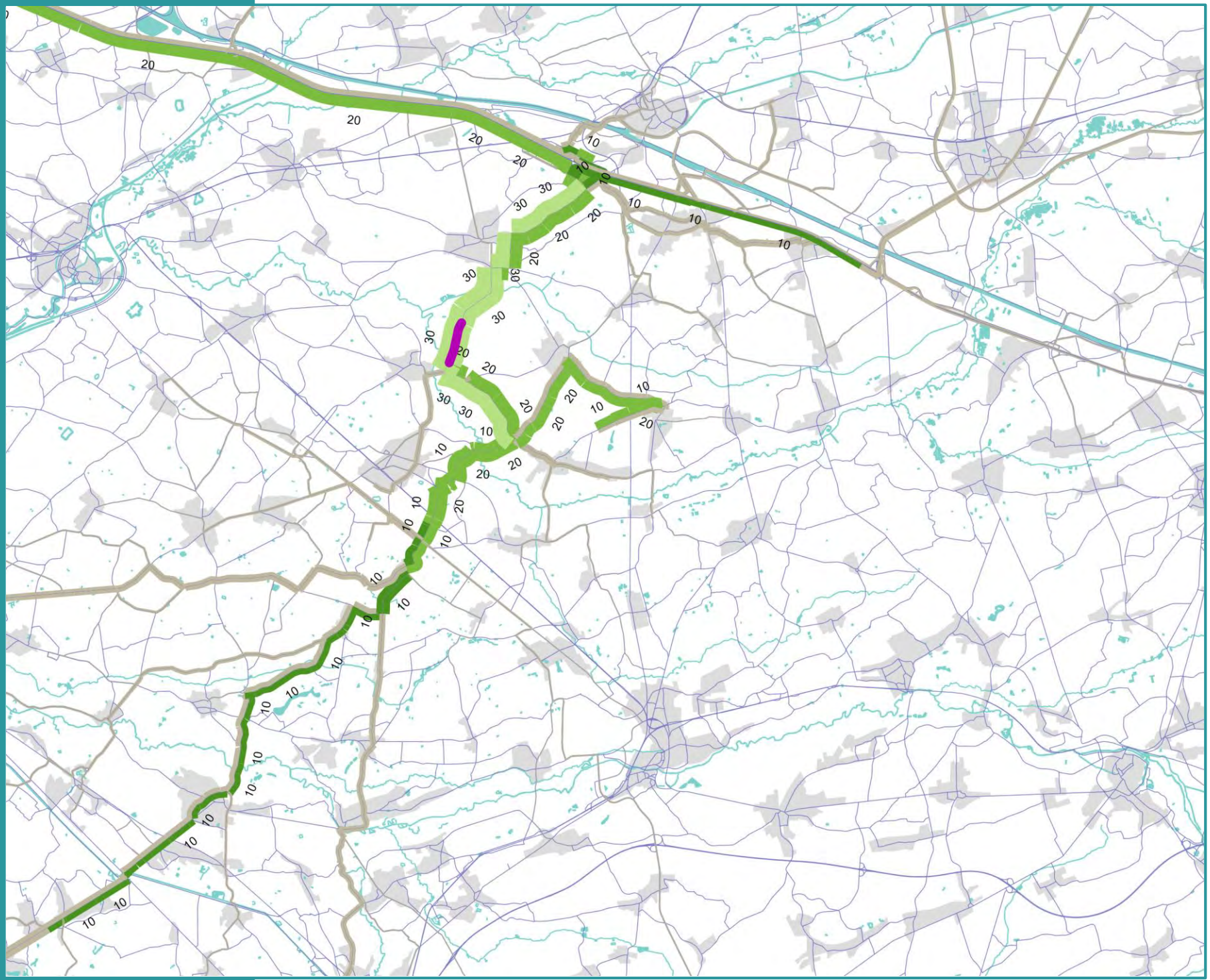
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 178 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

Achtergrond

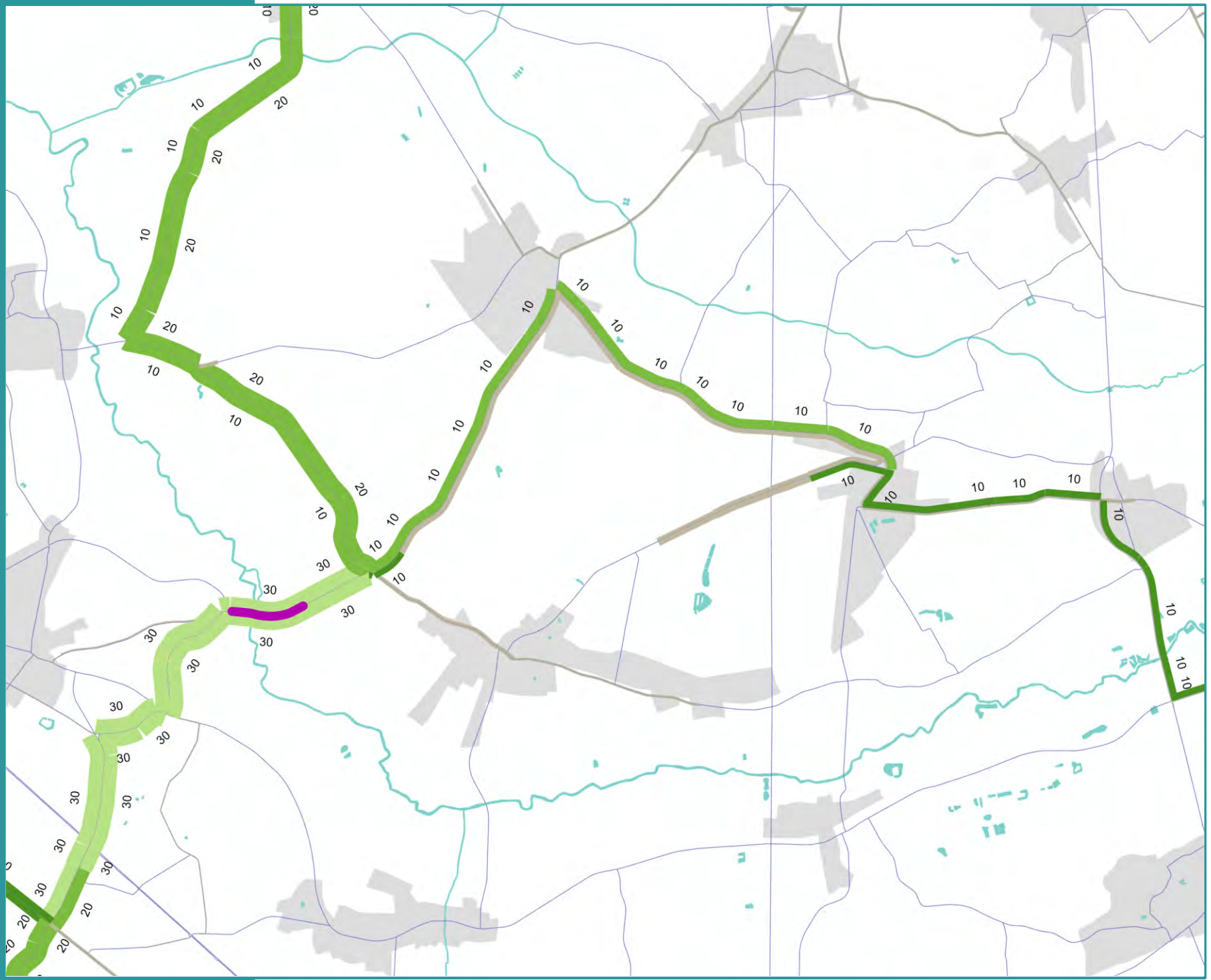
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 179

Synthese



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

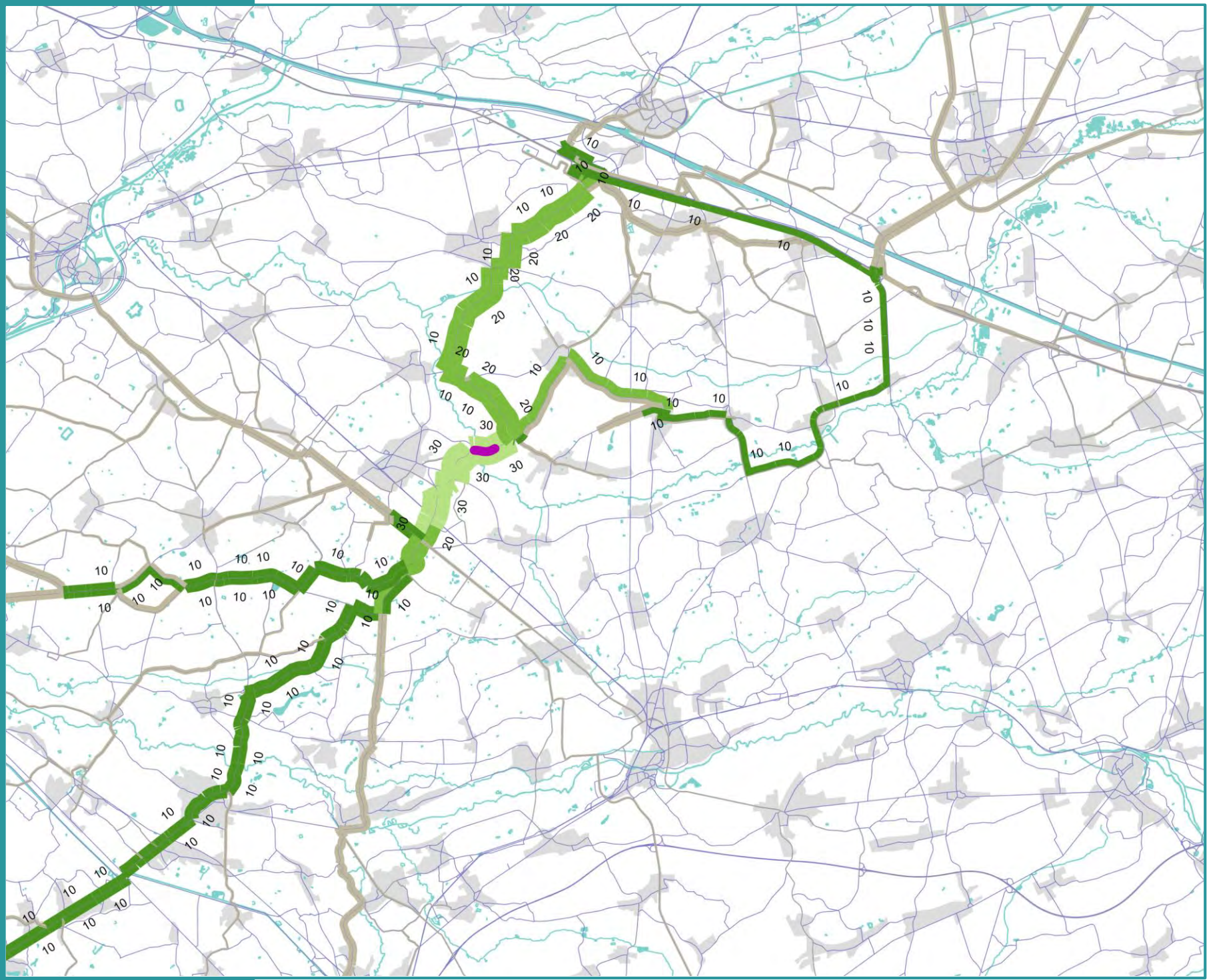
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 180 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

8u - 9u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

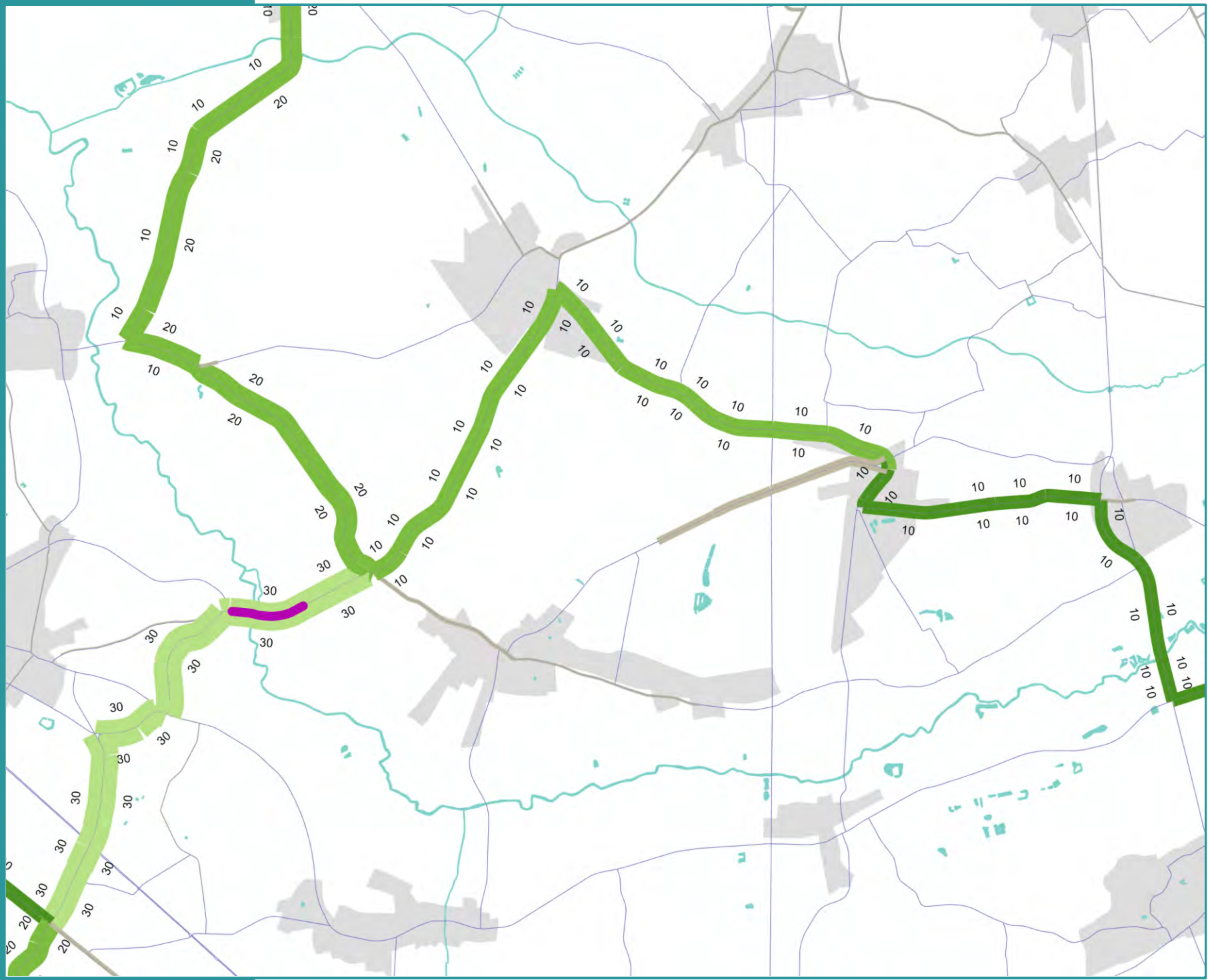
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 181 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

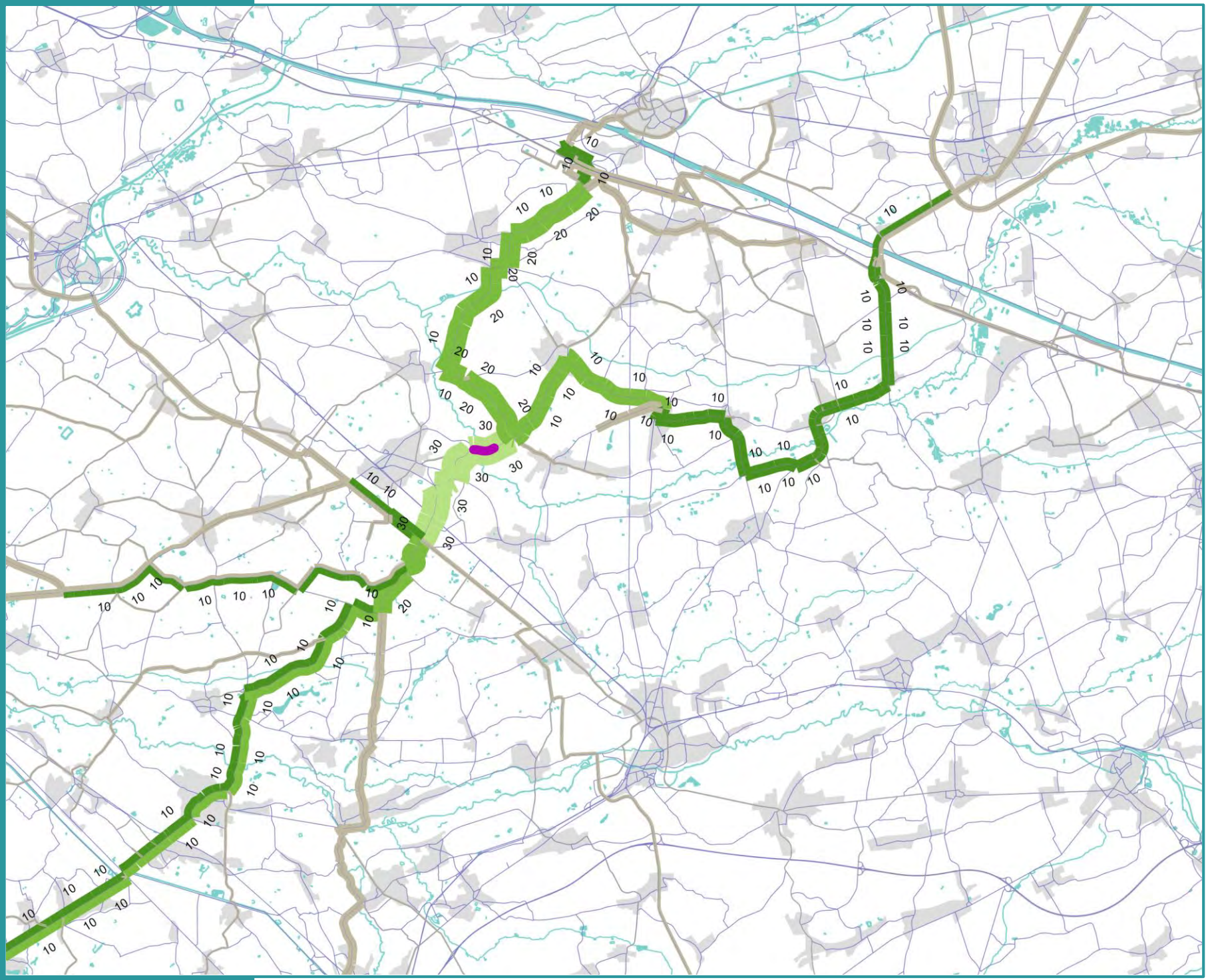
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 182 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

12u - 13u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

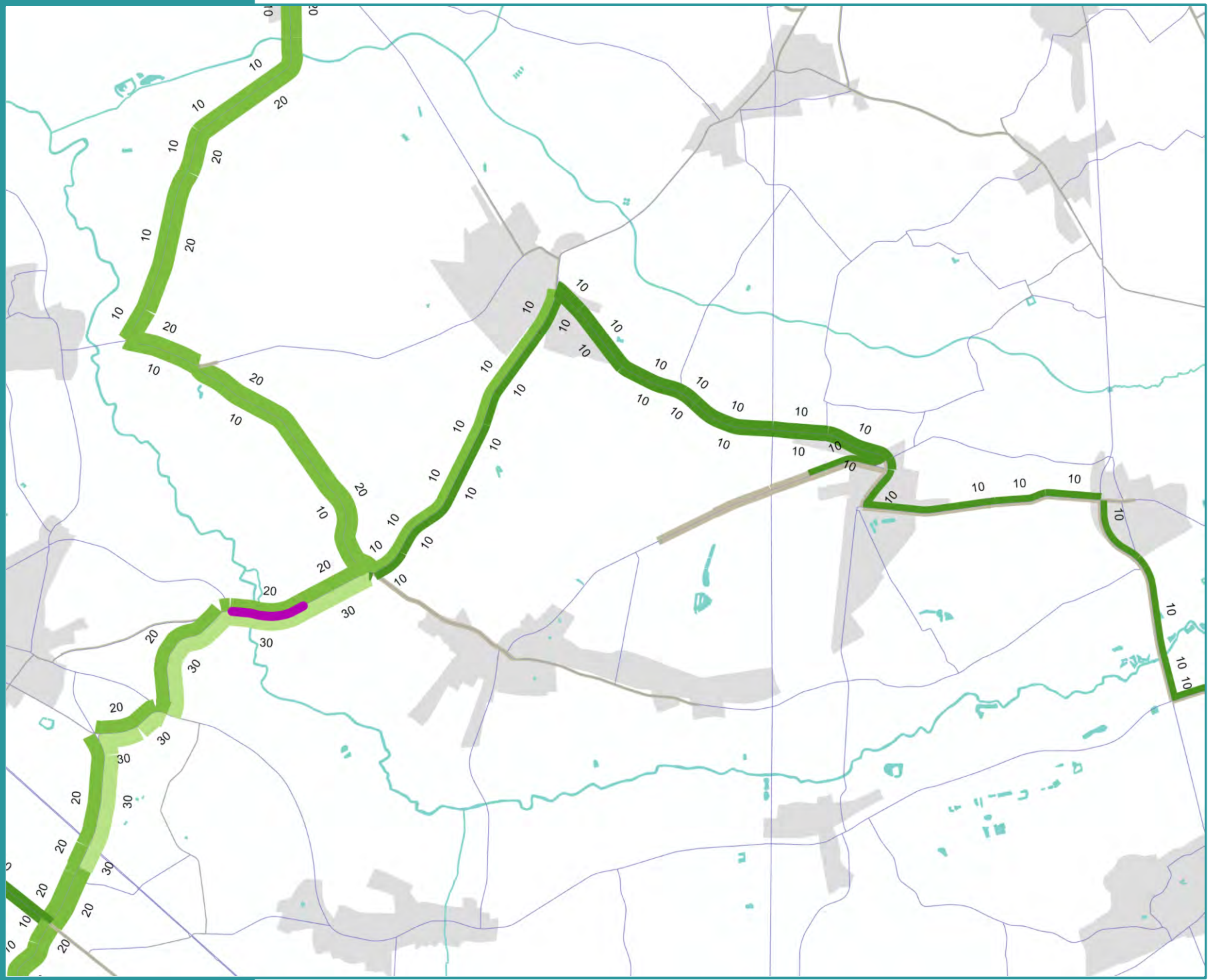
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 183 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

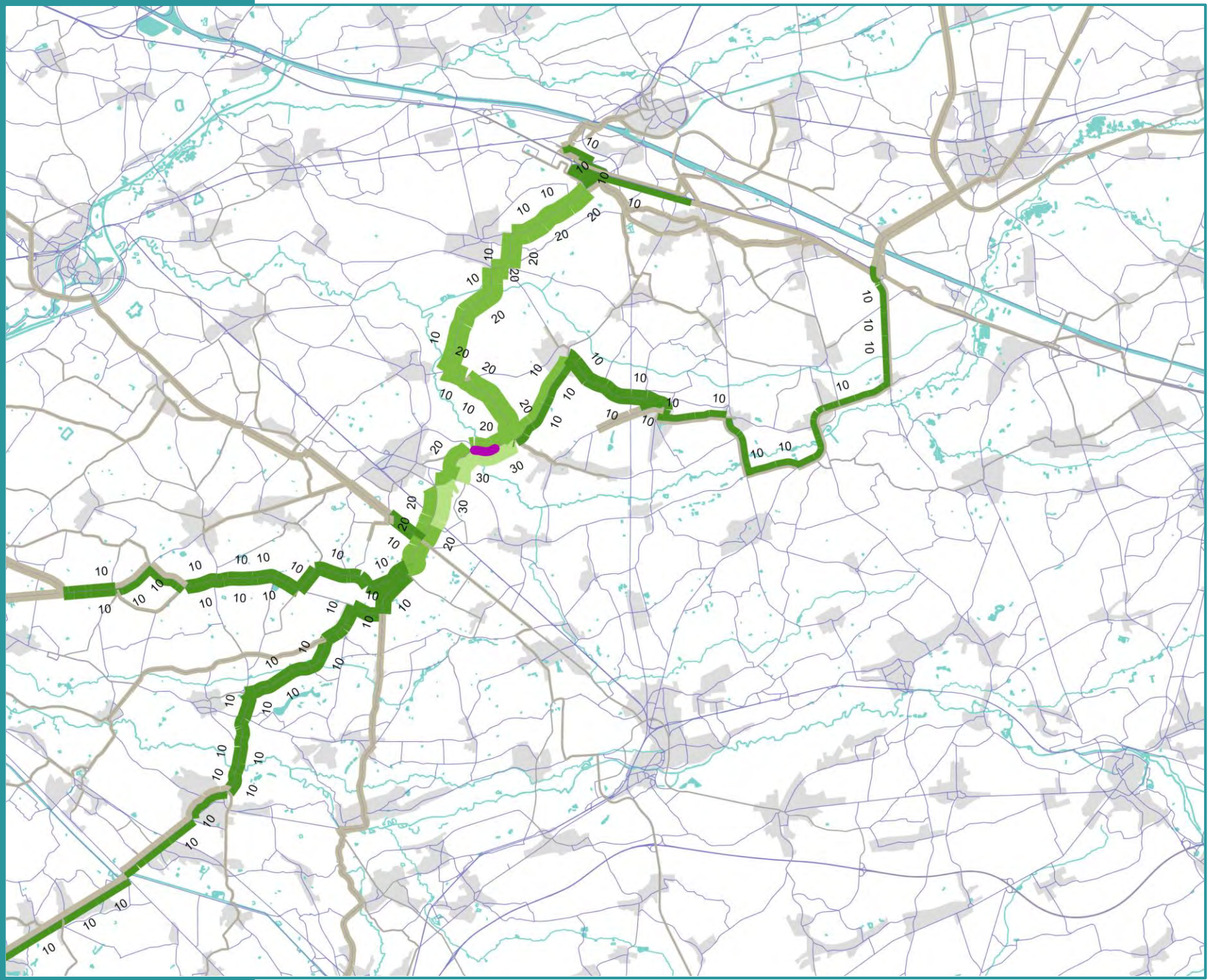
Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

HEULTJE

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 184 **Synthese**



SLA gemotoriseerd verkeer

Selected Link Analyse (VR)

17u - 18u

Legende

Eenheid: VR/u

- < 10
- 10 – 50
- 50 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 2000
- 2000 – 3000
- > 3000
- Locatie SLA

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

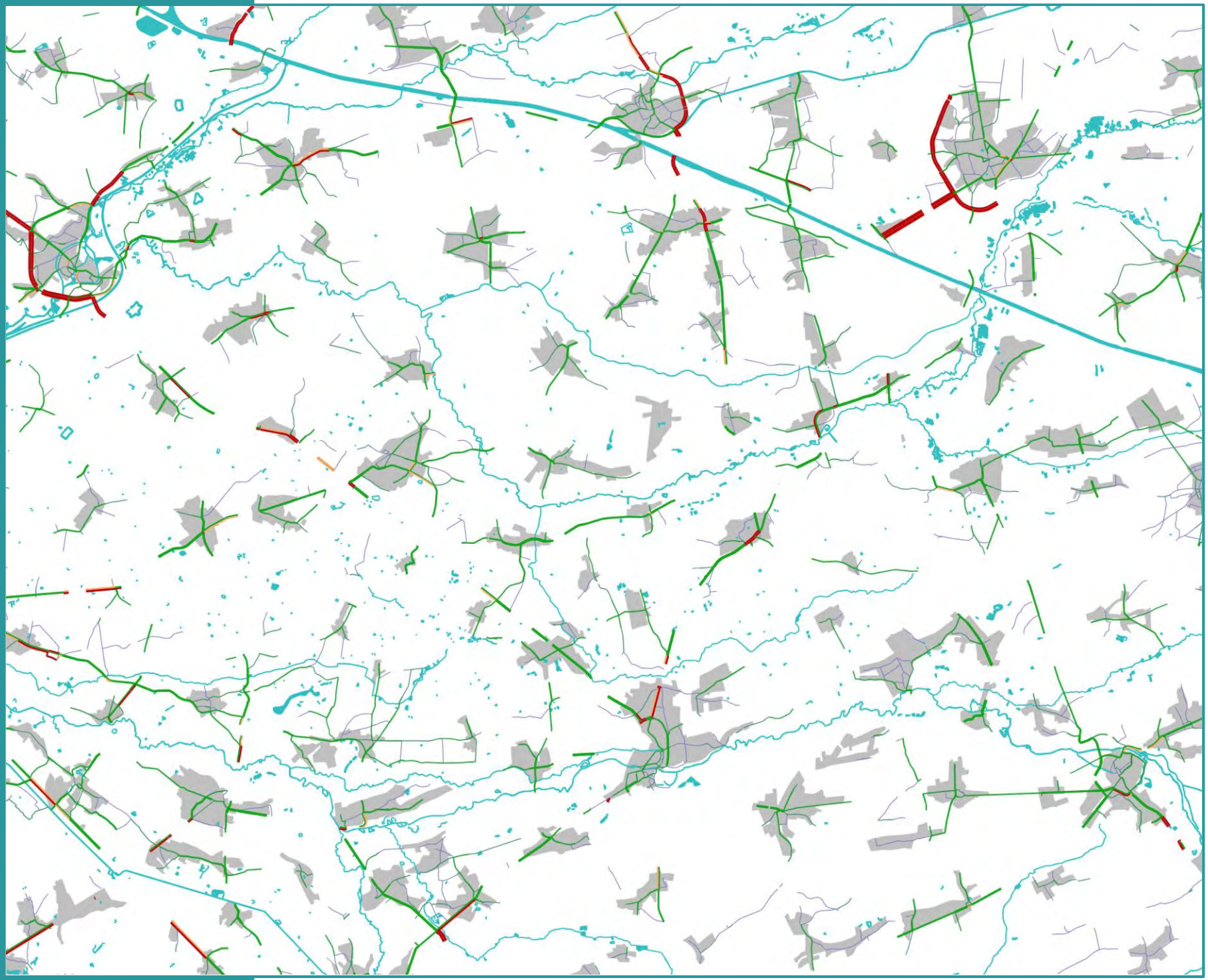


Leefbaarheid in kernen

Basisjaar 2017
Referentie 2030

Figuur 186

Basis 2017



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

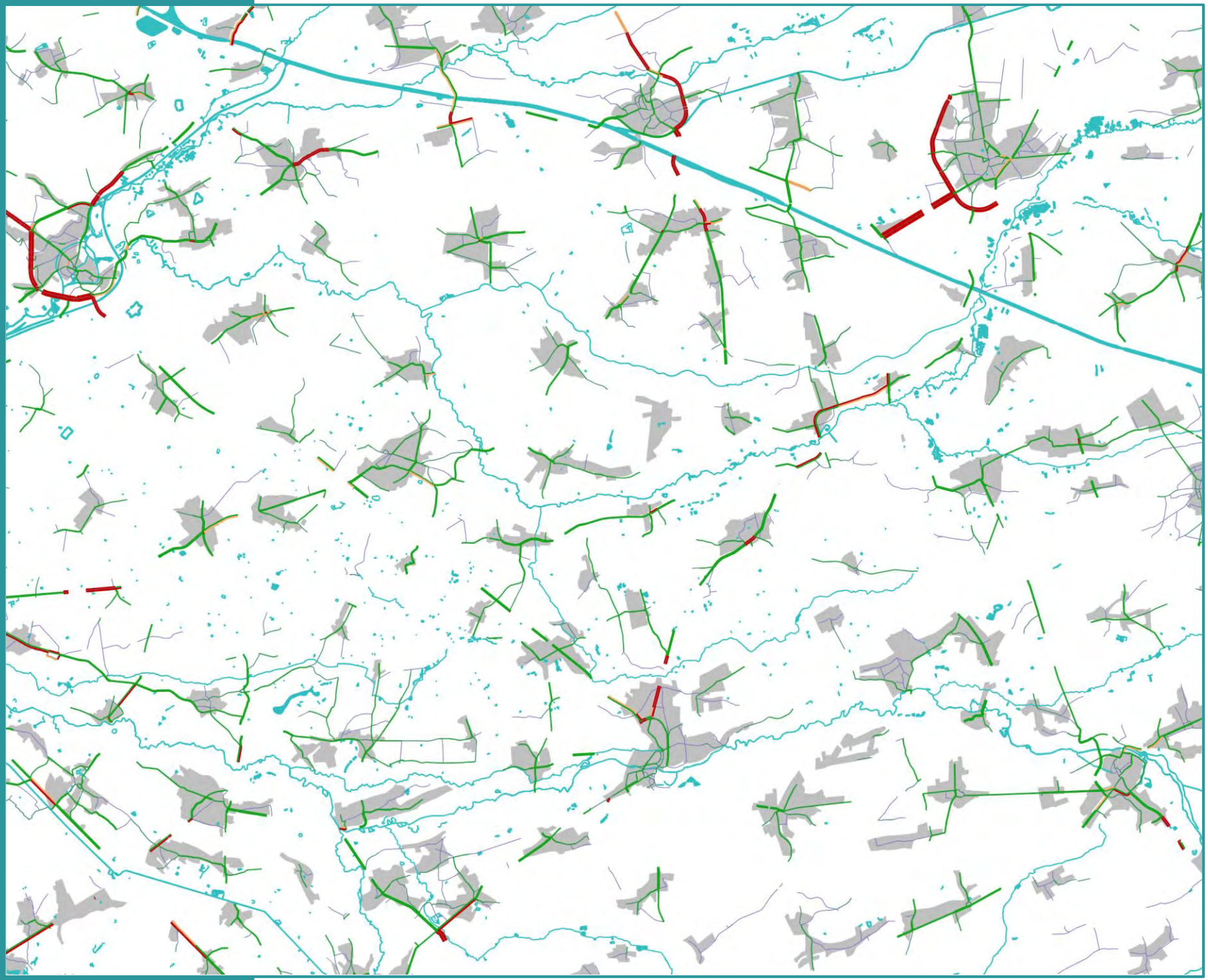
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Figuur 187

Referentie 2030



Leefbaarheid kernen

Leefbaarheid kernen
Belasting PAE
17u - 18u

Legende

Eenheid: PAE/u

- < 600
- < 650
- > 650

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

ZUIDERKEMPEN

Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

STAD AARSCHOT

Uittreksel uit het register der besluiten van het schepencollege in vergadering van 07/07/2023

Aanwezig: Gwendolyn Rutten, Burgemeester **Bert Van der Auwera, Nicole Van Emelen, Annick Geyskens, Gerry Vranken, Stef Van Calster, Kurt Lemmens, schepenen** **Jan Maessen, adjunct algemeen directeur**	
Dienst:	**Technische Zaken**
Referentie:	**CBS/2023/2861**
Budgethouder:	**College van Burgemeester en Schepenen**
Dossierbeheerder:	**Van Schoor Aaron**
Onderwerp: Synthesenota Mobiliteitsstudie Zuider-Kempen	

Het college van burgemeester en schepenen

Nota
In het kader van de opmaak van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werden verschillende scenario's doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Kempen. In de synthesenota worden de uitgangspunten van de doorrekeningen en de scenario's beschreven en worden de belangrijkste resultaten weergegeven en toegelicht.
Aarschot vormt een schakel in dit netwerk door de kruising van de N19 Herseltsesteenweg met de N10 Liersesteenweg en de R25 richting autosnelweg.
Aan het CBS wordt gevraagd om de synthesenota goed te keuren mits eventuele opmerkingen.

Er wordt ook gepolst naar het standpunt van het CBS over de denkpiste om op de fietssnelweg F106 de spoorlijn Herentals- Aarschot te heropenen.
Wetende dat dit een zeer druk bereden fietssnelweg is voor scholieren van en naar Ourodenberg en de investeringen die we al genomen hebben langs de Heidestraat.

BESLUIT:

Het college keurt de synthesenota van de Bovenlokale Mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen goed en formuleert er de volgende opmerking bij:
Het is niet wenselijk dat men de denkpiste om de spoorlijn Herentals- Aarschot te heropenen verder uitwerkt voor Aarschot.

Aldus gedaan in vergadering datum als hierboven.

De adjunct algemeen directeur,
Jan Maessen

De Burgemeester,
Gwendolyn Rutten

Voor éénsluidend afschrift,

De Algemeen directeur

De Burgemeester,

Zitting van 3 juli 2023

Aanwezig:
Bert Ceulemans, burgemeester
Bart Sorée, Maggie Thielemans, Steven Vermeulen, David Dupont, Kathleen Van Vlasselaer, schepenen
Peggy Baeten, algemeen directeur

Synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

MOTIVERING

FEITEN EN CONTEXT

De voorliggende synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten, de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen. Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten. Er wordt aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd deze ter kennisneming voor te leggen, zodat we de synthesefase van de studie Zuiderkempen kunnen afronden. Vervolgens start het uitschrijven van de visie.

BIJLAGEN

Synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

BESLUIT

Enig artikel

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen in bijlage.

Namens het college van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
get. Peggy Baeten
Voor eensluidend uittreksel
Begijnendijk, 5 juli 2023

De burgemeester
get. Bert Ceulemans

De algemeen directeur





Peggy Baeten

De burgemeester



Bert Ceulemans

College van Burgemeester en Schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 6 juli 2023
Ruimte - Publieke Ruimte

22 2023_CBS_00664 Uitvoering van projecten - Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: goedkeuring Synthesenota - goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Walter Horemans, burgemeester; de heer Stefaan Lambrechts, tweede schepen; mevrouw Suzy Put, derde schepen; mevrouw Nadine Boekaerts, voorzitter BCSD; de heer Willy Beullens, vierde schepen; mevrouw Anja Neels, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Jan Hendrickx, eerste schepen

Beschrijving

Aanleiding en context
Er vonden reeds verschillende stuurgroepen en ambtelijke werkgroepen plaats voor het bespreken van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. In deze fase wordt de synthesenota van de studie voorgelegd aan het college.
Binnen de synthesenota worden heel wat maatregelen in een verkeersmodel gestopt met als doel de effecten ervan in kaart te brengen. Deze maatregelen worden via deze weg dus nog niet goedgekeurd voor uitvoering. In de volgende stap wordt de synthesenota vertaald naar een visiedocument en actieplan waarin concrete maatregelen zullen worden vastgelegd.

Argumentatie
Tijdens de stuurgroepen werden de oriëntatienota en de doelstellingennota besproken. De officiële goedkeuring van de synthesenota wordt nu gevraagd.

Regelgeving: bevoegdheid
Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd op basis van artikel 56-57 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Besluit

Artikel 1
De synthesenota, zoals in bijlage toegevoegd, wordt goedgekeurd met uitzondering van:
- het sluiten van de overweg te Isschotweg en Melkouwen.
    - Hier wordt geopteerd om één de overweg te Isschotweg open te houden.

algemeen directeur	burgemeester
Anja Neels	Walter Horemans

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

ZITTING VAN 30 MEI 2023



Dit document is digitaal ondertekend.
Namens het college:

algemeen directeur,

Daan Ceulemans

burgemeester,

Marianne Verhaert

	Marianne Verhaert, burgemeester
Aanwezig:	Johan Verhaegen, Greet Van de Peer, Martine Taelman, schepenen
	Daan Ceulemans, algemeen directeur
Verontschuldigd:	Eric Van Meensel, eerste schepen, Brent Wouters, derde schepen,
Afwezig:	

Team Ruimte en Vergunningen: Advies synthesenota Zuiderkempen - goedkeuring

HET COLLEGE

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

In bijlage gaat het advies van betrokkene aangaande de synthesenota Zuiderkempen. De nota zal besproken worden op de stuurgroep Zuiderkempen van 31 mei 2023 waarop het standpunt van de gemeente dient voorgesteld te worden.

Bijkomende motivering

Feedback betrokkene: De synthesenota is vrij straightforward en er zitten volgens ons geen heikele punten in. Het meest interessante deel van de synthesenota is de evaluatie van het synthesescenario met allerhande maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer (tonnagebeperkingen, sluiten overwegen etc.). Onze feedback daarop zit mee in het document in bijlage.

BESLUIT

Artikel 1: De synthesenota zoals bijgevoegd wordt goedgekeurd mits inachtname van onderstaande opmerkingen:

- Er sluipt nog steeds, telkens opnieuw de streefbeeldstudie ivm de overwegen in die studies.
  Reeds op verschillende niveaus werd meermaals duidelijk gemaakt dat wij als lokaal bestuur niet akkoord gaan met de visie van Infrabel.
  Bijkomend kan Infrabel deze keuze intussen ook niet meer zo eenzijdig maken. Ze zijn sinds kort verplicht om beslissingen te nemen, na het (laten uit) voeren van een openbaar onderzoek.
- Knip Klein Gentstraat: ook al meermaals duidelijk gemaakt dat wij als lokaal bestuur hier niet mee akkoord gaan. Daarom dat we project Langenheuvel (op BFF) zonder subsidies fietsfonds realiseren
- Wat wordt bedoeld met knip Boudewijnstraat?
- Scenario vrachtverkeer: welk scenario hanteert men hier om deze conclusies te maken? Welke oplossingen biedt men aan lokale ondernemers?
- Boudewijnstraat – Bevrijdingsstraat tussen 600 en 650 pae/u/richting : dit blijft veel te hoog voor een lokale weg. Men gaat ook uit van bepaalde aannames/ dwingt ons tot bijvoorbeeld sluiten overwegen hoewel dit voorbarige conclusies zijn. (geen budget Infrabel/ geen akkoord gemeente/…) Zoals zo vaak rekent men op scenario's die mogelijks in 2050 tot uitvoering komen. Er is nood aan oplossingen op korte termijn, die worden hier niet geboden.
- Eikenlei: hier voerden we zelf reeds heel wat maatregelen door met uitgebreide participatie. Voor bijvoorbeeld een knip is geen draagvlak.

Artikel 2: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Team Ruimte & Vergunningen

Betrokkene

College van burgemeester en schepenen

Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 27 juni 2023
Leefomgeving - Mobiliteit

43	2023_CBS_01416	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - kennisname synthesenota - 1.811.0

Samenstelling

Aanwezig

de heer Jan Moons, burgemeester; de heer David Geerts, schepen; mevrouw Sarah Wouters, schepen; mevrouw Katleen Vantyghem, schepen; de heer Eric Verbist, schepen; de heer Carl Verelst, schepen; mevrouw Eva Van den Brande, schepen; de heer Dirk Van Noten, schepen; de heer Hans Welters, algemeen directeur

Beschrijving

Aanleiding en context
De provincie Antwerpen maakt een mobiliteitsstudie Zuiderkempen op. De synthesenota is een samenvatting van de besprekingen met de gemeenten, en de workshops met de ambtelijke werkgroep. Als inleiding op deze nota wordt de samenvatting gebracht van de verschillende scenario's die werden doorgerekend. Na evaluatie en bespreking met de stakeholders werd een synthesescenario uitgewerkt, dat opnieuw werd doorgerekend met het regionaal verkeersmodel Kempen.

Argumentatie
In de synthesenota kaderen we de onderzoeksresultaten van de synthesedoorrekening met het verkeersmodel en de algemene visie, en geven we een overzicht van de mogelijke oplossingen. Deze zullen nadien in het beleidsplan verder worden uitgewerkt tot een concreet actieplan.

Als dusdanig is de synthesenota enkel een weerslag van het gevoerde onderzoek dat ons meer inzicht geeft in de effecten van verschillende mogelijke maatregelen. Het accepteren van deze resultaten houdt niet automatisch een akkoord in over de opgenomen maatregelen. Dat is zo ook expliciet vermeld op de stuurgroep van 31 mei 2023 (verslag in bijlage).

Vanuit de gemeente werden eerder bemerkingen geformuleerd over de financiering van de nodige aanpassingen aan het lokale wegennet dat toch een bovenlokale functie krijgt. Een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en doorrijdbaarheid van de lokale mazen dient nagestreefd te worden.

Juridische grond
/

Regelgeving: bevoegdheid
Artikel 41 §2 10° a) van het decreet Lokaal Bestuur: het college van burgemeester en schepenen is belast met het dagelijks bestuur van de gemeente.

Financiële informatie

Financiële informatie
/

Besluit

Artikel 1
Het college neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college neemt kennis van het verslag van de stuurgroep van 31 mei 2023.

Artikel 3
Het college vraagt aandacht voor de financiering van de aanpassingen aan gemeentelijke weginfrastructuur bij de wegen van bovenlokaal belang.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur

(get.) Hans Welters

De burgemeester

(get.) Jan Moons

Voor eensluidend afschrift





De algemeen directeur

Hans Welters

De burgemeester

Jan Moons

college van burgemeester en schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 13 juni 2022
Sector stadsontwikkeling - Technische dienst

---

21 **2022_CBS_01051** **Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten: kennisname en feedback**

Samenstelling:

Aanwezig:
mevrouw Mien Van Olmen, burgemeester en voorzitter; de heer Pascal Van Nueten, schepen; de heer Jan Michielsen, schepen; de heer Patrik De Cat, schepen; de heer Stefan Verraedt, schepen; mevrouw Eva Brandwijk, schepen; de heer Bart Michiels, schepen; de heer Dirk Soentjens, algemeen directeur

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen
In de loop van 2019 besliste de stad om deel te nemen aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen aangezien de deelgemeenten Noorderwijk en Morkhoven deel uitmaken van het voorgestelde studiegebied.

Op 12 maart 2020 liet de gedeputeerde voor Mobiliteit van de provincie Antwerpen, Luk Lemmens, via een kennisgeving weten dat de mobiliteitsstudie Zuiderkempen gegund werd aan studiebureau Vectris-Stramien.

Op 1 juli 2020 vond de eerste stuurgroep plaats waarin het procesverloop van de studie werd gekaderd en de ontwerpversie van de oriëntatienota werd besproken.

Op 30 september 2020 vond de tweede stuurgroep plaats waarin de definitieve oriëntatienota en de ontwerpversie van de doelstellingennota besproken werden.

Op 12 oktober 2020 werd de oriëntatienota goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Op 9 december 2020 vond de derde stuurgroep plaats waarin het geplande scenario-onderzoek toegelicht werd.

Op 7 juni 2021 werd de doelstellingennota goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Op 30 juni 2021 vond de vierde stuurgroep plaats waarin de resultaten van de doorrekeningen van de scenario's met het regionaal verkeersmodel Kempen besproken werden.

Op 29 november 2021 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de conceptnota en evaluatierapport van het scenario-onderzoek van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Op 6 december 2021 besprak het college van burgemeester en schepenen een prioriteitenlijst als input voor het uitwerken van een mobiliteitsvisie voor de Zuiderkempen. Deze informatie werd aan de provincie Antwerpen bezorgd.

Op 2 februari 2022 vond de vijfde stuurgroep plaats waarin een eerste aanzet tot een synthesescenario voorgesteld en besproken werd.

Op 7 juni 2022 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de output van de vijfde ambtelijke werkgroep die plaatsvond op 20 april 2022. In die ambtelijke werkgroep werd een verdere stap gezet naar visievorming via het verder vorm geven van de verschillende verkeersnetwerken.

Argumentatie
Op 15 juni 2022 zal de zesde stuurgroep van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen plaatsvinden. Ter voorbereiding van deze stuurgroep vragen de provincie en het studiebureau om de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten te screenen. De nota en kaarten betreffen werkdocumenten. Het is dus niet de bedoeling om deze nota en kaarten goed te keuren, maar wel om ze grondig te screenen en feedback te formuleren zodat de bevoegde mandataris deze feedback kan meegeven aan het studiebureau op de stuurgroep. Op basis van de feedback van de verschillende steden en gemeentes zal het studiebureau tijdens de zomerperiode schrijven aan een ontwerp eindrapport en een ontwerp actieplan. Daarnaast zal ook nog een synthesescenario doorgerekend worden met behulp van het verkeersmodel.

De ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten kunnen geraadpleegd worden in volgende bijlages: 'NO_zuiderkempen_SG#6_synthesenota_OV'; '20220530_Synthesekaart_fiets-01'; '20220530_Synthesekaart_OV_wegencat-01'; '20220530_Synthesekaart_OV-01' en '20220530_Synthesekaart_wegencat-01'.

<u>Screening en feedback door administratie</u>

Ontwerp synthesenota:

- In paragraaf 1 'Kader wegennetwerk'; alinea 1.2 'Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen': wordt gesproken over het tracéonderzoek over het selecteren van een interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. Het bepalen van deze interlokale weg hangt sterk samen met de afwikkeling van het vrachtverkeer dat zich centraal in de Zuiderkempen bevindt. Er kunnen echter vragen gesteld worden bij de weergave dat er een voorkeurstracé vastgelegd is. Verschillende colleges van burgemeester en schepenen, waaronder ook dat van Herentals, hebben aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar het bepalen van een tracé waarbij geen nieuwe weginfrastructuur aangelegd moet worden. Bij het voorgestelde tracé voor de nieuwe interlokale weg (Herentalsesteenweg - Wiekevorstseweg - Doornestraat - Herentalsesteenweg - Herenthoutseweg) is dat echter wel het geval.
- Bedenking bij het definiëren van de Herenthoutseweg als een interlokale weg, specifiek voor het gedeelte tussen de Toekomstlaan en de R15: uit de aanwezigheid van nieuwe fietstellers op de brug over het Albertkanaal en rekening houdend met tellingen die gebeurd zijn in het kader van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Herentals is gebleken dat de Herenthoutseweg een zeer groot aantal fietsers kent. De instroom 's morgens in de richting van centrum Herentals en de uitstroom 's avonds in de omgekeerde richting door fietsers is,

vergeleken met de verschillende invalswegen naar het centrum, het grootst op de Herenthoutseweg. Daarnaast takken op de Herenthoutseweg heel veel wegen aan die rechtstreeks leiden naar woonwijken (wijken De Molekens, Sint-Janneke, Veldhoven, etzovoort.). Omwille van de aanwezigheid van het grote aantal fietsers, lijkt het belangrijk om deze as sterker uit te bouwen als as voor actieve weggebruikers in tegenstelling tot een uitbouw als ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is reeds gebleken dat de Herenthoutseweg niet geschikt is als calamiteitenroute of omleidingsroute wegens onvoldoende capaciteit voor de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Bij recente werken ter hoogte van de Lierseweg N13 werd de Herenthoutseweg als omleidingsroute ingesteld en bleek deze de functie van de Lierseweg niet te kunnen opnemen. Ook op vlak van inrichting (fietspaden, wegbreedte, enzovoort.) is de Herenthoutseweg ondermaats ingericht ten opzichte van bvb. de N13 of de N152. De Herenthoutseweg kan in dat opzicht geen functie als calamiteitenroute opnemen. Rekening houdend met deze elementen ziet de administratie de Herenthoutseweg als een 'lokale ontsluitingsweg'.

- In paragraaf 4 'kader fietsnetwerken', alinea 4.1.1 'fietsostrades': er wordt gesteld dat er studies lopende zijn voor de F106 om de route te optimaliseren, maar deze studies zijn nog niet opgestart.

Ontwerp synthesekaarten:

- Alle kaarten: er kan best een symbool toegevoegd worden voor overwegen waar momenteel al een studie lopende is, maar het nog niet duidelijk is of de overweg gesloten zal worden of er een ongelijkvloerse kruising voorzien zal worden. Op het grondgebied van Herentals staan verschillende overwegen om die reden niet aangeduid op de synthesekaarten. Het is echter wel belangrijk dat die op één of andere manier wel op de kaarten opgenomen worden.
- Synthesekaart fiets:
    - In de intekening van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk(BFF) lijken enkele foutjes geslopen te zijn. De gedetailleerde intekening kan best verder met de provincie en het studiebureau bekeken worden.
    - Er is een tunnel- en brug-symbool ingetekend ter hoogte van de R15 in Herentals, maar het is onduidelijk wat deze precies inhouden of waarom deze daar geplaatst zijn.
- Synthese kaart openbaar vervoer: geen opmerkingen
- Synthesekaart wegencategorisering:
    - Zie feedback bij het onderdeel van de synthesenota in verband met de Herenthoutseweg.
    - Voor de Geelseweg N13: de administratie begrijpt niet waarom deze weg als lokale ontsluitingsweg ingetekend is en niet als interlokale weg. Bij de recente heraanleg van de Geelseweg is naar inrichting toe duidelijk ontworpen volgens de principes die nu als kenmerkend voor interlokale wegen naar voor komen. Er zijn afgescheiden fietspaden, de meeste kruispunten zijn verkeerslichtengeregeld, de toegelaten snelheid is 70 km/u, enzovoort. Ook naar functie lijkt de Geelseweg toch een bepaalde verbindingsfunctie te hebben, wat bij lokale ontsluitingswegen niet het geval is. De Geelseweg N13 loopt dan wel grotendeels parallel aan de E313, maar bij calamiteiten in het verleden is reeds gebleken dat deze op die momenten een belangrijke rol als calamiteitenroute opneemt.

- Voor de Lichtaartseweg N123: de administratie kan akkoord gaan met het feit dat deze als een lokale weg gezien wordt, toch voor het deel tussen Herentals en Lichtaart. De Lichtaartseweg doorkruist een belangrijk natuurgebied en in dat opzicht zou het logischer zijn om de weg eerder als vervoersas voor actieve weggebruikers te zien in plaats van als een belangrijke ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer.

Besluit

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten met betrekking tot de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Het college van burgemeester en schepenen wenst volgende feedback over te maken met betrekking tot de ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Feedback ontwerp synthesenota:

- In paragraaf 1 'Kader wegennetwerk'; alinea 1.2 'Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen': wordt gesproken over het tracéonderzoek over het selecteren van een interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals. Het bepalen van deze interlokale weg hangt sterk samen met de afwikkeling van het vrachtverkeer dat zich centraal in de Zuiderkempen bevindt. Er kunnen echter vragen gesteld worden bij de weergave dat er een voorkeurtracé vastgelegd is. Verschillende colleges van burgemeester en schepenen, waaronder ook dat van Herentals, hebben aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar het bepalen van een tracé waarbij geen nieuwe weginfrastructuur aangelegd moet worden. Bij het voorgestelde tracé voor de nieuwe interlokale weg (Herentalsesteenweg - Wiekevorstseweg - Doornestraat - Herentalsesteenweg - Herenthoutseweg) is dat echter wel het geval.
- Bedenking bij het definiëren van de Herenthoutseweg als een interlokale weg, specifiek voor het gedeelte tussen de Toekomstlaan en de R15: uit de aanwezigheid van nieuwe fietstellers op de brug over het Albertkanaal en rekening houdend met tellingen die gebeurd zijn in het kader van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Herentals is gebleken dat de Herenthoutseweg een zeer groot aantal fietsers kent. De instroom 's morgens in de richting van centrum Herentals en de uitstroom 's avonds in de omgekeerde richting door fietsers is, vergeleken met de verschillende invalswegen naar het centrum, het grootst op de Herenthoutseweg. Daarnaast takken op de Herenthoutseweg heel veel wegen aan die rechtstreeks leiden naar woonwijken (wijken De Molekens, Sint-Janneke, Veldhoven, enzovoort). Omwille van de aanwezigheid van het grote aantal fietsers, lijkt het belangrijk om deze as sterker uit te bouwen als as voor actieve weggebruikers in tegenstelling tot een uitbouw als ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is reeds gebleken dat de Herenthoutseweg niet geschikt is als calamiteitenroute of omleidingsroute wegens onvoldoende capaciteit voor de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Bij recente werken ter hoogte van de Lierseweg N13 werd de Herenthoutseweg als omleidingsroute ingesteld en bleek deze de functie van de Lierseweg niet te kunnen opnemen. Ook op vlak van inrichting (fietspaden, wegbreedte, enzovoort.) is de Herenthoutseweg ondermaats ingericht ten opzichte van bv. de N13 of de N152. De Herenthoutseweg kan in dat opzicht geen functie als calamiteitenroute opnemen. Rekening houdend met deze elementen ziet het college van burgemeester en schepenen de Herenthoutseweg als een 'lokale ontsluitingsweg'.

- In paragraaf 4 'kader fietsnetwerken', alinea 4.1.1 'fietsostrades': er wordt gesteld dat er studies lopende zijn voor de F106 om de route te optimaliseren, maar deze studies zijn nog niet opgestart.

Feedback ontwerp synthesekaarten:

- Alle kaarten: er kan best een symbool toegevoegd worden voor overwegen waar momenteel al een studie lopende is, maar het nog niet duidelijk is of de overweg gesloten zal worden of er een ongelijkvloerse kruising voorzien zal worden. Op het grondgebied van Herentals staan verschillende overwegen om die reden niet aangeduid op de synthesekaarten. Het is echter wel belangrijk dat die op een of andere manier wel op de kaarten opgenomen worden.
- Synthesekaart fiets:
    - In de intekening van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) lijken enkele foutjes geslopen te zijn. De gedetailleerde intekening kan best verder met de provincie en het studiebureau bekeken worden.
    - Er is een tunnel- en brug-symbool ingetekend ter hoogte van de R15 in Herentals, maar het is onduidelijk wat deze precies inhouden of waarom deze daar geplaatst zijn.
- Synthese kaart openbaar vervoer: geen opmerkingen
- Synthesekaart wegencategorisering:
    - Zie feedback bij het onderdeel van de synthesenota in verband met de Herenthoutseweg.
    - Voor de Geelseweg N13: het college van burgemeester en schepenen begrijpt niet waarom deze weg als lokale ontsluitingsweg ingetekend is en niet als interlokale weg. Bij de recente heraanleg van de Geelseweg is naar inrichting toe duidelijk ontworpen volgens de principes die nu als kenmerkend voor interlokale wegen naar voor komen. Er zijn afgescheiden fietspaden, de meeste kruispunten zijn verkeerslichtengeregeld, de toegelaten snelheid is 70 km/u, enzovoort. Ook naar functie lijkt de Geelseweg toch een bepaalde verbindingsfunctie te hebben, wat bij lokale ontsluitingswegen niet het geval is. De Geelseweg N13 loopt dan wel grotendeels parallel aan de E313, maar bij calamiteiten in het verleden is reeds gebleken dat deze op die momenten een belangrijke rol als calamiteitenroute opneemt.
    - Voor de Lichtaartseweg N123: het college van burgemeester en schepenen kan akkoord gaan met het feit dat deze als een lokale weg gezien wordt, toch voor het deel tussen Herentals en Lichtaart. De Lichtaartseweg doorkruist een belangrijk natuurgebied en in dat opzicht zou het logischer zijn om de weg eerder als vervoersas voor actieve weggebruikers te zien in plaats van als een belangrijke ontsluitingsas voor gemotoriseerd verkeer.

Bijlagen

1. 20220530_Synthesekaart_fiets-01.jpg
2. 20220530_Synthesekaart_OV_wegencat-01.jpg
3. 20220530_Synthesekaart_OV-01.jpg
4. 20220530_Synthesekaart_wegencat-01.jpg

5. NO_zuiderkempen_SG6_synthesenota_OV.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Aanwezig:
Stijn Raeymaekers, Burgemeester
Stefanie Vrins, Sander Ooms, Maurice Helsen, Willy Torfs, Schepenen
Liesbeth Lambaerts, Algemeen directeur
Verontschuldigd:
/

Zitting van: 12 juni 2023

Agendapunt: Kennisname synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Het college van burgemeester en schepenen,

Aanleiding

Kennisname van de synthesenota voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Regelgeving

Het decreet over lokaal bestuur van 22 december 2017, en latere wijzigingen, in het bijzonder artikelen 56 en 57.
Het besluit van de gemeenteraad van 1 juli 2019 houdende goedkeuring engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen

Feiten, context en argumentatie

Ter kennisname in bijlage de opgemaakte synthesenota voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen volgend uit de oriëntatienota. Voor onze gemeente treedt schepen Maurice Helsen op als afgevaardigde voor de stuurgroep Zuiderkempen. Op zijn vraag wordt deze synthesenota ter kennisname aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd.
Schepen Helsen zal toelichting geven bij dit agendapunt.

Besluit

Enig artikel. Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota mobiliteitsstudie Zuiderkempen en wenst nogmaals te beklemtonen dat het niet akkoord kan gaan om het VRN onder welke vorm ook via Herenthout te laten verlopen. Dit werd eerder ook al meegegeven in beslissingen van het college van burgemeester en schepen van 20/12/2022; 12/01/2023 en 16/02/2023.

Aldus gedaan in zitting datum als boven.
Bij bevel:

(get.) Liesbeth Lambaerts	(get.) Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Voor eensluidend uittreksel:
Herenthout, 15 juni 2023

Liesbeth Lambaerts	Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Provincie Antwerpen
Gemeente HERSELT

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 26 juni 2023

Aanwezig: Peter Keymeulen - burgemeester
Kristof Van Dingenen, Mark Van den Wouwer, Raf Vangenechten, Geert Sterckx, Elke Verlinden - schepenen
Tina Vervloessem - algemeen directeur

OPENBARE WERKEN

39. Mobiliteitsstudie Zuiderkempen_Synthesenota
1.811.122 VERKEER & VERVOER: mobiliteitsconvenants

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Situering
De mobiliteitstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de zone die ruwweg begrensd wordt door de E313 - N13, de N10 en de N19. Aandachtspunten zijn het (zwaar) verkeer door de dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar vervoerbeleid. Deze studie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma met projecten die inspelen op de verschillende vervoersmodi.

Voorgeschiedenis
- Op 7 mei 2018 werd aan de provincie de vraag gesteld door Herselt-Hulshout-Westerlo en Laakdal tot opmaak van een bovenlokale mobiliteitsstudie.
- Op 3 september 2018 besliste de provincie om de studie te verschuiven naar de volgende legislatuur.
- Op 24 juni 2019 Goedkeuring engagementsverklaring gemeenteraad.
- 3 september 2020 Stuurgroep #1
- 9 oktober 2020 Stuurgroep #2
- 16 november 2020 Goedkeuring oriëntatienota college van burgemeester en schepenen
- 9 december 2020 Stuurgroep #3 (scenario's)
- 25 mei 2021 Goedkeuring doelstellingennota college van burgemeester en schepenen
- 30 juni 2021 Stuurgroep #4 (resultaten doorrekening)
- 13 december 2021 Goedkeuring conceptnota college van burgemeester en schepenen
- 20 december 2021 Goedkeuring maatregelen per doelstelling college van burgemeester en schepenen
- 2 februari 2022 Stuurgroep #5 (synthesescenario)
- 15 juni 2022 Stuurgroep #6 (synthesescenario)
- 13 januari 2023 Stuurgroep #7 (vrachtroutenetwerk)
- Op 27 februari vond een toelichting aan het college door de provincie vast. Het college besliste over de voorkeursscenario's van het vrachtroutenetwerk.

Kerkstraat 1
2230 Herselt
info@herselt.be

- Op 31 mei 2023 vond stuurgroep #8 plaats. Scenario 1 zal verder uitgewerkt worden als vrachtroutescenario.

Wettelijke gronden
Decreet lokaal bestuur

Toelichting en advies
- Als bijlage: Synthesenota
- De synthesenota is een samenvatting van besprekingen met de gemeenten en de workshops van de ambtelijke werkgroep.
- **Conclusies doorrekening scenario's**
  - **OV-scenario's**
    - OV-scenario A levert weinig reizigerswinst op. De reistijdwinst is te beperkt omdat er geen ruimte is voor een vrije bedding.
    - OV-scenario B zorgt voor een daling van het aantal openbaar vervoer gebruikers. Enerzijds omdat er meer potentieel is langs de N152 dan langs de oude spoorwegbedding. Ook de route verder leggen van de scholen in Aarschot kan een impact hebben.
    - OV-scenario C en OV-scenario D leveren wel reizigerswinst op.
    - Opmerking
      - Men moet er wel rekening mee houden dat in deze rapportage vooral gefocust werd op het studiegebied van de studie en meer bepaald voor de OV-scenario's de resultaten tussen Herentals en Aarschot. De huidige buslijn 305 Turnhout- Leuven is in deze OV-scenario's in drie delen gesplitst. Dit levert door de extra overstappen verlies aan reizigers. Het is duidelijk dat de busdienst langs de N152 een ontsluitende functie heeft en dat de treinverbinding kansen biedt om de Kempen beter te verbinden met de regio Leuven. Verder onderzoek op schaal van vervoerregio Kempen is dan ook aangewezen om te bekijken of dit in het regionaal mobiliteitsplan als (zeer) lange termijn scenario meegenomen kan worden.
  - **Autoscenario's**
    - De maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren zijn effectief om de kernen in de Zuiderkempen leefbaarder te maken. Daarnaast hebben de snelheidsbeperkende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer in de kernen een positief effect op de modale verschuiving naar meer duurzame modi. Ondanks het invoeren van maatregelen om doorgaand verkeer te weren, zijn er desalniettemin geen grote capaciteitsproblemen te verwachten in de Zuiderkempen.
    - Het synthesescenario toont aan dat het sturen van vrachtroutes een duidelijk positief effect heeft op de leefbaarheid in kernen. Lokaal kan het wel voorkomen dat de netwerkbelasting net boven het gewenste niveau van 650 pae/u uitkomt
    - Uit de doorrekeningen met het verkeersmodel (scenario 1, B, scenario 2, scenario 3 en scenario 4 uit het scenario onderzoek + synthesescenario) leren we dat inzetten op circulatie de beste resultaten oplevert op het gebied van modal shift.
    - Zo levert scenario 3 het hoogst aantal duurzame verplaatsingen en het laagst aantal niet duurzame verplaatsingen. Doordat niet alle gemeenten (waaronder Herselt) achter de voorgestelde maatregelen in scenario 3 staan, geeft het synthesescenario het tweede beste resultaat. Hetzelfde geldt voor de modal split. In 2030 moet het aandeel autoverplaatsingen met 10% gedaald zijn t.o.v. 2015 i.k.v. het Vlaams klimaatplan. Deze doelstelling wordt niet gehaald.

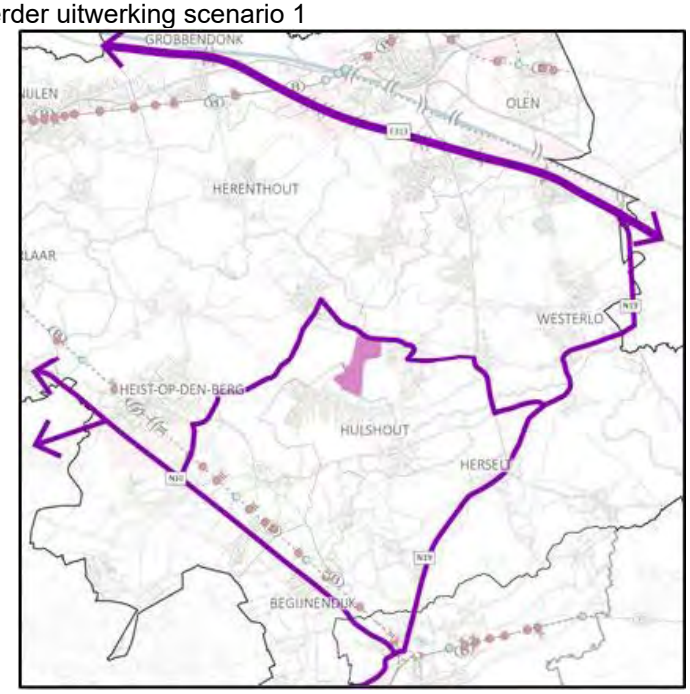
        - Het inzetten op circulatie heeft wel een effect op het aantal gereden voertuigkilometers. In scenario 3 ligt deze het hoogst, in het synthesescenario het laagst wat personenwagens betreft. Wat vrachtverkeer betreft scoort het synthesesceanrio het laagst, voor wat de Zuiderkempen betreft. In totaliteit neemt het aantal vrachtwagenkilomters toe omdat er rond i.p.v. door de Zuiderkempen gereden wordt. Op zich is dit geen probleem aangezien in de Vlaamse klimaatdoelstellingen een stijging van 14% vrachtwagenkilomters is ingecalculeerd. Enkel het aantal gereden voertuigkilometers van personenwagens en bestelwagens moet met 15% verminderen tegen 2030 t.o.v. 2015. Als we enkel naar de personenwagens kijken scoort het synthesescenario het beste, maar de doelstelling wordt niet behaald.
- **Wegcategorisering**
    - Wegcategorisering
        - De Vlaamse overheid heeft in 2018 een studie laten maken naar een nieuwe wegencategorisering. De nieuwe indeling bestaat uit drie hiërarchische niveaus binnen het netwerk: het hoofdwegennetwerk, het dragend netwerk en het lokaal netwerk. Deze niveaus hebben te maken met de scheiding van de aard van het verkeer op basis van herkomst-bestemming, en zijn bepalend voor het rijgedrag en de wenssnelheid, alsook de organisatie van verkeersmanagement en beheer.
            - Hoofdwegennet
            - Dragend netwerk
                - Regionale wegen = verplaatsingen op provinciaal niveau
                - Interlokale wegen = fijnmazig raster, hier is het weren van sluipverkeer de opdracht
                - Ontsluitingswegen
                - Erftoegangswegen
    - Toepassing voor Herselt
        - Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden voorzien, als onderdeel van circulatieplannen voor de kernen + tonnagebeperking (uitgezonderd Vlaams vrachtroutenetwerk).
        - N19 = regionale weg (70 km/uur buiten bebouwde kom en 50 km/uur binnen bebouwde kom).
        - De N152 (Herentalsesteenweg) fungeert als interlokale weg
        - Ontsluitingswegen en erftoegangswegen worden bepaald bij de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
        - Door de uitbouw van het overwegvrij spoornet ontstaan er ook wijzigingen in het netwerk en worden bepaalde straten zelfs omgevormd tot erftoegangswegen.
    - Autoluwe mobiliteitskamers
        - Enkel toegankelijk voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is niet gewenst.
        - Weren van doorgaand verkeer door :
            - De kamers worden afgebakend met borden uitgezonderd plaatselijk verkeer
            - Binnen de kamers kan er gewerkt worden met circulatiemaatregelen cf. Fix the Mix principe 2
            - De lokale wegen binnen de kamers worden onderdeel van een autoluw verkeersveilig fietsnetwerk
            - Verharding wordt tot een minimum beperkt en waar mogelijk worden wegen onthard binnen de kamers.
            - De toegangen tot de kamers en de uitwisseling tussen de kamers onderling worden beveiligd.

        - Binnen de kamers geldt een snelheidsbeperking van 50 km/uur of minder afhankelijk van het type weg.
    - Snelheidsbeleid
        - Om de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren wordt ingezet op een verlaging van de snelheid. Een lagere snelheid zorgt voor veiligere verkeersituaties, zeker in het geval van gemengd fietsverkeer in een doortocht.
        - Wanneer er geen fietspaden aanwezig zijn dient de snelheid naar 30 km/uur te worden gebracht. Bij fietspaden is een zone 30 nog steeds te overwegen omwille van het verbeteren van de oversteekbaarheid.
        - Een zone 30 heeft ook effect naar geluid en trillingen.
        - De invoering van een gedifferentieerd snelheidsbeleid is een lokale aangelegenheid en vraagt maatwerk. Vanuit de studie van de Zuiderkempen wordt wel sterk aangedrongen op een algemene verlaging van de snelheid in de kernen. Voor de gewestwegen kan het afwegingskader van het Vlaams gewest worden gehanteerd.

	Binnen bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Regionale en Interlokale wegen	30 km/u kern, 50 km/u overgang	70 km/u
Lokale ontsluitingswegen	30 km/u kern, 50 km/u overgang	70 km/u
Lokale erftoegangswegen	woonerf of 30 km/u	50 km/u

- **Verbeteren van de doorstroming**
- **Overwegvrij spoorwegennet**
    - Vlaamse Hoofdwegen, Regionale Wegen en Interlokale Wegen worden bij kruising van de spoorweg vervangen door een kunstwerk
    - Bij ontsluitingswegen wordt een afweging gemaakt tussen sluiten of een ongelijkvloerse kruising.
    - Erftoegangswegen worden afgesloten. Indien ze onderdeel uitmaken van een belangrijke fietsroute worden ze voorzien van een fietstunnel.
- **Fietsnetwerken**
    - Voor F104 Lier - Aarschot is men een concrete inrichtingsvoorstellen aan het uitwerken
    - De F106 is gerealiseerd, maar daar zijn ook studies lopende om de route te optimaliseren.
    - Bij de uitwerking van de streefbeelden voor de spoorwegen worden de mogelijkheden geschetst om bepaalde overwegen te sluiten en verknopingen te voorzien met het lokale fietsnetwerk.
    - De vraag stelt zich of op elk wegvak van het BFF fietspaden nodig zijn. Door de verder uitbouw van een overwegvrij spoornet gaan sommige wegen geen verkeersfunctie meer opnemen (geen doorgaand verkeer meer, enkel nog plaatselijk verkeer) en kan de vraag worden gesteld of deze straten niet met gemengd fietsverkeer kunnen functioneren.
    - De uitwerking van een overwegvrij spoornet biedt kansen om te komen tot een netwerk van autoluwe fietsroutes.
- **Openbaar vervoer**
    - Treinnet
        - Opwaardering lijn Turnhout - Herentals
        - Afweging heropenen spoorlijn Herentals- Aarschot
    - HOV-net
        - Kernnet
        - Aanvullend net
        - Flexvervoer
- **Vrachtroutenetwerk**
    - Ontsluiting bedrijventerrein Hulshout-Heultje

- Zie Verslag stuurgroep#8 van 31 mei 2023
- Westerlo en Hulshout hebben geen akkoord gegeven
- Verder uitwerking scenario 1



- In Herselt kan men het doorgaand vrachtverkeer weren in de kernen van Bergom, Blauberg en Ramsel waardoor er quasi geen vrachtverkeer meer zal rijden.
- De N19 zal omwille van zijn wegfunctie meer vrachtverkeer opvangen, dat niet meer door de dorpskernen in de ruime omgeving kan rijden. Het vrachtverkeer in de doortocht van Herselt stijgt.

- **Samenvatting**
  - <u>Algemene principes</u>
    - Volgende beschrijving omvat hoe de tonnagebeperking is doorgerekend in het verkeersmodel. Er is bij het schrijven van de synthesenota nog geen consensus binnen de stuurgroep over het vrachtroutenetwerk. Er wordt een tonnagebeperking ingevoerd voor doorgaand vrachtverkeer uitgezonderd:
      - E313
      - N14 – R16 –N10 – R25 - N19 – R15 – N13 (Grobbendonk-Geel)
      - Gerheide – Watertorenstraat
      - Herenthoutseweg – Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan – Itegemsesteenweg – 's Herenweg – Krombeekweg – Hulshoutsesteenweg – Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – Paul Van Roosbroecklaan – Lostraat
      - Provinciebaan – Bergveld – Zoerlering Gevaertlaan – Heultje Dorp – August Canaertsstraat – Witte Gracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg
      - Straten in de bedrijventerreinen
    - De visie van een overwegvrij spoornet van Infrabel wordt gevolgd: het sluiten van overwegen t.h.v. lokale erftoegangswegen voor gemotoriseerd verkeer.
    - Een helder snelheidsbeleid: 70-50-30:
      - 70 km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BUBEKO

        - 50 km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BIBEKO
        - 50 km/u lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BUBEKO
        - 30/km/u RW, ILW, LOW of secundaire wegen en lokale wegen type 1 dorpskern
        - 30 km/u lokale lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BIBEKO
    - Bespreking Herselt
        - Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:
        - Sluiten van de overweg Hamerstraat voor gemotoriseerd verkeer
        - Voorrangsregeling, Herentalsesteenweg – Provinciebaan (richting N19) hoofdbeweging, Herentalsebaan (richting centrum) en Provinciebaan (richting Westmeerbeek) ondergeschikt
        - Voorrangsregeling, N19 hoofdbeweging, N152 ondergeschikt (T-aansluiting)
        - Effecten OSP:
            - Op de N15 komt minder verkeer vanuit Westmeerbeek. De daling is te wijten aan het weren van doorgaand vrachtverkeer want het autoverkeer neemt licht toe. De toename van het autoverkeer is te wijten aan de snelheidsbeperking van 50 km/u op de lokale erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, wat een gunstig effect is conform de wegencategorisering.
            - Stijging van vrachtverkeer op de N19.
            - De effecten op het vrachtverkeer zijn conform de wegencategorisering.
                - Effecten daluur: gelijkaardig patroon.
                - Effecten avondspits: gelijkaardig patroon.

BESLUIT

Artikel 1:
Formuleert volgende opmerkingen bij de synthesenota:
- Scenario 1 wordt nog steeds bevestigd als voorkeur scenario vrachtverkeer.
- Alle andere maatregelen zijn afhankelijk van de beslissingen van Westerlo en Hulshout. Invoering van bepaalde maatregelen op breder vlak kan pas als er voldoende flankerende maatregelen zijn genomen.
- Niet akkoord met sluiten overweg Hamerstraat (er lopen zowel fietsroute als wandelkooppunten over die route + wordt gebruikt door landbouwer/ boomkweker). Het is een risico-arme overweg. Sluiten zou een probleem creëren voor de boomkweker.

Namens het college van burgemeester en schepenen:

de algemeen directeur — de burgemeester

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

Voor eensluidend afschrift:

de algemeen directeur — de burgemeester

GEMEENTEBESTUUR VAN HERSELT – ANTWERPEN –

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Provincie
ANTWERPEN

Arrondissement
TURNHOUT

GEMEENTE
2235 Hulshout

ZITTING VAN 24 JULI 2023

Aanwezig:
Geert Daems: burgemeester
Elien Bergmans, Joost Verhaegen, Hilde Van Looy, Elias De Wever: schepenen
Jurgen Ooms: waarnemend algemeen directeur

Verontschuldigd:
Karolien Laeremans: schepen
Ria Van den Eynde: algemeen directeur

KENNISNAME: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Synthesenota.

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Bij verordening
de waarnemend algemeen directeur
(get.)
Jurgen Ooms

de burgemeester
(get.)
Geert Daems

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Bij verordening
De Waarnemend algemeen directeur

de burgemeester

Jurgen Ooms

Geert Daems

Provincie **Antwerpen**
Arrondissement **Turnhout**
Gemeente Laakdal

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van 1 juni 2023

Aanwezig: Tine Gielis (Burgemeester), Benny Smets (Schepen), Frank Sels (Schepen), Gerda Broeckx (Schepen), Jurgen Mensch (Schepen), Raf Moons (Schepen), Jerry Verspreet (Algemeen directeur)

Verontschuldigd/Afwezig:

01.09 Mobiliteit
Studie Zuiderkempen - Synthesenota.

AANLEIDING EN FEITELIJKE CONTEXT

Voor de studie Zuiderkempen is men ondertussen aangekomen bij de synthesenota. Deze synthesenota wordt op de stuurgroep van 31 mei ter goedkeuring voorgelegd, zodat er kan worden verder gewerkt met het schrijven van een visie.

Provincie vraagt om de synthesenota binnen het college te bespreken en eventuele opmerkingen door te geven.

ARGUMENTATIE

De synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten en de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen.
Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten.
De kaartenbundel in de nota is nog niet aangepast aan de laatste opmerkingen, maar deze worden wel mee aangepast in de definitieve versie.

Dienst mobiliteit maakte een samenvatting van de synthesenota, gebaseerd op de bemerkingen, punten en doelstelling voor Laakdal.

Provincie zal de nota zal ter goedkeuring voorgeleggen aan de stuurgroep van 31 mei 2023.

BESLUIT

Enig artikel

Het schepencollege heeft kennisgenomen van de synthesenota.

Gedaan te Laakdal in zitting zoals voormeld.

Namens het schepencollege,

*Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 2 blz op **code.esignflow.be** met code **0486-7546-9841-1534***

De algemeen directeur
Get. Jerry Verspreet

De burgemeester-voorzitter
Get. Tine Gielis

Voor éénsluidend afschrift,

De algemeen directeur
Jerry Verspreet

De burgemeester
Tine Gielis

*Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 2 blz op **code.esignflow.be** met code **0486-7546-9841-1534***

VOORSTEL

Vergadering	College van Burgemeester en Schepenen
In zitting van	7 augustus 2023
Agendapunt	Synthesenota Zuiderkempen. GOEDKEURING.
Departement	Wonen, Leven en Ondernemen
Persoon	Isabelle Michiels
Bijlagen	NO_Zuiderkempen_synthesenota_SG8_20230531_DV-gecomprimeerd

Dossierverantwoordelijke:
Isabelle Michiels

MOTIVERING
Voorgeschiedenis
In het college van burgemeester en schepenen van 30/09/2019 engageerde de stad zich om deel te nemen aan de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen van de Provincie Antwerpen: Mobiliteit is een thema waar meerdere gemeentebesturen uit de Zuiderkempen vandaag mee kampen. De oplossing van eigen knelpunten ligt niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief creëren nieuwe problemen in andere gemeenten,… Een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak drong zich op.

Deelnemende gemeenten in deze studie zijn: Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen, Westerlo.
De Provincie Antwerpen stelde Vectris aan als mobiliteitsbureau om de studie uit te voeren. Tijdens het voorjaar van 2020 deed Vectris zijn vooronderzoek met een verzameling en beschrijving van de bestaande ruimtelijke en planologische context. Ambtelijk konden de deelnemende gemeenten hiervoor input geven.
Het resultaat van het onderzoek wordt gerapporteerd in de 'Oriëntatienota'. Een ontwerp-oriëntatienota werd door de provincie voorgesteld tijdens een stuurgroepvergadering op 1/07/2020. Daarna werd de oriëntatienota gefinaliseerd.
De definitieve versie van de oriëntatienota werd goedgekeurd op het college van 28/09/2020.

Uit de Oriëntatienota volgde een Doelstellingennota. Deze Doelstellingennota werd door het CBS goedgekeurd in de vergadering van 5/07/2021. Om de vooropgestelde doelstellingen in de toekomst te behalen, werden een aantal scenario's uitgewerkt in een Conceptnota. De doorrekeningen en evaluaties van deze scenario's staan omschreven in het Evaluatierapport. Er is verder ook een begeleidende nota waarin omschreven is hoe de technische figuren van het verkeersmodel geïnterpreteerd moeten worden. Op 10/01/2022 nam het schepencollege kennis van de Conceptnota en het Evaluatierapport.

Eveneens op 10/01/2022 besliste het schepencollege om haar keuze vast te leggen voor wat betreft de prioritaire bovenlokale maatregelen in het kader van de geformuleerde doelstellingen op vlak van verbeteren van verkeersveiligheid, verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen, betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken en voor een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

Op 3/04/2023 legde het schepencollege haar voorkeuren vast voor wat betreft de

verschillende concepten op vlak van vrachtrouteverkeer.

De synthesnota die werd opgemaakt in het kader van deze studie wordt nu ter goedkeuring voorgelegd aan het college.

Feiten en context
Op basis van de bestaande knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen worden kansen voor een toekomstige mobiliteitsvisie uitgewerkt.
Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende bestaande studies en de resultaten ervan op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken in het projectgebied nader onderzocht moeten worden.
Deze bovengemeentelijke mobiliteitsvisie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer en dergelijke meer dienen in deze studie opgenomen te worden.
Naast deze netwerkvisies kunnen eventueel ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht worden die het projectgebied beïnvloeden en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde bovengemeentelijke mobiliteitsvisie ontwikkeld te worden.

In het kader van het verderzetten van de studie werd een synthesenota opgesteld die het resultaat is van de besprekingen met de verschillende gemeenten en de workshops die werden gehouden met de ambtelijke werkgroep. Het synthesescenario dat hieruit voortvloeide bevat een oplijsting van mogelijke maatregelen op bovenlokaal als op lokaal vlak. Daarbij werd ervoor geopteerd om ook de meest impactvolle potentiële maatregelen op te nemen in het scenario met het oog op het duidelijk in kaart kunnen brengen van verschuivingen en gevolgen bij de doorrekening van het scenario. Dit geeft de mogelijkheid om realistisch te kunnen inschatten wat de potentiële effecten op het terrein kunnen zijn. Indien minder verregaande maatregelen worden gekozen in het finale actieplan zullen ook de effecten op het terrein van beperktere aard zijn zodat de maatregelen ook correct kunnen worden ingeschat en de bijdrage ervan niet wordt overschat.

De doorrekening van de verschillende maatregelen werd uitgevoerd met het regionaal verkeersmodel kempen. De bekomen resultaten van deze doorrekening maken integraal deel uit van het syntheserapport dat als basis kan dienen van de volgende stappen in het proces teneinde een effectief actieplan te kunnen opstellen. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de opgelijste maatregelen geen beleidsvalidatie kennen, maar dat de resultaten van de doorrekening het wel mogelijk maken om tot een onderbouwd actieplan te komen. De selectie van de maatregelen die deel zullen uitmaken van het actieplan, zullen om die reden pas op een later tijdstip plaatsvinden.
In dat opzicht en met deze kanttekening dient de Stad Lier zich uit te spreken over het syntheserapport.

<u>Resultaten:</u>
Uit de oplijsting van de resultaten blijkt dat het samenbrengen van de verschillende maatregelen leidt tot naast een groot deel positieve effecten, zoals lagere verkeersdruk in de kernen, ook een aantal ongewenste effecten. Als voorbeeld daarvan is de hoge belasting van een aantal wegvakken op gewestwegen die aanleiding zullen geven tot structurele filevorming. Dit soort effecten toont aan dat niet alle opgelijste maatregelen leiden tot de juiste resultaten op niveau van de Stad Lier, en waarover bij het formuleren van het actieplan moet worden gewaakt. Het lijkt er dus op dat we best selectief zijn op vlak van het

aannemen van maatregelen uit het actieplan gelet op potentieel negatieve effecten op het grondgebied van de stad.

Wat betreft vrachtverkeer is er weinig verschil tussen de verschillende scenario's die worden voorzien. Deze liggen sowieso zeer dicht bij elkaar omwille van de ligging van Lier aan de rand van het onderzoeksgebied.

Een aantal detailgegevens lijken evenwel niet te stroken met de werkelijkheid. Zo wordt voor Lier verwezen naar de Broechemsesteenweg als locatie van ongevallen met dodelijke afloop, net als Ernest Claeslaan. Dit stemt niet overeen met de vaststellingen van onze diensten en ook met het feit dat er geen Broechemsesteenweg in Lier bestaat.

Argumentatie
Het vaststellen van de resultaten als gevolg van de onderzochte maatregelen is een noodzakelijke stap om vervolgens ook de juiste keuzes te kunnen maken in de fase van het formuleren van het actieplan.

Juridische grond
Decreet lokaal bestuur

BESLUIT
Art 1 :
Het college beslist de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.

KLAD

college van burgemeester en schepenen
Besluit

Zitting van 5 juni 2023
Afdeling ruimte - Ruimte

Getekend door

19 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen -Synthesenota

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Paul Verbeeck, burgemeester; de heer Victor De Groof, schepen; mevrouw Griet Van Olmen, schepen; de heer Paul Laurijssen, schepen; de heer Tom Covens, schepen; mevrouw Veerle Poelmans, algemeen directeur

Verontschuldigd:
de heer Luc Luyten, schepen; mevrouw Lien Du Four, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context
De gemeente ontving via mail het de synthesenota van de bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Er wordt gevraagd om de synthesenota ter kennisneming voor te leggen aan het schepencollege, zodat de synthesefase van de studie Zuiderkempen afgerond kan worden. Vervolgens zal gestart worden met het uitschrijven van de visie.

Argumentatie

De synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten, de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen. Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten.
Er wordt gevraagd om de synthesenota ter kennisname voor te leggen aan het college, zodat de synthesefase van de studie Zuiderkempen afgerond kan worden.
Vervolgens kan er gestart worden met het uitschrijven van de visie.

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

burgemeester	algemeen directeur
Paul Verbeeck	Veerle Poelmans

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 13 juli 2023

Verslagen van Omgeving. Kennisname.

Aanwezigheden

Aanwezig	Seppe Bouquillon, burgemeester
	Elke Tweepenninckx, Sander Verboven, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
	Jeroen Peeters, algemeen directeur
Verontschuldigd	Ellen Deswert, schepen

Motivering

Context en argumentatie

De verschillende vergaderverslagen van recente vergaderingen waarbij team Omgeving betrokken is, worden ter kennisname aan het college voorgelegd.

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van de volgende verslagen:

- verslag van de vervoerregio van 28 juni 2023
- verslag van de stuurgroep #8 mobiliteitsstudie Zuiderkempen van 31 mei 2023
- verslag Burgerberaad 1 Mobiolen van 1 juni 2023

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
burgemeester,
Seppe Bouquillon

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur

burgemeester

PLAATSELIJK BESTUUR VAN OLEN
Prov. Antwerpen

Jeroen Peeters

Seppe Bouquillon

College van burgemeester en schepenen
Besluit

KENNIS GENOMEN
Zitting van 30 mei 2022
Westerlo - Mobiliteit

19 2022_CBS_00919 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Ontwerp synthesenota en ontwerp synthesekaarten - Kennisneming

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Guy Van Hirtum, voorzitter; mevrouw Tinne Wuyts, schepen; de heer Filip Verrezen, schepen; mevrouw Kelly Verboven, schepen; de heer Kristof Welters, schepen; de heer Clyde Tai-Apin, schepen; de heer Paul Helsen, voorzitter BCSD en schepen; de heer Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
Voorgeschiedenis

- In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.
- Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:
- Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.
- Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.
- Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.
- In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed.
  Deze goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.
- In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.
- Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten

privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).

- Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerpversie, geen beslissingsdocument, maar een werkdocument. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.
- Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.
- Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit volgende opmerkingen inzake de ontwerporiëntatienota aan Provincie Antwerpen, programmacoördinatie Zuiderkempen:
    - Westerlo werd vergeten te benoemen in gemeenten behorende tot vervoerregio Kempen (punt 4.2.2.)
    - Stand van zaken aangaande August Cannaertsstraat: fietspaden in vrachtroutenetwerk naar bedrijventerrein Heultje (punt 6.2.2.) : werken anno 2022 : nieuwe riolering, wegdek en fietspaden: deze blijven dubbelrichting, maar zullen afgescheiden aangelegd worden (met groenbuffer van 0,95 m) en zullen een breedte van 2,5 m kennen.
- Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerporiëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Tijdens zitting van het college op 15 september 2020 werd de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Tijdens diezelfde zitting nam het college kennis van de doelstellingennota.
- Tijdens zitting van 31 mei 2021 keurde het college de definitieve versie van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college wenste toch nogmaals het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 29 november 2021 licht dienst mobiliteit van Provincie Antwerpen de onderzoeksresultaten van de scenario's en de mogelijkheden voor onze gemeente toe. Het evaluatierapport en bespreking van de visie elementen worden toegelicht.
- Tijdens zitting van de gemeenteraad op 13 december 2021 werd kennis genomen van de stand van zaken en de toelichting van de verschillende scenario's en hun mobiliteitseffecten. De gemeenteraad nam tevens kennis van de conceptnota, het evaluatierapport en de ruimtelijke scenario's voor het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De gemeenteraadsleden gaven aan welke maatregelen voor gemeente Westerlo belangrijk zijn om de doelstellingen binnen studie Zuiderkempen te behalen.

Context

Rekening houdende met de diverse lokale aandachtspunten vanuit alle participerende steden en gemeenten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen, ging het mobiliteitsstudiebureau verder aan de slag voor de opmaak van een ontwerp synthesenota. Deze synthesenota is een samenvatting van de besprekingen met de gemeenten en de workshops met de ambtelijke werkgroep. In de tekst wordt de algemene visie gekaderd en wordt er een overzicht van de mogelijke oplossingen gegeven.
De Synthesenota is de opstap naar het eindrapport met actieplan. In het eindrapport zal de visie concreet vertaald worden naar acties uitgesplist naar de verschillende partners.

De ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten worden ter kennisname voorgelegd aan de diverse schepencolleges.
In dit ontwerp werd, met focus op gemeente Westerlo, opgenomen :

- Kader Wegennetwerk
  - Wegencategorisering
    - In de visie voor het autoverkeer wordt uitgegaan van de nieuwe wegencategorisering met een hoofdwegennet, een dragend netwerk en lokaal netwerk.
  - Toepassing dragend netwerk Zuiderkempen
    - De N14-R16-N10-N19 en E313 zullen fungeren als hoofdontsluitingsstructuur voor de Zuiderkempen. Via deze structuur wordt het doorgaand autoverkeer en het vrachtverkeer gestuurd
    - Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren worden in de dorpskernen ruime zone 30 gebieden en een tonnagebeperking voorzien.
    - De N19 (De Merodedreef) zal tevens fungeren als regionale weg, waarop ingezet wordt op een goede doorstroming
    - De N152 (Olenseweg) fungeert als interlokale weg
    - Het voorkeurtracé van een interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals betreft de route via Herentalsesteenweg – Wiekevorstseweg - Doornestraat en Herentalsesteenweg, met inbegrip van een beperkte nieuwe verbinding in Morkhoven en Herenthout. Dit tracé kan zowel interlokaal verkeer als vrachtverkeer opvangen.
  - Lokale wegen
    - De huidige lokale wegen type I en II worden omgevormd tot ontsluitingswegen met oog op het weren van sluipverkeer.
  - Autoluwe mobiliteitskamers
    - Binnen het dragend netwerk van de Zuiderkempen worden autoluwe gebieden afgebakend. Deze mobiliteitskamers zijn enkel toegankelijk voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is niet gewenst.
  - Doordacht snelheidsbeleid gekoppeld aan het robuust wegennet
    - Om de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren, wordt ingezet op een verlaging van de snelheid. Vanuit de studie Zuiderkempen wordt sterk aangedrongen op een algemene verlaging van de snelheid in kernen. Een gemeenschappelijk bovengemeentelijk snelheidsbeleid is duidelijk voor de weggebruiker en draagt bij tot de verkeerveiligheid.
    - De uitgangsprincipes zijn 30 km/u in de kernen binnen bebouwde kom en 50 km/u in de overgangen binnen bebouwde kom. 70 km/u wordt buiten de bebouwde kom gehanteerd voor interlokale en lokale ontsluitingswegen. Voor lokale erftoegangswegen geldt buiten bebouwde kom 50 km/u en binnen bebouwde kom 30 km/u.

- Verbeteren doorstroming robuust wegennet
  - Er worden een aantal maatregelen voorzien om het dragend netwerk te verbeteren. Op grondgebied van gemeente Westerlo zien we geen voorgestelde maatregelen. In Westerlo zou de realisatie van de oostelijke rondweg in Heist-op-den-Berg en de doortochtaanpak in Herselt een positieve invloed op de doorstroming en op het vrachtverkeer kunnen betekenen.

- Een overwegvrij spoornet
  - Overwegen
    - Infrabel hanteert een visie waarbij men een spooroverwegvrij net wil realiseren. Dit is ingegeven vanuit een verkeersveiligheidsproblematiek, stiptheid en capaciteitsverhoging. Het sluiten van overwegen zorgt ook voor een win-win situatie en biedt kansen om het sluipverkeer te weren. Gezien er op grondgebied Westerlo geen overwegen zijn, heeft deze maatregel geen impact op het wegennet.

- Kader Fietsnetwerken
    - Fietsnetwerken : Er zijn twee fietsnetwerken, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en het recreatief fietsroutenetwerk. Het BFF is een gelaagd netwerk met hoofroutes (fietsostrades), functionele fietsroutes en alternatieve fietsroutes. Het recreatief fietsroutenetwerk omvat lange afstandsfietsroutes, fietsknooppuntennetwerk en thematisch bewegwijzerde fietsroutes. Functionele en recreatieve netwerken versterken elkaar.
        - Fietsostrades
            - Op grondgebied Westerlo weerhouden we hier de F106, welke is gerealiseerd, maar er studie-opdracht werd gegeven om deze route te optimaliseren.
        - BFF
            - In de oriëntatienota werd voor Westerlo opgenomen :
                - N152 Olenseweg : fietspaden recent vernieuwd met vrijliggende fietspaden.
                - Langstraat – Tongerlostraat behaalt een goede score in de fietsbarometer, tot de doortocht door Tongerlo
                - Vanaf Tongerlo tot de N19 De Merodedreef krijgen de fietspaden een lagere score
                - De oost-west route vanaf N127 (Grote Steenweg – Veerleseweg) door Westerlo en Zoerle-Parwijs richting Heultje heeft een gemengd beeld maar krijgt grotendeels goede scores.
                - N19 Grote Steenweg (deels Westerlo, deels Geel) is recent vernieuwd en heeft vrijliggende fietspaden
        - BFF 2.0
            - Om het BFF te versterken wordt tussen Heist-op-den-Berg en Herentals en tussen Heist-op-den-Berg en Geel twee extra routes toegevoegd. Deze routes worden zoveel mogelijk autoluw gemaakt en waar nodig voorzien van fietspaden om tot een veilige route te komen.
            - De route Heist-op-den-Berg – Geel doorkruist grondgebied Westerlo en kent volgende voorstellen:
                - Apart fietspad parallel met de N19
                - Vrijliggende fietspaden voorzien langs Nijverheidsstraat (studie lopende)
                - Brug Heieinde over E313 als exclusieve fietsbrug (*tijdens workshop 06/05/2022 aangegeven de fietsinfrastructuur op de brug te bekijken en niet als exclusieve fietsbrug op te nemen in de nota - aanpassing werd reeds doorgegeven aan het studiebureau)*
                - Doorgaand gemotoriseerd verkeer weren op de route Tolhuis - Tongerloseweg - fietsbrug Liessel, zodat dit een vlotte en veilige autoluwe fietsroute wordt tussen Tongerlo en bedrijventerrein ENA. Tolhuis te bekijken naar conforme fietspaden.
                - BFF 2.0 route van Oevel naar Heultje langs Dumpelstraat – Ilsevelden – De Reid – Neurusstraat – Stijn-Streuvelsstraat – Kloosterstraat – Rooiveld – Goorven tot F106
                - Alternatieve BFF2.0 route vanaf Voortkapel via Groenstraat – Gelendel – De Hand – Renderstraat – Industrieweg tot F106

        - Tussen Tongerlo en Zoerle-Parwijs kan men via Gooreinde en Overwijs fietsen. Deze routes trachten autoluw te maken.
        - Tussen Zoerle-Parwijs en Heultje kan de Gevaertlaan gevolgd worden
        - Wiekevorstsesteenweg naar A. Cannaertsstraat met nieuwe fietsdoorsteek. A. Cannaertsstraat uit het netwerk halen bij verbeterde ontsluiting bedrijventerrein Heultje.
    - Concept van de autoluwe fietsroutes
        - Aanvullend op het netwerk van fietsostrades en het BFF wordt een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsroutes uitgewerkt, dit binnen het kader van autoluwe mobiliteitskamers. De uitwerking van een overwegvrij spoornet biedt kansen om te komen tot een netwerk van autoluwe fietsroutes, ook de bruggen over de E313 en het kanaal kunnen in sommige gevallen benut worden als exclusieve fietsbrug.

- Kader openbaar vervoer : Volgens het principe van Basisbereikbaarheid.
    - Het treinnet : Herentals als Kempische poort
        - Opwaardering spoorlijn Turnhout – Herentals
        - Afweging heropenen spoorlijn Herentals – Aarschot : uit onderzoek blijkt dat een IC-trein duidelijk meer opstappers zou halen dan een L-trein. Bij eventuele heropening van de spoorlijn Herentals – Aarschot zou te overwegen zijn om een station te voorzien in Heultje. Hoewel studie aantoont dat er slechts een laag aantal opstappers zou zijn.
    - Kernnet: uitbouw HOV lijnen
        - De uitbouw van een sneldienst op de E313 wordt momenteel onderzocht naar zijn haalbaarheid en wordt later, afhankelijk van de uitkomst, meegenomen in het beleidsplan
    - aanvullend net
    - vervoer op maat

- Kader vrachtroutenetwerk en logistiek
    - De Zuiderkempen worden ontsloten voor het vrachtverkeer via de hoofdontsluitingsstructuur E313 – N14 – N10 en N19. Doorgaand vrachtverkeer dient gebruik te maken van dit hoofdwegennet. Om de ontsluiting vlot te krijgen, dienen volgende ingrepen te worden gerealiseerd:
        - Het ontwerp regionale vrachtroutenetwerk dat Vlaanderen heeft opgesteld geldt als basis. Daarbij wordt voorgesteld om niet via de N152 én de N19 te ontsluiten naar de E313, maar enkel via de N19 zodat er door de doortochten van Olen en Oosterwijk minder vrachtverkeer rijdt. Lokale optimalisaties in Heultje en Hulshout/Westmeerbeek zijn mogelijk
        - Er wordt een algemene tonnagebeperking ingevoerd uitgezonderd op de wegen van het Vlaams vrachtroutenetwerk en in bedrijventerreinen.
        - Om het doorgaand vrachtverkeer te weren, wordt voorzien in het plaatsen van ANPR camera's.
        - De N14 wordt heringericht om het vrachtverkeer op een veilige manier af te wikkelen.
        - In Herselt wordt geen omleiding voorzien, maar verder ingezet op een veilige doortocht
    - Ontsluiting Heultje : Er werd ruimtelijk onderzoek gedaan naar het uitdoven en verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten naar beter ontsloten locaties voor het vrachtverkeer. Omwille van lokale verankering en recente uitbreidingen is een verhuis momenteel niet meer aan de orde. Er wordt ingezet op het verbeteren van

de ontsluiting waarbij men ook opportuniteiten ziet om de leefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren.

- *ontsluiting concept 1*

Uittekening van een route langs de N19 die via Westerlo richting E313 gaat en via Herselt naar Aarschot. Een tweede route gaat via Wiekevorst naar Heist-op-den-Berg en de N10. De toedeling van het vrachtverkeer toont 493 vrachtwagens op het wegvak tussen het bedrijventerrein en de N19, 488 hiervan rijden door Westerlo, 5 rijden richting Herselt. Op de route richting Heist-op-den-Berg worden 62 vrachtwagens toebedeeld.

- *ontsluiting concept 2*

In dit concept blijft N19 een vrachtroute, maar is er geen link met het bedrijventerrein Heultje vanuit deze richting. Het bedrijventerrein wordt via nieuw aan te leggen infrastructuur (9,2 km) verbonden met Herentals en de E313. Daarnaast is er dezelfde route als in concept 1 richting Heist-op-den-Berg en de N10. De toedeling van het vrachtverkeer geeft 488 vrachtwagens op de nieuwe infrastructuur richting E313 en 68 vrachtwagens richting Heist-op-den-Berg.

- *ontsluiting concept 2 variant*

In deze variant op concept 2 wordt minder nieuwe weginfrastructuur (2,4 km) voorzien. Een deel van de route richting E313 maakt in dit concept gebruik van bestaande infrastructuur in en rond Herenthout. De cijfers van de toedeling blijven dezelfde als deze in concept 2.

- *ontsluiting concept 3*

In het derde concept worden aan beide zijden van het bedrijventerrein routes bepaald zowel naar het noorden als naar het zuiden. Aan de oostzijde gaat het om de N19 die wordt verbonden met het bedrijventerrein via een route langs Zoerle-Parwijs en Heultje. Aan de westzijde gaat de route richting Wiekevorst en vandaar richting N10. Tevens wordt een route bepaald die via Itegem en Herenthout richting Herentals en E313 gaat. De toedeling van vrachtwagens door heultje en Zoerle-Parwijs bedraagt 141 vrachtwagens.

- *ontsluiting concept 4*

In dit 4e concept verloopt de link met de E313 opnieuw via de N19. De N19 zorgt ook voor de verbinding met Aarschot. Vanaf het bedrijventerrein worden twee potentiële routes richting N19 in beeld gebracht:

- het verkeer wordt via bestaande infrastructuur gespreid via de route langs dorpskern van Heultje en via de route langs de dorpskernen van Hulshout en Westmeerbeek.
- Een combinatie van nieuwe infrastructuur en bestaande infrastructuur kan ervoor zorgen dat ook de kernen van Heultje, Hulshout en Westmeerbeek ontzien worden van doorgaand vrachtverkeer.

De route naar Heist-op-den-Berg is dezelfde als in de vorige concepten. De toedeling van het vrachtverkeer werd niet uitgesplitst over de 2 varianten.

- Vervolgtraject

De synthesenota is de opstap naar het eindrapport met actieplan. In het eindrapport zal de visie concreet vertaald worden naar acties uitgesplitst naar de verschillende partners.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025

- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de ontwerp-synthesenota en de ontwerp-synthesekaarten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college van burgemeester en schepenen geeft feedback over de voorstellen vanuit de mobiliteitsstudie en geeft aan welke richting gemeente Westerlo wenst uit te gaan:

- Binnen het kader Fietsnetwerken werd in de nota opgenomen dat de F106 gerealiseerd is, maar dat daar studies lopende zijn om de route te optimaliseren. Hiervoor werd een samenwerkingsovereenkomst tussen Herentals, Westerlo, Hulshout, Herselt, Aarschot en AWV afgesloten. De deputatie van Provincie Antwerpen ging akkoord de coördinerende rol op zich te nemen in de optimalisatie en verbreding van de F106. Het college wenst het belang van deze opdracht en de verdere uitvoering te onderstrepen.
- Binnen het kader Fietsnetwerken - Bovenfunctioneel Fietsroutenetwerk (punt 4.1.2) wordt vermeldt dat een analyse van de huidige inrichting van het BFF in de oriëntatienota is opgenomen. In deze oriëntatienota staat voor gemeente Westerlo (punt 4.1.2.N) te lezen dat de N152 Olenseweg recent vernieuwd werd met vrijliggende fietspaden. Het college wenst hier aan te halen dat de huidige staat van deze fietspaden niet optimaal is en dat vernieuwing van deze fietspaden mag opgenomen worden. De scores voor het BFF Westerlo in de Fietsbarometer van provincie Antwerpen staven deze stelling.
- De nieuwe route Heist-op-den-Berg - Geel binnen BFF 2.0 (punt 4.1.3) dient aangepast te worden. Het college bevestigt dat er geen draagvlak is vanuit het bestuur om de brug van Heieinde over de E313 als exclusieve fietsbrug in te tekenen. Dit is tevens niet conform de besprekingen in de werkgroep. Studiebureau Vectris werd hier reeds op de hoogte gebracht dit niet als dusdanig op te nemen in de nota, maar de mogelijkheden naar verbetering van de fietsinfrastructuur op de bestaande brug te bekijken. Tevens dient de verdere tekst onder de loep genomen te worden en dient het voorstel Liesel als fietsbrug en Tolhuis als exclusieve fietsverbinding duidelijker geformuleerd te worden. De route tussen Tongerlo en Zoerle-Parwijs via Gooreinde en Overwijs staat momenteel omschreven om autovrij te maken. Het college vraagt hier om de bewoording autoluw te gebruiken.
- Binnen het kader vrachtroutenetwerk en logistiek, ontsluiting Heultje (punt 6.2) wenst het college aan te geven welke richting gemeente Westerlo wenst uit te gaan:
    - In hoofdorde geeft het college voorkeur aan het ontsluitingsconcept 2 of ontsluitingsconcept 2 variant, een oplossingsrichting op termijn bekeken.
    - In afwachting van de realisatie van eventuele nieuwe wegenis in concept 2 of 2 variant en mede door het gebruik van bestaande wegenis, geeft het college voorkeur aan ontsluitingsconcept 3 waarin een betere spreiding van het vrachtverkeer binnen de Zuiderkempen realiseerbaar is.
    - Het college wenst hier, zoals eerder aangegeven, te benadrukken om als opstap naar een lange termijnvisie, op korte termijn te werken met proeftrajecten.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

Jo
Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester

WESTERLO
Parel van de Kempen

College van burgemeester en schepenen
Besluit

KENNIS GENOMEN
Zitting van 24 juli 2023
Westerlo - Mobiliteit

29 2023_CBS_01143 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - Synthesenota - Kennisneming

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Guy Van Hirtum, voorzitter; mevrouw Tinne Wuyts, schepen; de heer Filip Verrezen, schepen; mevrouw Kelly Verboven, schepen; de heer Kristof Welters, schepen; de heer Clyde Tai-Apin, schepen; de heer Paul Helsen, voorzitter BCSD en schepen; de heer Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
Voorgeschiedenis

- In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.
- Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:
- Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.
- Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.
- Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.
- In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed.
  Deze goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.
- In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.
- Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 1 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).

- Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerpversie, geen beslissingsdocument, maar een werkdocument. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.
- Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.
- Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit volgende opmerkingen inzake de ontwerporiëntatienota aan Provincie Antwerpen, programmacoördinatie Zuiderkempen:
    - Westerlo werd vergeten te benoemen in gemeenten behorende tot vervoerregio Kempen (punt 4.2.2.)
    - Stand van zaken aangaande August Cannaertsstraat: fietspaden in vrachtroutenetwerk naar bedrijventerrein Heultje (punt 6.2.2.) : werken anno 2022 : nieuwe riolering, wegdek en fietspaden: deze blijven dubbelrichting, maar zullen afgescheiden aangelegd worden (met groenbuffer van 0,95 m) en zullen een breedte van 2,5 m kennen.
- Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerporiëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Tijdens zitting van het college op 15 september 2020 werd de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Tijdens diezelfde zitting nam het college kennis van de doelstellingennota.
- Tijdens zitting van 31 mei 2021 keurde het college de definitieve versie van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college wenste toch nogmaals het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 29 november 2021 licht dienst mobiliteit van Provincie Antwerpen de onderzoeksresultaten van de scenario's en de mogelijkheden voor onze gemeente toe. Het evaluatierapport en bespreking van de visie elementen worden toegelicht.
- Tijdens zitting van de gemeenteraad op 13 december 2021 werd kennis genomen van de stand van zaken en de toelichting van de verschillende scenario's en hun mobiliteitseffecten. De gemeenteraad nam tevens kennis van de conceptnota, het evaluatierapport en de ruimtelijke scenario's voor het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De gemeenteraadsleden gaven aan welke maatregelen voor gemeente Westerlo belangrijk zijn om de doelstellingen binnen studie Zuiderkempen te behalen.
- Tijdens zitting van 30 mei 2022 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Dienst mobiliteit bezorgde de feedback vanuit het college op 10 juni 2022 aan mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Op 15 juni 2022 werd een zesde stuurgroep binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen georganiseerd met toelichting over het synthesescenario en de belangrijkste onderdelen van het plan inzake robuust wegennet, fietsnetwerk, overwegvrij spoornet, multimodale corridors en het vrachtroutenetwerk (tot dan zonder consensus);
- Op 8 december 2022 werd een bilateraal overleg georganiseerd tussen gemeente Westerlo en studiebureau Vectris / provincie Antwerpen met voorstelling van een aantal mogelijke lokale ingrepen om een multimodale ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Hulshout-Heultje te bespreken.

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 2 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

- Een zevende stuurgroep binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen werd georganiseerd op 13 januari 2023. De klemtoon van deze stuurgroep betrof het vrachtroutenetwerk.
- De voorzitter, gedeputeerde Mireille Colson van provincie Antwerpen, engangeerde zich om langs te gaan bij de colleges om de onderzochte varianten voor het vrachtroutenetwerk te bespreken. Dit overleg vond plaats op 27 maart 2023.
- Een achtste stuurgroep binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen vond plaats op 31 mei 2023. De voorzitter stelde hier vast dat concept 1 van het vrachtroutenetwerk het meest gedragen is. Gemeente Westerlo en gemeente Hulshout gaven aan dat er nog geen voorkeur kan meegegeven worden en wensen eerst zelf verkeerstellingen uit te voeren, een bevraging te richting aan de bedrijven op het bedrijventerrein Hulshout-Heultje en overleg te plegen met deze bedrijven.
- Gemeente Hulshout en gemeente Westerlo organiseerden in juni 2023 gezamenlijk een bevraging over bestemmingen en routes van en naar industriezone Hulshout-Heultje, gericht aan alle bedrijven gevestigd binnen deze zone.
- Op 28 juni 2023 vond een info-avond plaats met de bedrijven uit bedrijvenzone Hulshout-Heultje met presentatie van de resultaten uit deze bevraging. De inzichten, visies en herkomst en bestemmingsroutes werden met de bedrijven, de effectieve gebruikers van het vrachtroutenetwerk van en naar de a-typisch gelegen industriezone Hulshout-Heultje, besproken.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 24 juli 2023 werd het voorkeursconcept voor het vrachtroutenetwerk voor gemeente Westerlo afgeklopt.

<u>Context</u>
Het college van burgemeester en schepenen nam op 30 mei 2022 kennis van de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten. Elke deelnemende gemeente bezorgde hierop feedback aan provincie Antwerpen.
De synthesenota is aangevuld met een samenvatting van de onderzoeksresultaten, de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel Kempen. Aangezien de nota een samenvatting is van onderzoeksresultaten omvat deze geen beslispunten.
Provincie Antwerpen vraagt om de nota ter kennis te geven aan het schepencollege zodat de synthesefase van de studie Zuiderkempen kan afgerond worden.
Dezelfde nota werd ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep op 31 mei 2023. Gezien nog niet alle deelnemende gemeenten een collegebesluit met kennisname van de synthesenota, eventuele opmerkingen en voorkeur voor de scenario's inzake de bepaling van de vrachtroutes binnen Zuiderkempen kon bezorgen, besloot de stuurgroep nog geen formele goedkeuring te geven aan de synthesenota. De stuurgroep nam wel principiële beslissing om de conceptfase af te ronden zodat het studiebureau en provincie Antwerpen kan verder werken aan de eindvisie, inclusief een actieplan.

<u>De Synthesenota wordt ingedeeld in :</u>
- Kader Wegennetwerk
- Verbeteren doorstroming robuust wegennet
- Een overwegvrij spoornet
- Kader Fietsnetwerken
- Kader openbaar vervoer :
- Kader vrachtroutenetwerk en logistiek
- Vervolgtraject *(De synthesenota is de opstap naar het eindrapport met actieplan. In het eindrapport zal de visie concreet vertaald worden naar acties uitgesplitst naar de verschillende partners.)*

<u>Samenvatting van de doorrekening van het synthesescenario verkeersmodel</u>
Volgende beschrijving omvat hoe de tonnagebeperking is doorgerekend in het verkeersmodel. Er is bij het schrijven van de synthesenota nog geen consensus binnen de stuurgroep over het

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 3 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

vrachtroutenetwerk. Er wordt een tonnagebeperking ingevoerd voor doorgaand vrachtverkeer uitgezonderd:

- E313
- N14 - R16 –N10 – R25 - N19 – R15 – N13 (Grobbendonk-Geel)
- Gerheide – Watertorenstraat
- Herenthoutseweg – Herentalsesteenweg – Boudewijnlaan – Itegemsesteenweg – 's Herenweg – Krombeekweg –Hulshoutsesteenweg – Herentalsesteenweg – Oostelijke Rondweg – Paul Van Roosbroecklaan – Lostraat
- Provinciebaan – Bergveld – Zoerlering - Gevaertlaan – Heultje Dorp – August Canaertsstraat – Witte Gracht – Pompoenstraat – Wiekevorstsesteenweg
- Straten in de bedrijventerreinen

De visie van een overwegvrij spoornet van Infrabel wordt gevolgd: het sluiten van overwegen t.h.v. lokale erftoegangswegen voor gemotoriseerd verkeer.
Een helder snelheidsbeleid: 70-50-30:

- 70 km/u Regionale weg , Interlokale weg, Lokale weg of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BUITEN BEBOUWDE KOM
- 50 km/u Regionale weg, Interlokale weg, Lokale weg of secundaire wegen en lokale wegen type 1 BINNEN BEBOUWDE KOM
- 50 km/u lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BUITEN BEBOUWDE KOM
- 30/km/u Regionale weg , Interlokale weg, Lokale weg of secundaire wegen en lokale wegen type 1 dorpskern
- 30 km/u lokale lokale erftoegangswegen/lokale wegen type III BINNEN BEBOUWDE KOM

<u>Effecten Westerlo</u>

- Specifieke ingrepen in het model naast tonnagebeperkingen en snelheidszones:
  - Geen
- Effecten in de ochtendspits (OSP):
  - Een lichte toename op de N152 tussen Zoerle-Parwijs en Herentals. Dit valt te verklaren door een verschuiving van de lokale erftoegangswegen t.g.v. de snelheidsbeperkingen, wat een gunstig effect is conform de wegencategorisering. Het gaat hier om autoverkeer, het vrachtverkeer daalt er.
  - Tussen Zoerle-Parwijs en de N15 stijgt zowel het auto- als het vrachtverkeer op de N152, wat conform de wegencategorisering is.
  - De maatregelen in St-Jozef-Olen zorgen voor minder doorgaand verkeer in Oevel en Tongerlo.
  - Stijging op de N152, wat conform de wegencategorisering is. Het betreft een daling van vrachtverkeer en een stijging van autoverkeer.
  - Een sterke stijging op de N19, wat conform de wegencategorisering is. Het betreft hier vooral vrachtverkeer.
- Effecten daluur:
  - Gelijkaardig patroon als OSP, maar geen stijging van verkeer op de N152 in Oosterwijk.
- Effecten avondspits:
  - Gelijkaardig patroon OSP.

<u>Fiche bereikte doelstellingen per gemeente</u>

Deze fiche omvat een cijfermatige samenvatting van de belangrijkste elementen uit de oriëntatienota en het conceptueel onderzoek met behulp van het regionaal verkeersmodel Kempen.
De fiche geeft aan:

- waar de gemeente nu staat en wat de verwachte prognoses zijn in 2030,
- of de vooropgestelde doelstelling gehaald wordt,
- een overzicht van de aandachtspunten bij het uitschrijven van de visie en de opmaak van het actieplan.

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 4 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

De afweging is steeds t.o.v. het synthesescenario. Daar waar kansen liggen uit een ander scenario om dichter bij de doelstelling te geraken wordt er specifiek naar verwezen. Er is tevens een fiche opgemaakt voor het ganse studiegebied van de Zuiderkempen. De cijfers van de modal shift zijn verschillend t.o.v. die in de oriëntatienota.
In de oriëntatienota werd is nog naar de oude manier van de berekening van de modal shift weergegeven waarbij elke autoverplaatsing als niet duurzaam werd beschouwd. Bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is er onder alle vervoerregio's afgesproken dat alle volwassen passagiers als duurzaam aanzien worden, als een vorm van carpoolen. Deze andere manier van berekenen geeft vervolgens een vertekend beeld aan de doelstellingen in het Vlaams klimaatbeleidsplan waar men tegen 2030 10% minder autoverplaatsingen moet realiseren t.o.v. 2015, aangezien in het Vlaams klimaatplan geen onderscheid is gemaakt tussen autobestuurders en autopassagiers. Daarom is de modal shift van 2017 (basisjaar waarop de data van het verkeersmodel zijn gebaseerd) herberekend naar een modal shift waarbij de autopassagiers ook als duurzaam worden aanzien. Vervolgens moet men vanuit deze nieuw berekende modal shift 10% minder autoverplaatsingen realiseren tegen 2030 om de klimaatdoelstellingen te behalen.

WESTERLO

Vlaamse Klimaatdoelstellingen

Toetsing modal split en voertuigkilometers aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen

- Westerlo behaalt nog niet de modal shift doelstelling van 10% minder niet-duurzame verplaatsingen. Een bijkomende inspanning van 5,7% is noodzakelijk. Uit scenario 3 leren we dat verkeerscirculatie helpt om een sterkere modal shift te realiseren.
- Op etmaalbasis stijgt het aantal gereden voertuigkilometers (auto) met 12% t.o.v. 2017. Hier is een extra inspanning nodig om het doel van 15% daling te realiseren. De doelstelling voor vracht wordt niet gehaald, o.w.v. de ligging in het ENA en de N19 als vrachtroute is dit te verantwoorden. Op schaal van de Zuiderkempen wordt de doelstelling wel gehaald.

Provinciale Fietsbarometer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

De N152 Olenseweg is recent vernieuwd met vrijliggende fietspaden. Ook de andere noord zuid route langs Langstraat haalt een goede score, tot de doortocht door Tongerlo. Vanaf daar tot N19 krijgen de fietspaden een lagere score. De oost west route vanaf N127 door Westerlo en Zoerle-Parwijs richting Heultje heeft een gemengd beeld maar krijgt grotendeels goede scores. De N19 Grote Steenweg (deels grondgebied Westerlo, deels Geel) is recent vernieuwd en heeft vrijliggende fietspaden. Verdere realisatie van het BFF dient opgenomen te worden in het actieplan.

Doelstellingen Zuiderkempen

- Verbeteren van de verkeersveiligheid

Westerlo heeft geen punten die op de Dynamische lijst gevaarlijke punten staan van Wegen en Verkeer. Fietsongevallen werden vooral genoteerd in Westerlo centrum. In Westerlo gebeurden tussen januari 2014 en maart 2020 492 ongevallen met gewonden en 10 ongevallen met dodelijk slachtoffer (waarvan 2 op de E313). Er is een licht stijgende tendens merkbaar in het aantal ongevallen per jaar. Er dient verder gewerkt te worden aan de Visio Zero.

- Verbeteren verkeersleefbaarheid in de kernen

In Westerlo wordt de doelstelling gehaald in de kernen van Heultje, Zoerle-Parwijs, Tongerlo en Oevel. Het centrum van Westerlo ligt ten zuiden van de N19. In het centrum wordt de norm niet overschreden. De N19 vormt wel een aandachtspunt naar oversteekbaarheid tussen centrum en de wijken aan de andere zijden van de steenweg.

- Betere doorstroming op de verkeersnetwerken

De intensiteit/capaciteitsverhouding wordt niet overschreden in het synthesecenario. Voor Westerlo blijft deze overal onder de 80% (E313 niet meegerekend). Drukste I/C verhoudingen zijn te vinden op N19 waarbij deze in de ochtendspits onder de 60% blijft en in de avondspits rond de 70 à 80% ligt.

- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen in het ENA worden goed ontsloten via het vrachtroutenetwerk dat onderdeel uitmaakt van het robuust wegennet. Het bedrijventerrein Hulshout-Heultje ligt niet langs het robuust wegennet. De ontsluiting naar de E313 is onduidelijk. Om te ontsluiten naar de N19 kan de

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 5 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

kern van Heultje niet gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer, tenzij men nieuwe weginfrastructuur realiseert. Doorgaand vrachtverkeer kan geweerd worden uit de overige kernen. Mogelijke verbeteringen rond bereikbaarheid met de fiets op te nemen in het actieplan.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025
- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en merkt op dat de voorkeursconcepten in verband met het vrachtroutenetwerk voorwerp uitmaakt van een apart besluit.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

Jo Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 6 van 6. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **6883-9396-1834-5904** en wachtwoord **kevupeg***

6.11. Goedkeuring eindrapport en actieplan.

STAD AARSCHOT

Uittreksel uit het register der besluiten van het schepencollege in vergadering van 24/11/2023

Aanwezig: Bert Van der Auwera, Burgemeester wnd. **Nicole Van Emelen, Annick Geyskens, Gerry Vranken, Stef Van Calster, Kurt Lemmens, schepenen** **Christi Van Calster, Algemeen directeur**	
Dienst:	**Technische Zaken**
Referentie:	**CBS/2023/4863**
Budgethouder:	**College van Burgemeester en Schepenen**
Dossierbeheerder:	**Van Schoor Aaron**
Onderwerp: Principiële goedkeuring van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen	

Het college van burgemeester en schepenen

Nota
Tijdens de vergadering CBS van 22.09.2023 (CBS/2023/3873) werd aan het schepencollege gevraagd om zijn opmerkingen te geven over het eindrapport van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Deze opmerkingen zijn besproken in de stuurgroep van 27.09.2023. Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan.

Samenvatting eindrapport en actieplan:

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:
- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:
- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.

De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks reulsteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.

Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de

hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarschot – Geel/Herentals

BESLUIT:

Het CBS neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed mits volgende opmerking wordt meegenomen:

Het eventueel sluiten van overwegen moet concreet bestudeerd worden bij de realisatie van de fietssnelwegen F106 en F26.

Het CBS legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de info avonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Aldus gedaan in vergadering datum als hierboven.

De Algemeen directeur, De Burgemeester wnd.,
Christi Van Calster Bert Van der Auwera

Voor éénsluidend afschrift,

De Algemeen directeur, De Burgemeester wnd.,

Zitting van 13 november 2023

Aanwezig:
Bart Sorée, waarnemend burgemeester
Maggie Thielemans, Steven Vermeulen, David Dupont, Kathleen Van Vlasselaer, schepenen
Peggy Baeten, algemeen directeur

Verontschuldigd:
Bert Ceulemans, burgemeester

Eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

MOTIVERING

FEITEN EN CONTEXT

Het college van burgemeester en schepenen wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroepleden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27 september 2023.

Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.

Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

<u>Samenvatting eindrapport en actieplan:</u>

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen:
- Verbeteren van verkeersveiligheid;
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen;
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken;
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:
- Zuinig ruimtegebruik,
- Veerkracht,
- Nabijheid en bereikbaarheid,
- Eigenheid.

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het college van burgemeester en schepenen gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een Kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.
De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.
Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroutenetwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren;
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen;
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken;
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert;
- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid ter hoogte van de spoorwegovergangen;
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarschot – Geel/Herentals

BIJLAGEN

Eindrapport Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

BESLUIT

Enig artikel

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed. Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Namens het college van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
get. Peggy Baeten
Voor eensluidend uittreksel
Begijnendijk, 14 november 2023

De waarnemend burgemeester
get. Bart Sorée

De algemeen directeur



Peggy Baeten



De burgemeester



Bert Ceulemans

College van Burgemeester en Schepenen

Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 7 december 2023
Ruimte - Publieke Ruimte

52 2023_CBS_01246 Uitvoering van projecten - Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: goedkeuring Eindnota - goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:

Walter Horemans, burgemeester; Jan Hendrickx, eerste schepen; Stefaan Lambrechts, tweede schepen; Suzy Put, derde schepen; Willy Beullens, vierde schepen; Anja Neels, algemeen directeur

Verontschuldigd:

Nadine Boekaerts, voorzitter BCSD

Beschrijving

Aanleiding en context

Er vonden reeds verschillende stuurgroepen en ambtelijke werkgroepen plaats voor het bespreken van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. In deze fase wordt de eindnota van de studie voorgelegd aan het college.
De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie voor de Zuiderkempen. In het verleden werden al verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt. Deze studies zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en wil de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemmen. Deze studie beperkt zich dan ook niet enkel tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over het onderzoeksgebied. Ook vrachtvervoer, fietsverkeer en openbaar vervoer worden in deze studie behandeld. Naast deze netwerkvisies worden ook andere aspecten zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid onderzocht. Aangezien gelijktijdig met deze studie de verschillende vervoerregio's werden opgestart, werd er ook met deze studies afgestemd.

Argumentatie

Tijdens de stuurgroepen werden de oriëntatienota, doelstellingennota en synthesenota besproken. De officiële goedkeuring van de eindnota wordt nu gevraagd.

Regelgeving: bevoegdheid

Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd op basis van artikel 56-57 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Besluit

Artikel 1

De eindnota, zoals in bijlage toegevoegd, wordt goedgekeurd.

algemeen directeur	burgemeester
Anja Neels	Walter Horemans

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

ZITTING VAN 11 DECEMBER 2023



Dit document is digitaal ondertekend.
Namens het college:

algemeen directeur, burgemeester,

Daan Ceulemans Marianne Verhaert

Marianne Verhaert, burgemeester

Aanwezig: Brent Wouters, Greet Van de Peer, Martine Taelman, schepenen
Daan Ceulemans, algemeen directeur

Verontschuldigd: Eric Van Meensel, eerste schepen,
Johan Verhaegen, tweede schepen,

Afwezig:

Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - mobiliteitsplan en actieplan - goedkeuring

HET COLLEGE

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Goedkeuringsprocedure

Het schepencollege wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27 september 2023. Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.

Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Op 7 februari in Herstelt en op 21 februari in Herentals (zie presentatie toelichting colleges als bijlage). Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad in maart 2024 om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

Samenvatting eindrapport en actieplan

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:
- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:
- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd. De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein. Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen.
De studie heeft aangetoond dat:
- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.
De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:
- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarschot – Geel/Herentals

Voorgaande besluitvorming

- Collegebesluit en gemeenteraadsbeslissing waarin beslist is de engagementsverklaring voor deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen te ondertekenen, in de zitting van 17 juni 2019 en 27 juni 2019.
- Kennisname van het verslag en bijlage van de stuurgroepvergadering #1 van 1 juli 2020, waarin de ontwerp oriëntatienota en de knelpunten & kansen werden besproken, in de zitting van 20 juli 2019.
- Kennisname van het verslag en bijlagen van de stuurgroepvergadering #2 van 30 september 2020, waarin de definitieve oriëntatienota en een eerste aanzet tot doelstellingennota werden besproken, in de zitting van 19 oktober 20202.
- Collegebesluit in de zitting van 26 oktober 2020, waarin de Oriëntatienota werd goedgekeurd;
- Kennisname van het verslag en bijlagen van de stuurgroepvergadering #3 van 9 december 2020, waarin de opmaak van scenario's werden besproken, in de zitting van 08/20/2021.
- Collegebesluit in de zitting van 25 mei 2021, waarin de Doelstellingennota werd goedgekeurd;
- Kennisname van het verslag en bijlagen van de stuurgroepvergadering #4 van 30 juni 2021, waarin de resultaten van de doorrekeningen van de scenario's met het regionaal verkeersmodel Kempen werden besproken, in de zitting van 2 augustus 2021.
- Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - nota 'Samenvatting onderzoek mobiliteitsstudie Middenkempen, kern Grobbendonk, in relatie tot de studie Zuiderkempen' – goedgekeurd op 11 oktober 2021.
- Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - visie-elementen per doelstelling – goedgekeurd op CBS 13 december 2021 en op GR op 18 januari 2022.
- Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - overleg verkeersonderzoeken Grobbendonk 28 maart 2022 - verslag – goedgekeurd op 13 juni 2022.
- Collegebesluit Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - ontwerp synthesenota op 13 juni 2022 (zie bijlage).
- Collegebesluit in de zitting van 30 mei 2023, waarin kennis is genomen van de synthesenota
- Kennisname van het verslag en bijlagen van stuurgroep #9 van 27 september 2023 waarin het ontwerp eindrapport en actieplan is besproken - verslag – goedgekeurd op 11 december 2023.

LINK NAAR HET EINDRAPPORT EN
ACTIEPLAN: https://drive.google.com/file/d/1mCfsfKuWweqJuyIRoHE0YGvG_PB5pA-F/view?usp=sharing

Juridisch kader

Meerjarenplan 2020-2025.

BD000002 We onderhouden en maken netwerken klaar voor de toekomst en dragen zo bij tot een veilige, vlotte en duurzame leefomgeving.

AP000011 We zetten in op alternatieve, slimme en vlotte verkeersstromen.

AC000316 We werken samen met andere partners aan de opmaak van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

BESLUIT

Dit agendapunt wordt doorverwezen naar de dagorde van de gemeenteraad van maart 2024 met volgend voorstel:

Artikel 1: Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed mits aandacht voor volgende bezorgdheden en opmerkingen:

- de doelstellingen en aanpak rond het overwegvrij spoornet van Infrabel. Er dient goedkeuring te zijn van alle betrokken lokale besturen, dit dient steeds afgestemd te worden in een overleg en er dient een studie te worden uitgevoerd. De realisatie van de streefbeeldstudie kan enkel in samenwerking met het lokaal bestuur en een samenwerkingsovereenkomst met de lokale gemeenten.

- de realisatie van de fietsostrades mag niet afhankelijk ziijn van het wel of niet bekomen van een akkoord over de streefbeeldstudie.

- de kilometerheffing voor vrachtverkeer op de N14 zorgt voor een pervers effect door onze dorpskern.

- de problematiek van doorgaand verkeer in kern. De dorpskern van Grobbendonk wordt te zwaar belast. De acties die genomen worden in zowel de studie middenkempen als Zuiderkempen zijn te beperkt. Grobbendonk wil acties op korte termijn en niet op lange termijn. Vanuit provincie en Vlaanderen is de nodige ondersteuning nodig.

Artikel 2: Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad van maart 2024, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

College van burgemeester en schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 23 januari 2024
Leefomgeving - Mobiliteit

56	2024_CBS_00162	Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - goedkeuring eindrapport - 1.811.0

Samenstelling

Aanwezig
Jan Moons, burgemeester; David Geerts, schepen; Sarah Wouters, schepen; Katleen Vantyghem, schepen; Carl Verelst, schepen; Eva Van den Brande, schepen; Wim Van den Bruel, schepen; Dirk Van Noten, schepen; Isabelle Sterckx, adjunct-algemeen directeur

Verontschuldigd
Hans Welters, algemeen directeur

Beschrijving

Aanleiding en context
Het college van burgemeester en schepenen wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroepleden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27 september 2023.

Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.

Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het college van burgemeester en schepenen te bekrachtigen.

Argumentatie
<u>Samenvatting eindrapport en actieplan:</u>

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen:

- Verbeteren van verkeersveiligheid
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan, onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid.

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het college van burgemeester en schepenen gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen, en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.

De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.

Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert
- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid ter hoogte van de spoorwegovergangen
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarchot – Geel/Herentals.

Ten opzichte van de vorige versie werden in september wijzigingen doorgegeven die verwerkt werden in het rapport. De belangrijkste wijziging is het wegwerken van de onduidelijkheid over de vrachtroutes. Uiteindelijk zijn er 3 routes opgenomen vanaf het industrieterrein Hulshout-Heultje:

- richting N10 via Witte Gracht - Pompoenstraat - Wiekevorstsesteenweg - Herentalsesteenweg - Rondweg - Paul Van Roosbroecklaan - Lostraat
- E313 richting Kempen/Limburg via Heultje en N19
- E313 richting Antwerpen via Heultje en N152 (Olen).

De vrachtroute via 's Herenweg is niet weerhouden. Voor de 3e ontsluiting is inmiddels consensus bereikt met Olen (mits enkele voorwaarden).

De provincie Antwerpen organiseert 2 info-avonden over de studie op 8 februari 2024 in Herselt en 21 februari 2024 in Herentals.

Op vrijdag 22 september 2023 werden in een mail een aantal (voornamelijk tekstuele) opmerkingen doorgegeven aan de provincie. De meeste opmerkingen zijn aangepast in de definitieve tekst. In de definitieve tekst is evenwel nog steeds sprake van de sluiting van de overweg Peremansheidestraat na realisatie spoorwegbrug Lostraat. Bovenaan de tekst is wel bijkomend een algemene bepaling opgenomen dat er kan afgeweken worden van het voorbeeld stappenplan waarvan de sluiting deel uitmaakt. Het kan geen kwaad om als gemeente het bijkomende nodige onderzoek en overleg extra in de verf te zetten vooraleer tot definitieve beslissingen te komen over de verschillende spooroverwegen.

Juridische grond
/

Regelgeving: bevoegdheid
Artikel 56 §1 van het decreet Lokaal Bestuur: het college van burgemeester en schepenen bereidt de beraadslagingen en de besluiten van de gemeenteraad voor.

Financiële informatie

Financiële informatie
/

Besluit

Artikel 1
Het college neemt kennis van het eindrapport en actieplan van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed.

Artikel 2
Het college legt het eindrapport en actieplan van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Artikel 3
Het college benadrukt de noodzaak voor verder overleg en onderzoek rond de spoorwegovergangen.

Artikel 4
Het college betreurt dat er geen algemene spreiding voor het vrachtverkeer is, en vraagt om een wezenlijke financiering vanuit Vlaanderen, of medefinanciering door de buurgemeentes voor de realisatie en het onderhoud van de vrachtontsluiting.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

De adjunct-algemeen directeur	De burgemeester
(get.) Isabelle Sterckx	(get.) Jan Moons

Voor eensluidend afschrift





De adjunct-algemeen directeur	De burgemeester
Isabelle Sterckx	Jan Moons

college van burgemeester en schepenen
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 18 december 2023
Sector stadsontwikkeling - Technische dienst

---

27 **2023_CBS_02396** **Mobiliteitsstudie Zuiderkempen: eindrapport en actieplan: principiële goedkeuring**

Samenstelling:

Aanwezig:
Jan Michielsen, de wnd. burgemeester en voorzitter; Pascal Van Nueten, schepen; Stefan Verraedt, schepen; Eva Brandwijk, schepen; Bart Michiels, schepen; Tanja Mattheus, algemeen directeur

Verontschuldigd:
Patrik De Cat, schepen

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen
In de loop van 2019 besliste de stad om deel te nemen aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen aangezien de deelgemeenten Noorderwijk en Morkhoven deel uitmaken van het voorgestelde studiegebied.

Op 12 maart 2020 liet de gedeputeerde voor Mobiliteit van de provincie Antwerpen, Luk Lemmens, via een kennisgeving weten dat de mobiliteitsstudie Zuiderkempen gegund werd aan studiebureau Vectris-Stramien.

Op 1 juli 2020 vond de eerste stuurgroep plaats waarin het procesverloop van de studie werd gekaderd en de ontwerpversie van de oriëntatienota werd besproken.

Op 30 september 2020 vond de tweede stuurgroep plaats waarin de definitieve oriëntatienota en de ontwerpversie van de doelstellingennota besproken werden.

Op 12 oktober 2020 werd de oriëntatienota goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Op 9 december 2020 vond de derde stuurgroep plaats waarin het geplande scenario-onderzoek toegelicht werd.

Op 7 juni 2021 werd de doelstellingennota goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Op 30 juni 2021 vond de vierde stuurgroep plaats waarin de resultaten van de doorrekeningen van de scenario's met het regionaal verkeersmodel Kempen besproken werden.

Op 2 februari 2022 vond de vijfde stuurgroep plaats waarin verschillende maatregelen besproken werden om op te nemen in het synthesescenario.

Op 15 juni 2022 vond de zesde stuurgroep plaats waarin het synthesescenario besproken werd. Er was consensus rond het robuust wegennet, het fietsroutenetwerk, het overwegvrij spoornet en de multimodale corridors. Er was geen consensus rond het vrachtroutenetwerk.

Op 13 januari 2023 vond de zevende stuurgroep plaats. Deze stuurgroep werd volledig gewijd aan de bespreking van het synthesescenario op vlak van het vrachtroutenetwerk. Er werd nog steeds geen consensus gevonden, maar de stuurgroep besliste om de discussie nog niet te begraven. Er werd afgesproken dat de provincie Antwerpen een begeleidende nota zou opmaken met bijhorende vragen.

Op 31 mei 2023 vond de achtste stuurgroep plaats waarin de stuurgroep besloten heeft om in het kader van het vrachtroutenetwerk verder te werken met concept 1.

Op 27 september 2023 vond de negende stuurgroep plaats waarin de verdere bespreking in verband met het vrachtroutenetwerk en de bespreking van de ontwerpversies van het eindrapport en het actieplan geagendeerd stonden.

Op 20 november 2023 gaf de provincie Antwerpen een toelichting aan het college van burgemeester en schepenen in verband met het eindrapport en het actieplan.

Argumentatie

Goedkeuringsprocedure:

Het schepencollege wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroepleden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27 september 2023. Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring. Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

Samenvatting eindrapport en actieplan:

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.

De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.

Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroutenetwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
- het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
- het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
- het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
- het bijdraagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 3 van 4. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **2941-8194-5206-8602** en wachtwoord **gexola***

- het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarchot – Geel/Herentals

Het eindrapport en het actieplan zijn terug te vinden in de bijlagen.

Besluit

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed.

Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Bijlagen

1. RA_20231031_eindrapport_Zuiderkempen_gecomprimeerd.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Aanwezig:
Stijn Raeymaekers, Burgemeester
Stefanie Vrins, Sander Ooms, Willy Torfs, Schepenen
Liesbeth Lambaerts, Algemeen directeur
Verontschuldigd:
Maurice Helsen, Derde schepen

Zitting van: 11 december 2023

Agendapunt: Kennisname en principiële goedkeuring van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Het college van burgemeester en schepenen,

Aanleiding

Kennisname en principiële goedkeuring van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Regelgeving

Het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017, artikelen 56 en 57;
Het besluit van de gemeenteraad van 1 juli 2019 over de goedkeuring van de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen;
Het besluit van burgemeester en schepenen van 5 oktober 2020 over de goedkeuring van de oriëntatienota Mobiliteitsstudie Zuiderkempen;
Het besluit van burgemeester en schepenen van 14 juni 2021 over de kennisname en goedkeuring van de doelstellingennota Mobiliteitsstudie Zuiderkempen;
Het besluit van burgemeester en schepenen van 16 januari 2023 over de inname standpunt vrachtroutenetwerk (VRN) t.g.v. besprekingen VVR Kempen én Mobiliteitsstudie Zuiderkempen;
Het besluit van burgemeester en schepenen van 12 juni 2023 over de kennisname synthesenota Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Feiten, context en argumentatie

Het schepencollege wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27.09.2023.
Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.
Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.
Samenvatting eindrapport en actieplan:

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren.
Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.
De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.
Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.
Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.
In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.
De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.
Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.
Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid ter hoogte van de spoorwegovergangen,
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies. Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarchot – Geel/Herentals

Financieel

Geen financiële impact

Besluit

Artikel 1. Het schepencollege neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed.
Artikel 2. Het schepencollege legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de info avonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Aldus gedaan in zitting datum als boven.
Bij bevel:

(get.) Liesbeth Lambaerts	(get.) Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Voor eensluidend uittreksel:
Herenthout, 11 december 2023

Liesbeth Lambaerts	Stijn Raeymaekers
Algemeen directeur	Burgemeester

Provincie Antwerpen
Gemeente HERSELT

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 29 januari 2024

Aanwezig: Peter Keymeulen - burgemeester
Kristof Van Dingenen, Mark Van den Wouwer, Geert Sterckx, Elke Verlinden - schepenen
Tina Vervloessem - algemeen directeur
Verontschuldigd: Raf Vangenechten - schepen

OPENBARE WERKEN

41. Mobiliteitsstudie Zuiderkempen_Principiële goedkeuring eindrapport (aanpassing)
1.811.122 VERKEER & VERVOER: mobiliteitsconvenants

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Situering
De mobiliteitstudie Zuiderkempen beoogt de ontwikkeling van een bovenlokale mobiliteitsvisie in de zone die ruwweg begrensd wordt door de E313 - de N13, de N10 en de N19. Aandachtspunten zijn het (zwaar) verkeer door de dorpskernen, verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker en het toekomstig openbaar vervoerbeleid. Deze studie moet leiden tot een uitvoeringsgericht en uitvoerbaar programma met projecten die inspelen op de verschillende vervoersmodi.

Voorgeschiedenis
- Op 7 mei 2018 werd aan de provincie de vraag gesteld door Herselt-Hulshout-Westerlo en Laakdal tot opmaak van een bovenlokale mobiliteitsstudie.
- Op 3 september 2018 besliste de provincie om de studie te verschuiven naar de volgende legislatuur.
- Op 24 juni 2019 keurde de gemeenteraad de engagementsverklaring goed.
- 3 september 2020: Stuurgroep #1
- 9 oktober 2020: Stuurgroep #2
- 16 november 2020: Goedkeuring oriëntatienota college van burgemeester en schepenen
- 9 december 2020: Stuurgroep #3 (scenario's)
- 25 mei 2021: Goedkeuring doelstellingennota college van burgemeester en schepenen
- 30 juni 2021: Stuurgroep #4 (resultaten doorrekening)
- 13 december 2021: Goedkeuring conceptnota college van burgemeester en schepenen
- 20 december 2021: Goedkeuring maatregelen per doelstelling college van burgemeester en schepenen
- 2 februari 2022: Stuurgroep #5 (synthesescenario)
- 15 juni 2022: Stuurgroep #6 (synthesescenario)
- 13 januari 2023: Stuurgroep #7 (vrachtroutenetwerk)

- Op 27 februari vond een toelichting aan het college door de provincie plaats. Het college besliste over de voorkeursscenario's van het vrachtroutenetwerk.
- Op 31 mei 2023 vond stuurgroep #8 plaats. Scenario 1 zal verder uitgewerkt worden als vrachtroutescenario.
- Op 19 september werd ontwerp van eindnota ontvangen.
- Op 27 september 2023 vond stuurgroep #9 plaats (presentatie eindrapport).
- Op 2 oktober 2023 gaf het college van burgemeester en schepenen goedkeuring aan het ontwerp eindrapport.
- Op 11 december 2023 werd het eindrapport niet goedgekeurd door het college.

Wettelijke gronden
Decreet lokaal bestuur

Toelichting en advies
- Op 12 januari 2024 werd de beslissing van 11 december overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen.
- Op 15 januari 2024 werd een mail ontvangen van de dienst mobiliteit van de provincie (als bijlage).
- De provincie stelt 3 opties voor :
    - Optie 1 - Indien aanpassing van het collegebesluit mogelijk is
        - Artikel 1: Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed mits aandacht voor volgende bezorgdheden en opmerkingen:
            - De alinea op p 81 met de tekst “De gemeente wenst de open ruimte te vrijwaren en het gewestplantracé voor een rondweg niet te realiseren. Men opteert voor een doortocht waarbij er een nieuwe aansluiting van de N212 op rotonde de N19-N152 wordt gerealiseerd (schetsontwerp gemaakt door AWV)" vervangen door “De gemeente wenst de open ruimte te vrijwaren en het gewestplantracé voor een rondweg niet te realiseren. Men opteert voor een doortocht waarbij er een nieuwe aansluiting van de N212 op rotonde de N19-N152 wordt bestudeert "
            - Het college staat achter de visie om in de toekomst het BFF verder te realiseren. Het is aan het gemeentebestuur om te bepalen wanneer dit financieel haalbaar is en kan worden opgenomen in het meerjarenplan.
            - Het college kan met sluiten van de overweg Hamerstraat akkoord gaan, op voorwaarde dat een alternatief voor fietsers wordt voorzien. Het sfeerbeeld van Infrabel kan worden gerealiseerd als er noodzakelijke flankerende maatregelen worden genomen.
            - Volgende zaken mee op te nemen in het actieplan, kaderend in de visietekst over het downgraden van de Herentalsesteenweg en de realisatie van het vrachtroutenetwerk:
                - Herinrichting van het kruispunt N152 – N15
                - Herinrichting van het kruispunt N15 – N19
        - Artikel 2: Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad van maart 2024, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.
    - Optie 2 - Als het collegebesluit niet aangepast kan worden, aanpassing van de tekst in het eindrapport :
        - De alinea op p 81 met de tekst “De gemeente wenst de open ruimte te vrijwaren en het gewestplantracé voor een rondweg niet te realiseren. Men opteert voor een doortocht waarbij er een nieuwe aansluiting van de N212 op rotonde de N19-N152 wordt gerealiseerd (schetsontwerp gemaakt door

AWV)" vervangen door “De gemeente wenst de open ruimte te vrijwaren en het gewestplantracé voor een rondweg niet te realiseren. Men opteert voor een doortocht waarbij er een nieuwe aansluiting van de N212 op rotonde de N19-N152 wordt bestudeerd "
- Volgende zaken mee op te nemen in het actieplan, kaderend in de visietekst over het downgraden van de Herentalsesteenweg en de realisatie van het vrachtroutenetwerk:
  - Herinrichting van het kruispunt N152 – N15
  - Herinrichting van het kruispunt N15 – N19
- Een gemeenteraadsbesluit maken met volgende opmerkingen:
  - De gemeenteraad staat achter de visie om in de toekomst het BFF verder te realiseren. Het is aan het gemeentebestuur om te bepalen wanneer dit financieel haalbaar is en kan worden opgenomen in het meerjarenplan.
  - De gemeenteraad kan met sluiten van de overweg Hamerstraat akkoord gaan, op voorwaarde dat een alternatief voor fietsers wordt voorzien. Het sfeerbeeld infrabel kan worden gerealiseerd als er noodzakelijke flankerende maatregelen worden genomen.

- Optie 3 - niet goedkeuring en stopzetten van het afgesproken traject infoavonden gemeenteraadsleden in februari om vervolgens in maart naar de gemeenteraden te gaan?

Argumentatie van het college van burgemeester en schepenen leidende tot het uiteindelijke besluit
Het college wenst het besluit van 11 december 2023 te vervangen door onderhavig besluit zijnde :
optie 1?
optie 2?
optie 3?

BESLUIT
Artikel 1:
Het college wenst het besluit van 11 december 2023 in te trekken en te vervangen door onderhavig besluit.

Artikel 2:
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed mits aandacht voor volgende bezorgdheden en opmerkingen:

- De alinea op p 81 met de tekst “De gemeente wenst de open ruimte te vrijwaren en het gewestplantracé voor een rondweg niet te realiseren. Men opteert voor een doortocht waarbij er een nieuwe aansluiting van de N212 op rotonde de N19-N152 wordt gerealiseerd (schetsontwerp gemaakt door AWV)" vervangen door “De gemeente vreest dat het niet realistisch is om de open ruimte aan te snijden om het gewestplantracé voor een rondweg te realiseren. Een MER-studie voorafgaand is noodzakelijk. Een objectief afwegingskader is noodzakelijk om deze keuze te kunnen maken. De gemeente vraagt om de haalbaarheid en opportuniteit van een doortocht te onderzoeken waarbij er een nieuwe aansluiting van de N212 op rotonde de N19-N152 wordt gerealiseerd en af te wegen tegen een voorsorteerstrook aan kruispunt Dorp - Blaubergsesteenweg."
- Het college staat achter de visie om in de toekomst het BFF verder te realiseren. Het is aan het gemeentebestuur om te bepalen wanneer dit financieel haalbaar is en kan worden opgenomen in het meerjarenplan.
- Het college kan met sluiten van de overweg Hamerstraat akkoord gaan, op voorwaarde dat ter plaatse een alternatief voor fietsers wordt voorzien. Het

sfeerbeeld van Infrabel kan enkel worden gerealiseerd als er noodzakelijke flankerende maatregelen worden genomen.

- Volgende zaken mee op te nemen in het actieplan, kaderend in de visietekst over de realisatie van het vrachtroutenetwerk:
  - Herinrichting van het kruispunt N152 – N15
  - Herinrichting van het kruispunt N15 – N19
  - vrijliggende fietspaden aan de N15, N19 en N152.

Artikel 3:
Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad van maart 2024, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Namens het college van burgemeester en schepenen:

de algemeen directeur — de burgemeester
Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

Voor eensluidend afschrift:

de algemeen directeur — de burgemeester

GEMEENTEBESTUUR VAN HERSELT – ANTWERPEN

Tina Vervloessem — Peter Keymeulen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Provincie ANTWERPEN

Arrondissement TURNHOUT

GEMEENTE 2235 Hulshout

ZITTING VAN 11 DECEMBER 2023

Aanwezig:
Elien Bergmans: waarnemend burgemeester
Joost Verhaegen, Hilde Van Looy, Karolien Laeremans, Elias De Wever: schepenen
Ria Van den Eynde: algemeen directeur

Verontschuldigd:
Geert Daems: burgemeester

BESLISSING: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Toelichting en goedkeuring eindrapport en actieplan.

Feiten en context

- 6 september 2019: Het college van burgemeester en schepenen beslist de engagementsverklaring voor deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen te ondertekenen.
- 3 november 2020: Het college van burgemeester en schepenen beslist de oriëntatienota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.
- 3 november 2020: Het college van burgemeester en schepenen beslist de doelstellingennota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed te keuren.
- 4 oktober 2021: De dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen is de resultaten van het scenario onderzoek komen toelichten in de collegezitting.
- 21 december 2021: Het college van burgemeester en schepenen heeft de visie elementen die als input dienen om het synthesescenario uit te schrijven goedgekeurd.
- 13 maart 2023: De dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen is de verschillende concepten voor een vrachtroutenetwerk komen toelichten.
- 24 juli 2023: Het college van burgemeester en schepenen beslist welk standpunt wordt ingenomen over de concepten over het vrachtroutenetwerk.
- 24 juli 2023: Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- 31 oktober 2023: De opmerkingen van stuurgroep en zijn aangepast of toegevoegd aan de eindvisie en het bijhorende actieplan van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Januari-Februari 2024: Infoavonden voor gemeenteraadsleden van betrokken gemeentes.
- Volgende personen nemen deel aan de toelichting:
    - College van burgemeester en schepenen
    - Mobiliteitsambtenaar
    - Vertegenwoordiger van dient mobiliteit provincie Antwerpen
- Na akkoord van het schepencollege van Olen is er consensus over het vrachtroutenetwerk.
- Goedkeuringsprocedure:
    - Het schepencollege wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
    - Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27.09.2023.
    - Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.
    - Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.
- Samenvatting eindrapport en actieplan:
  Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.

De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.

Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarchot – Geel/Herentals

Juridische gronden

- 22 december 2017: Decreet lokaal bestuur: artikel 56.

Argumentatie

De eindvisie en het bijhorende actieplan legt een visie vast voor de Zuiderkempen. Deze eenduidige visie creëert duidelijkheid voor de weggebruiker, van trage weggebruiker tot en met vrachtverkeer, en een houvast voor de gemeentebesturen om toekomstige investeringen in het wegennet slim te kunnen plannen.

Financiële weerslag
Aan dit besluit zijn geen directe financiële gevolgen verbonden.
BESLUIT:
Artikel 1:
Het college van burgemeester en schepenen beslist kennis te nemen van de toelichting van dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen over het eindrapport en het bijhorende actieplan van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
Artikel 2:
Het college van burgemeester en schepenen beslist kennis te nemen van het eindrapport en actieplan mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Bij verordening
de algemeen directeur
(get.)
Ria Van den Eynde

de waarnemend burgemeester
(get.)
Elien Bergmans

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

Bij verordening
De algemeen directeur

de burgemeester

Ria Van den Eynde

Geert Daems

Provincie **Antwerpen**
Arrondissement **Turnhout**
Gemeente Laakdal

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van 14 december 2023

Aanwezig: Benny Smets (Schepen), Frank Sels (Schepen), Jurgen Mensch (Schepen), Raf Moons (Schepen), Jerry Verspreet (Algemeen directeur)
Verontschuldigd/Afwezig: Tine Gielis (Burgemeester), Gerda Broeckx (Schepen)

01.09 Mobiliteit
Studie Zuiderkempen provincie Antwerpen: eindrapport.

AANLEIDING EN FEITELIJKE CONTEXT

Het schepencollege wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen..

ARGUMENTATIE

Gelet op onderstaande beslissingen van het college:

- Collegebesluit waarin beslist is de engagementsverklaring voor deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen te ondertekenen, in de zitting van 5 september 2019;
- Kennisname van de knelpunten en kansenfiche als input voor de oriëntatienota, in de zitting van 13 augustus 2020;
- Collegebesluit in de zitting van 15 oktober 2020, waarin de Oriëntatienota werd goedgekeurd;
- Collegebesluit in de zitting van 3 juni 2021, waarin de Doelstellingennota werd goedgekeurd;
- Collegebesluit in de zitting van 23 maart 2023, waarin een stand punt is ingenomen over de concepten over het vrachtroutenetwerk;
- Collegebesluit in de zitting van 1 juni 2023, waarin kennis is genomen van de synthesenota;

Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27.09.2023.

Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.

Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

<u>Samenvatting eindrapport en actieplan:</u>

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 1 van 3. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **2440-1365-4891-8158***

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.

De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks reulsteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.

Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 2 van 3. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **2440-1365-4891-8158***

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarchot – Geel/Herentals

BESLUIT

Artikel 1

Het schepencollege heeft kennisgenomen van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed.

Artikel 2

Het schepencollege legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de info avonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd. Het schepencollege vraagt om de raadsleden op de hoogte te brengen van deze info avonden en dit ook ter kennisgeving te brengen op de Gecoro.

Gedaan te Laakdal in zitting zoals voormeld.

Namens het schepencollege,

De algemeen directeur
Get. Jerry Verspreet

De burgemeester-voorzitter
Get. Tine Gielis

Voor éénsluidend afschrift,

De algemeen directeur
Jerry Verspreet

De burgemeester
Tine Gielis

*Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 3 van 3. Verifieerbaar via **code.esignflow.be** met code **2440-1365-4891-8158***

Zitting van 08 januari 2024

B.6 Eindrapport mobiliteitsstudie Zuiderkempen. GOEDKEURING EN VERZENDEN NAAR DE GEMEENTERAAD.

BESLUIT:

Het schepencollege neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed.

Het schepencollege legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, na de info avonden door de provincie

https://lier.meetingburger.net/cbs/c21f7be4-4e8b-4b71-9a27-6660d9e8607c/besluitenlijst#3c09b017-8dab-43ab-85f6-ba300e4aa21a

Valideer dit document op **www.nijlen.be** met code 5ytt9b-c6n23r-yx4xs2-bf

college van burgemeester en schepenen

Besluit

Zitting van 22 januari 2024
Afdeling ruimte - Ruimte

Getekend door

HD 2 Principiële goedkeuring eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen

Samenstelling:

Aanwezig:

Paul Verbeeck, burgemeester; Victor De Groof, schepen; Griet Van Olmen, schepen; Luc Luyten, schepen; Paul Laurijssen, schepen; Tom Covens, schepen; Veerle Poelmans, algemeen directeur

Verontschuldigd:

Lien Du Four, schepen

Beschrijving

Aanleiding en context

De gemeente ontving via e-mail het eindrapport en actieplan van de bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Er wordt gevraagd om de het eindrapport en actieplan ter kennisneming voor te leggen aan het schepencollege en dit principieel goed te keuren.
Hierop zullen infoavonden georganiseerd worden voor leden van de gemeenteraden door de provincie Antwerpen waarna het schepencollege het eindrapport en actieplan van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring kan voorleggen aan de gemeenteraad.

Argumentatie

Goedkeuringsprocedure:

Het college wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroepleden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27 september 2023.
Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.
Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

Samenvatting eindrapport en actieplan:

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het college gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.
De visie is een modal shift te realiseren door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.
Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.
Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.
In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.
De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.
Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat

niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.
Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
- Het bijdraagt aan de verkeersveiligheid ter hoogte van de spoorwegovergangen,
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.
Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier - Herentals
- Lier - Aarschot
- Aarschot - Geel/Herentals

Besluit

Artikel 1
Het college neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel mits opmerking goed:

- Elke verwijzing naar Kruiskensberg dient gereduceerd te worden tot bekijken wat er daar mogelijk is.
- Het eindrapport moet geen directe verwijzing bevatten naar het knippen of verwijderen van de Kruiskensbaan.

Artikel 2
Het college legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.
Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het college van burgemeester en schepenen

burgemeester	algemeen directeur
Paul Verbeeck	Veerle Poelmans

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 7 december 2023

Verslag van het eindrapport mobiliteitsstudie Zuiderkempen van oktober 2023. Kennisname en standpuntbepaling.

Aanwezigheden

Aanwezig	Seppe Bouquillon, burgemeester
	Ellen Deswert, Sander Verboven, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
	Jeroen Peeters, algemeen directeur
Verontschuldigd	Elke Tweepenninckx, schepen

Motivering

Context en argumentatie

Het verslag van het eindrapport mobiliteitsstudie Zuiderkempen van oktober 2023 wordt ter kennisname aan het college voorgelegd. Daarbij wordt het college ook verzocht om zijn standpunt te bepalen over de voorgelegde vragen uit dit verslag.

Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27 september 2023.

Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring.

Na de schriftelijke goedkeuring worden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

Samenvatting eindrapport en actieplan:

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.

- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de synthesenota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een Kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd.
De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.
Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroutenetwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren.
- Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen.
- Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken.

- Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert.
- Het bijdraagt aan de verkeersveiligheid ter hoogte van de spoorwegovergangen.
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarschot – Geel/Herentals

Beslissingsbevoegdheid

- decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, zoals gewijzigd, artikel 56

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het verslag van het eindrapport mobiliteitsstudie Zuiderkempen van oktober 2023.

Het college van burgemeester en schepenen keurt het eindrapport principieel goed onder de voorwaarden die het reeds formuleerde in de zitting van 16 november 2023 volgens bijlage.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
burgemeester,
Seppe Bouquillon

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur

burgemeester

PLAATSELIJK BESTUUR VAN OLEN
Prov. Antwerpen

Jeroen Peeters

Seppe Bouquillon

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 16 november 2023

Mobiliteit - Principiële goedkeuring voorkeurscenario studie Zuiderkempen

Aanwezigheden

Aanwezig Seppe Bouquillon, burgemeester
Ellen Deswert, Elke Tweepenninckx, Sander Verboven, Kris Gebruers, Chris Bakelants, schepenen
Jeroen Peeters, algemeen directeur

Motivering

Voorgeschiedenis

Het college nam in zitting van 27 juni 2019 kennis van het verslag en bijlagen van de startvergadering van 10 mei 2019 over de mogelijke opstart van een bovengemeentelijk mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Het college besliste in zitting van 8 augustus 2019 de engagementsverklaring voor deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempen te ondertekenen.

Het college nam in zitting van 22 oktober 2020 kennis van het verslag en bijlagen van de stuurgroepvergadering #2 van 30 september 2020, waarin de definitieve oriëntatienota en een eerste aanzet tot doelstellingennota werden besproken.

In de zitting van 8 oktober 2020 werd door het college de oriëntatienota goedgekeurd.

In de zitting van 17 juni 2021 werd door het college de doelstellingennota goedgekeurd.

Het college werd op 6 januari 2022 in kennis gesteld van de conceptnota, het evaluatierapport en de ruimtelijke scenario's die werden toegelicht in de stuurgroep van 30 juni 2021 en die in de ambtelijke werkgroep 8 september 2021 besproken zijn.

Vandaag wil de stuurgroep terugkomen op de scenario's voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Hulshout-Heultje met als voorstel:

- Behoud van de actuele bedrijvigheid.
- Daarbij kan men trachten bij te sturen door slechts 2 vrachtroutes te behouden waardoor de druk op de dorpskernen vermindert. Cfr. Scenario 1 verkeersmodel met ontsluiting via de Oostelijke Rondweg van Heist-op-den-Berg naar de N10-E314 en via Heultje naar de N152 en via de N15 – N19 naar de E313.

Beslissingsbevoegdheid

- decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, zoals gewijzigd, artikel 56

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen gaat principieel akkoord met het voorkeurscenario dat een route via N152 Olen bevat.

Het college heeft echter grote bezorgdheden over de doorstroming N152 die negatieve effecten heeft tot op E313 en wil dit principieel akkoord enkel onderschrijven mits volgende voorwaarden:

- De stuurgroep geeft een gerichte opdracht aan AWV voor het voeren van een grondig onderzoek naar de effecten van de verkeerslichtenregeling aan Dorp met als doel een optimalisatie van de afstemming van de kruispunten N152 met Bulestraat en Tramstraat.
  AWV betrekt het lokaal bestuur Olen actief bij het onderzoek, het formuleren van voorstellen en de hieraan gekoppelde actie voor het uitvoeren van de aanpassing op korte termijn.
- De stuurgroep geeft een gerichte opdracht aan AWV voor het voeren van een grondig onderzoek naar de verkeersafwikkelingen aan N152 - Industrielaan met als doel het verbeteren van de linkse beweging komende van Herentals. Hiervoor werden in het verleden aanpassingsvoorstellen gedaan voor de groentijd en de fysieke lengte van de afslagstrook.
  AWV betrekt het lokaal bestuur Olen actief bij het onderzoek, het formuleren van voorstellen en de hieraan gekoppelde actie voor het uitvoeren van de aanpassing op korte termijn.
- De stuurgroep bekijkt grondig de mogelijkheden voor handhaving van de aanbevolen routes door middel van bijvoorbeeld routecamera's langs N152 om af te dwingen dat deze route gebruikt wordt in de richting van Antwerpen en niet richting Limburg.
- De stuurgroep voorziet een actie voor AWV voor het aanbrengen van een veilige oversteekplaats voor de actieve weggebruiker aan N152 - Kattestraat.
- De stuurgroep voorziet een actie voor AWV voor het plaatsen van bijkomende signalisatie aan de afritten E313 – N152 in de richting van Industrielaan om de dorpskern te ontlasten.
- De stuurgroep steunt Olen in de overtuiging dat N152 ter hoogte van de dorpskern tijdelijk en een aantal keer per jaar kan afgesloten worden in functie van de veiligheid van evenementen en neemt dit op als dwingend actiepunt voor goedkeuringen van AWV.

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

(was getekend)
burgemeester,
Seppe Bouquillon

Voor eensluidend afschrift

algemeen directeur

burgemeester

PLAATSELIJK BESTUUR VAN OLEN
Prov. Antwerpen

Jeroen Peeters

Seppe Bouquillon

College van burgemeester en schepenen
Ontwerpbesluit

Zitting van 15 januari 2024
Westerlo - Mobiliteit

2023_CBS_01890 - Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - eindrapport en actieplan - Kennisneming

Auteur
Inge Verwimp

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
Voorgeschiedenis

- In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.
- Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:
- Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.
- Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.
- Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.
- In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed. Deze goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.
- In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.
- Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).
- Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerp. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.
- Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het

studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.

- Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit opmerkingen inzake de ontwerporiëntatienota aan Provincie Antwerpen.
- Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerporiëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Tijdens zitting van het college op 15 september 2020 werd de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Tijdens diezelfde zitting nam het college kennis van de doelstellingennota.
- Tijdens zitting van 31 mei 2021 keurde het college de definitieve versie van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college wenste toch nogmaals het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 29 november 2021 licht dienst mobiliteit van Provincie Antwerpen de onderzoeksresultaten van de scenario's en de mogelijkheden voor onze gemeente toe. Het evaluatierapport en bespreking van de visie elementen worden toegelicht.
- Tijdens zitting van de gemeenteraad op 13 december 2021 werd kennis genomen van de stand van zaken en de toelichting van de verschillende scenario's en hun mobiliteitseffecten. De gemeenteraad nam tevens kennis van de conceptnota, het evaluatierapport en de ruimtelijke scenario's voor het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De gemeenteraadsleden gaven aan welke maatregelen voor gemeente Westerlo belangrijk zijn om de doelstellingen binnen studie Zuiderkempen te behalen.
- Tijdens zitting van 30 mei 2022 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Dienst mobiliteit bezorgde de feedback vanuit het college op 10 juni 2022 aan mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Op 15 juni 2022 vond een zesde stuurgroep plaats. Hierin werd bijkomend toelichting gegeven over het synthesescenario en werden de belangrijkste onderdelen van het plan opgelijst. Inzake het vrachtroutenetwerk kon nog geen consensus gevonden worden. Gemeente Westerlo vroeg provincie om bijkomende tellingen te organiseren naar herkomst- en bestemmingsvrachtverkeer.
- Op 8 december 2022 werd een bilateraal overleg georganiseerd tussen gemeente Westerlo en studiebureau Vectris/provincie Antwerpen. Tijdens dit overleg werden een aantal lokale ingrepen voorgesteld om een multimodale ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Hulshout-Heultje te bekomen. Burgemeester en schepen van mobiliteit waren ontstemd over het resultaat. Gemeente Westerlo blijft ijveren voor een spreiding van de lasten van het vrachtverkeer en verwacht een meer dwingende visie die een oplossing moet bieden aan de ontsluitingsproblematiek van Heultje.
- Op 13 januari 2023 vond een zevende stuurgroep plaats. Hierin werd een toelichting gegeven over de bestuurde concepten en de resultaten van de doorrekening van het vrachtroutenetwerk en de verschillen tussen de vrachtroutenetwerk concepten. De verschillende stakeholders bespraken deze concepten. Het overleg werd besloten zonder consensus. De discussie werd echter nog niet begraven. De voorzitter engageerde zich om in overleg te gaan met de verschillende colleges over de pro's en contra's van de voorgestelde concepten. De colleges werd gevraagd om minimum 2 concepten te benoemen die voor hun bespreekbaar zijn om verder uit te werken. Ook eventuele breekpunten worden gevraagd.
- Tijdens overleg op 27 maart 2023 met de gedeputeerde van provincie Antwerpen, voorzitter van studie Zuiderkempen, herhaalde het college van burgemeester en schepenen de wens tot maximale spreiding van het vrachtverkeer. Eén route naar Heist-op-den-Berg en twee routes naar de E313. Het college herhaalde tevens dat de verantwoordelijkheden door gemeente

Westerlo worden opgenomen om een 'deel' van het vrachtverkeer door Heultje te laten rijden. Binnen een optimale spreiding dienen ook andere gemeenten een deel van het vrachtverkeer op hun grondgebied toe te laten. Deze spreiding kan realistisch aangeboden worden via bestaande wegenis. Gemeente Westerlo gaf aan, samen met gemeente Hulshout, nieuwe verkeerstellingen te organiseren en een bevraging over bestemmingen en routes van en naar het bedrijventerrein Hulshout-Heultje te richten aan alle bedrijven ter plaatse gevestigd.

- Op 31 mei 2023 vond een achtste stuurgroep plaats. Hierin werd een oproep gelanceerd om de synthesenota van de studie aan de schepencolleges voor te leggen ter kennisname. De voorzitter stelde vast dat concept 1 van het vrachtroutenetwerk het meest gedragen is. Gemeentes Westerlo en Hulshout gaven aan eerst bijkomend onderzoek te willen doen, alvorens kennis te nemen van deze nota en/of een voorkeurscenario aan te duiden.
- Gemeente Hulshout en gemeente Westerlo organiseerde in juni 2023 gezamenlijk een bevraging over bestemmingen en routes van en naar bedrijventerrein Hulshout-Heultje, gericht aan alle bedrijven ter plaatse gevestigd.
- Op 28 juni 2023 vond een info-avond plaats met de bedrijven uit het bedrijventerrein Hulshout-Heultje met presentatie van de resultaten uit deze bevraging. De inzichten, visies en herkomst en bestemmingsroutes werden met de bedrijven, de effectieve gebruikers van het vrachtroutenetwerk van en naar het a-typisch gelegen bedrijventerrein Hulshout-Heultje, besproken.
- Tijdens zitting op 24 juli 2023 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en merkte op dat de voorkeursconcepten in verband met het vrachtroutenetwerk voorwerp uitmaakte van een apart besluit.
- Het college van burgemeester en schepenen bevestigde tijdens zitting op 29 augustus 2023 zijn goedkeuring van 31 mei 2021 over de doelstellingen binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen en gaf mee dat de aanleg van nieuwe wegenis voor het college bespreekbaar is, mits hiervoor voldoende maatschappelijk draagvlak bestaat. In diezelfde zitting gaf het college nogmaals mee een optimale spreiding van het vrachtverkeer na te streven van en naar bedrijventerrein Hulshout-Heultje door verder gebruik te kunnen maken van de op- en afritten van de E313, met name 'Herentals Industrie (21)' 'Herentals Oost (22)' en 'Geel West (23)'. Daar geen van de voorgestelde scenario's aansluit bij het standpunt van optimale spreiding, wenste het college geen voorkeursscenario aan te duiden.

Argumentatie

Een negende stuurgroep werd georganiseerd op 27 september 2023. De klemtoon van deze stuurgroep betrof de visie in het eindrapport en actieplan.

De collegebesluiten met voorkeursconcepten inzake het vrachtroutenetwerk van gemeenten Hulshout en Westerlo werden inmiddels aan provincie overgemaakt. Provincie mocht op haar beurt nog contacten hebben met de bedrijven in het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De bedrijfssector vraagt een betere ontsluiting naar de N152 en wenst dit mee op te nemen in het vrachtroutenetwerk. De bedrijven zijn tevens vragende partij voor een ontsluiting via de dorpskern van Olen. De bedrijven willen ook afspraken maken met de betrokken gemeenten over spreiding van de vrachtroutes bv. vrachtverkeer van/naar Luik via N19, van/naar Antwerpen via N152. Zowel gemeente Hulshout als gemeente Westerlo kunnen zich vinden in de visie van de bedrijven om de N152 toe te voegen aan het vrachtnetwerk. De voorzitter van mobiliteitsstudie Zuiderkempen deelt mee dat er nog een bilateraal overleg met de gemeente Olen volgt op korte termijn om deze visie verder uit te klaren.
De burgemeester van Herselt vraagt aan gemeente Hulshout en gemeente Westerlo ook een lange termijnvisie uit te werken. Als de site van transportbedrijf Michiels en Hendrickx ooit te koop komt te staan, dan gaat er zich toch geen nieuwe transporteur mogen vestigen? Is er een visie op herlokalisatie en uitdoven?

Provincie Antwerpen licht de visie inzake het eindrapport van de studie en het actieplan toe.
Samenvatting eindrapport en actieplan

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren (modal shift). Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

- De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.
- Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.
- Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.
- In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd. De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.
- Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.
    - Ingebruikname van de N152 binnen het vrachtroutenetwerk werd nog besproken met gemeente Olen. Het desbetreffend collegestandpunt hierover werd nog niet aan het eindrapport toegevoegd bij het schrijven van dit besluit.
- Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies. De studie heeft aangetoond dat:
    - Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
    - Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
    - Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
    - Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,

- Het bij draagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,
- Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarschot – Geel/Herentals

Het regionale mobiliteitsplan (RMP) Kempen verwijst naar het actieplan van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en werd bij de andere vervoerregio reeds getoetst.
Het uitvoeren van het actieplan is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Provincie kan een mandaat krijgen van de gemeenten voor x-aantal acties. De acties welke in het plan werden opgenomen zijn afhankelijk van de opmaak van de meerjarenplannen/budgetten in de volgende legislatuur, dit zowel voor provincie als gemeenten.
Het eindrapport en actieplan bevat concrete maatregelen en trekkers voor de uitvoering en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. Een delegatie van provincie Antwerpen licht dit eindrapport en het actieplan toe tijdens zitting van het college.

Goedkeuringsprocedure:
Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de negende stuurgroep. Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrappoort en actieplan wordt nu principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege. Dit collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring
Na de schriftelijke goedkeuring worden info-avonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025
- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het toegelichte en besproken eindrapport binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het toegelichte en besproken actieplan binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 3
Het college van burgemeester en schepenen wenst extra aandacht te vestigen op actiepunt B2 'studie complexe projecten optimalisatie ontsluiting bedrijventerrein Hulshout-Heultje naar N152' met als doelstelling het verbeteren van de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid in de kern van Heultje en een betere en multimodale bereikbaarheid van het bedrijventerrein Hulshout-Heultje.
Het college stelt voorop dat er voldoende draagvlak dient te zijn, wanneer zulk onderzoek/studie een voorkeurstracé aanduidt, met eventuele aanleg van nieuwe wegen.
Dit conform de teksten opgenomen in het eindrapport onder 5.3.1 Wegennetwerk – A. Herinrichting doortochten.

Artikel 4
Het college van burgemeester en schepenen is akkoord met de ontsluiting van de Zuiderkempen voor het vrachtverkeer naar de hoofdwegen via de hoofdontsluitingsstructuur N14, N10 en N19 en opname van de N152, waarover consensus werd bereikt door de stuurgroep binnen studie Zuiderkempen.
Het college van burgemeester en schepenen wenst hierbij te onderstrepen dat de route via N152 gevrijwaard dient te zijn van enige tonnagebeperking en voldoende dient uitgerust te zijn om een vlotte doorstroming van zowel vrachtverkeer als personenvervoer te verzekeren.

Artikel 5
Het college van burgemeester en schepenen merkt op dat er een interlokale verbinding tussen Heist-op-den-Berg en Herentals werd vastgesteld via Herentalsesteenweg – Hulshoutsesteenweg – Krombeekweg – 's Herenweg – Itegemsesteenweg – Uilenberg - Boudewijnlaan – Herentalsesteenweg – Herenthoutseweg - Toekomstlaan en Wolfstee.
Een interlokale weg behoort tot het dragende netwerk met verbinding tussen niet-aanpalende gemeenten en kan ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen. Eén van de basisprincipes van een interlokale weg is dat deze ontworpen is voor het verkeersveilig gebruik door alle types van verkeer, en dus ook vrachtverkeer.
Het college van burgemeester en schepenen wenst hierbij te benadrukken dat lokale ingrepen zoals tonnagebeperkingen met oog op het weren van vrachtverkeer ook in de toekomst niet kunnen.

Artikel 6
Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad van februari 2024, nadat de info avonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

College van burgemeester en schepenen
Besluit

KENNIS GENOMEN
Zitting van 15 januari 2024
Westerlo - Mobiliteit

---

24 2023_CBS_01890 Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - eindrapport en actieplan - Kennisneming

Samenstelling:

Aanwezig:
Guy Van Hirtum, voorzitter; Tinne Wuyts, schepen; Filip Verrezen, schepen; Kelly Verboven, schepen; Kristof Welters, schepen; Paul Helsen, voorzitter BCSD en schepen; Jo Vankrunkelsven, algemeen directeur

Verontschuldigd:
Clyde Tai-Apin, schepen

Beschrijving

Voorgeschiedenis en context
Voorgeschiedenis

- In zitting van 18 mei 2018 besliste het college om samen met de gemeentebesturen van Herselt, Hulshout en Laakdal een vraag te richten aan het provinciebestuur van provincie Antwerpen, om naar analogie met de mobiliteitsstudies Noorder- en Middenkempen, een mobiliteitsstudie uit te voeren voor het gebied Zuiderkempen, Noord-Hageland, het gebied tussen de E313 en de E314.
- Op 25 mei 2018 vertrok hiertoe een brief naar de deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin werden de belangrijkste knelpunten aangehaald:
- Op 7 augustus 2018 ontving het gemeentebestuur een antwoord op het schrijven met mededeling dat de provinciale dienst Mobiliteit een lijst opstelde met mogelijke mobiliteitsprojecten waar de provincie zich in de volgende legislatuur op kan focussen. Een bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Zuiderkempen werd in deze lijst opgenomen.
- Op 6 december 2018 werd telefonisch bevestigd dat de studie opgenomen is in het nieuwe bestuursakkoord van de deputatie en dat de studie zal uitgevoerd worden.
- Op 10 mei 2019 ging een verkennende vergadering door met alle betrokken gemeenten. Tijdens dit overleg werd de aanpak en de bereidheid van de gemeenten om mee te werken aan deze studie besproken. De knelpunten werden kort aangehaald, de processtructuur werd toegelicht en een timing voor het verloop van de studie werd voorop gesteld.
- In zitting van 26 juli 2019 keurde het college het ontwerpbestek voor de mobiliteitsstudie Zuiderkempen, dat in opdracht van de provincie Antwerpen wordt uitgevoerd, goed. Deze goedkeuring werd op 6 augustus 2019 overgemaakt aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen. In diezelfde zitting nam het college kennis van de engagementsverklaring en gaf dienst mobiliteit opdracht om deze ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.
- In zitting van 16 september 2019 hecht de gemeenteraad goedkeuring aan de engagementsverklaring in kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Zuiderkempen.

- Op 11 mei 2020 werd een inventarisatie van knelpunten en kansen opgemaakt. Vanuit dienst mobiliteit werd deze fiche ingevuld en doorgestuurd met nadruk op de knelpunten privaat vervoer (doorstroming en verzadiging verbindingsas Zammel - Herselt N19, De Merodedreef) en knelpunten vrachtvervoer (ontsluiting bedrijventerrein Hulshout - Heultje).
- Op 5 juni 2020 bezorgde dienst Mobiliteit van provincie Antwerpen een ontwerp Oriëntatienota voor de mobiliteitsstudie ter voorbereiding van de eerste stuurgroep, geagendeerd op 1 juli 2020. Het betreft een oriëntatienota in ontwerp. Er wordt benadrukt dat de nota nog niet volledig is en een aantal zaken nog moeten worden vervolledigd.
- Op 1 juli 2020 vond een eerste stuurgroep plaats. Hier konden de deelnemende gemeenten kennis maken met het studiegebied Zuiderkempen en met elkaars verwachtingen voor het studiegebied, aan hand van de ontwerp-oriëntatienota en de ingevulde fiches aangaande knelpunten en kansen.
- Op 17 augustus 2020 bezorgde dienst mobiliteit opmerkingen inzake de ontwerporiëntatienota aan Provincie Antwerpen.
- Op 31 augustus 2020 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerporiëntatienota, fiche knelpunten en kansen en verslag van de eerste stuurgroep van mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Tijdens zitting van het college op 15 september 2020 werd de definitieve versie van de oriëntatienota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goedgekeurd. Tijdens diezelfde zitting nam het college kennis van de doelstellingennota.
- Tijdens zitting van 31 mei 2021 keurde het college de definitieve versie van de doelstellingennota mobiliteitsstudie Zuiderkempen goed. Het college wenste toch nogmaals het belang te onderstrepen van de betrokkenheid van het gebied tussen E313 en E314en het gebied Noord-Hageland in het bijzonder en de participatie van de Vlaams-Brabantse gemeenten in kwestie.
- Tijdens zitting van het college van burgemeester en schepenen op 29 november 2021 licht dienst mobiliteit van Provincie Antwerpen de onderzoeksresultaten van de scenario's en de mogelijkheden voor onze gemeente toe. Het evaluatierapport en bespreking van de visie elementen worden toegelicht.
- Tijdens zitting van de gemeenteraad op 13 december 2021 werd kennis genomen van de stand van zaken en de toelichting van de verschillende scenario's en hun mobiliteitseffecten. De gemeenteraad nam tevens kennis van de conceptnota, het evaluatierapport en de ruimtelijke scenario's voor het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De gemeenteraadsleden gaven aan welke maatregelen voor gemeente Westerlo belangrijk zijn om de doelstellingen binnen studie Zuiderkempen te behalen.
- Tijdens zitting van 30 mei 2022 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de ontwerp synthesenota en de ontwerp synthesekaarten binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Dienst mobiliteit bezorgde de feedback vanuit het college op 10 juni 2022 aan mobiliteitsstudie Zuiderkempen.
- Op 15 juni 2022 vond een zesde stuurgroep plaats. Hierin werd bijkomend toelichting gegeven over het synthesescenario en werden de belangrijkste onderdelen van het plan opgelijst. Inzake het vrachtroutenetwerk kon nog geen consensus gevonden worden. Gemeente Westerlo vroeg provincie om bijkomende tellingen te organiseren naar herkomst- en bestemmingsvrachtverkeer.
- Op 8 december 2022 werd een bilateraal overleg georganiseerd tussen gemeente Westerlo en studiebureau Vectris/provincie Antwerpen. Tijdens dit overleg werden een aantal lokale ingrepen voorgesteld om een multimodale ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerrein Hulshout-Heultje te bekomen. Burgemeester en schepen van mobiliteit waren ontstemd over het resultaat. Gemeente Westerlo blijft ijveren voor een spreiding van de lasten van het vrachtverkeer en verwacht een meer dwingende visie die een oplossing moet bieden aan de ontsluitingsproblematiek van Heultje.
- Op 13 januari 2023 vond een zevende stuurgroep plaats. Hierin werd een toelichting gegeven over de bestuurde concepten en de resultaten van de doorrekening van het

vrachtroutenetwerk en de verschillen tussen de vrachtroutenetwerk concepten. De verschillende stakeholders bespraken deze concepten. Het overleg werd besloten zonder consensus. De discussie werd echter nog niet begraven. De voorzitter engageerde zich om in overleg te gaan met de verschillende colleges over de pro's en contra's van de voorgestelde concepten. De colleges werd gevraagd om minimum 2 concepten te benoemen die voor hun bespreekbaar zijn om verder uit te werken. Ook eventuele breekpunten worden gevraagd.

- Tijdens overleg op 27 maart 2023 met de gedeputeerde van provincie Antwerpen, voorzitter van studie Zuiderkempen, herhaalde het college van burgemeester en schepenen de wens tot maximale spreiding van het vrachtverkeer. Eén route naar Heist-op-den-Berg en twee routes naar de E313. Het college herhaalde tevens dat de verantwoordelijkheden door gemeente Westerlo worden opgenomen om een 'deel' van het vrachtverkeer door Heultje te laten rijden. Binnen een optimale spreiding dienen ook andere gemeenten een deel van het vrachtverkeer op hun grondgebied toe te laten. Deze spreiding kan realistisch aangeboden worden via bestaande wegenis. Gemeente Westerlo gaf aan, samen met gemeente Hulshout, nieuwe verkeerstellingen te organiseren en een bevraging over bestemmingen en routes van en naar het bedrijventerrein Hulshout-Heultje te richten aan alle bedrijven ter plaatse gevestigd.
- Op 31 mei 2023 vond een achtste stuurgroep plaats. Hierin werd een oproep gelanceerd om de synthesenota van de studie aan de schepencolleges voor te leggen ter kennisname. De voorzitter stelde vast dat concept 1 van het vrachtroutenetwerk het meest gedragen is. Gemeentes Westerlo en Hulshout gaven aan eerst bijkomend onderzoek te willen doen, alvorens kennis te nemen van deze nota en/of een voorkeurscenario aan te duiden.
- Gemeente Hulshout en gemeente Westerlo organiseerde in juni 2023 gezamenlijk een bevraging over bestemmingen en routes van en naar bedrijventerrein Hulshout-Heultje, gericht aan alle bedrijven ter plaatse gevestigd.
- Op 28 juni 2023 vond een info-avond plaats met de bedrijven uit het bedrijventerrein Hulshout-Heultje met presentatie van de resultaten uit deze bevraging. De inzichten, visies en herkomst en bestemmingsroutes werden met de bedrijven, de effectieve gebruikers van het vrachtroutenetwerk van en naar het a-typisch gelegen bedrijventerrein Hulshout-Heultje, besproken.
- Tijdens zitting op 24 juli 2023 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van de synthesenota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en merkte op dat de voorkeursconcepten in verband met het vrachtroutenetwerk voorwerp uitmaakte van een apart besluit.
- Het college van burgemeester en schepenen bevestigde tijdens zitting op 29 augustus 2023 zijn goedkeuring van 31 mei 2021 over de doelstellingen binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen en gaf mee dat de aanleg van nieuwe wegenis voor het college bespreekbaar is, mits hiervoor voldoende maatschappelijk draagvlak bestaat. In diezelfde zitting gaf het college nogmaals mee een optimale spreiding van het vrachtverkeer na te streven van en naar bedrijventerrein Hulshout-Heultje door verder gebruik te kunnen maken van de op- en afritten van de E313, met name 'Herentals Industrie (21)' 'Herentals Oost (22)' en 'Geel West (23)'. Daar geen van de voorgestelde scenario's aansluit bij het standpunt van optimale spreiding, wenste het college geen voorkeursscenario aan te duiden.

Argumentatie

Een negende stuurgroep werd georganiseerd op 27 september 2023. De klemtoon van deze stuurgroep betrof de visie in het eindrapport en actieplan.

De collegebesluiten met voorkeursconcepten inzake het vrachtroutenetwerk van gemeenten Hulshout en Westerlo werden inmiddels aan provincie overgemaakt. Provincie mocht op haar beurt nog contacten hebben met de bedrijven in het bedrijventerrein Hulshout-Heultje. De bedrijfssector vraagt een betere ontsluiting naar de N152 en wenst dit mee op te nemen in het vrachtroutenetwerk. De bedrijven zijn tevens vragende partij voor een ontsluiting via de dorpskern van Olen. De bedrijven willen ook afspraken maken met de betrokken gemeenten over spreiding van de vrachtroutes bv.

vrachtverkeer van/naar Luik via N19, van/naar Antwerpen via N152. Zowel gemeente Hulshout als gemeente Westerlo kunnen zich vinden in de visie van de bedrijven om de N152 toe te voegen aan het vrachtnetwerk. De voorzitter van mobiliteitsstudie Zuiderkempen deelt mee dat er nog een bilateraal overleg met de gemeente Olen volgt op korte termijn om deze visie verder uit te klaren. De burgemeester van Herselt vraagt aan gemeente Hulshout en gemeente Westerlo ook een lange termijnvisie uit te werken. Als de site van transportbedrijf Michiels en Hendrickx ooit te koop komt te staan, dan gaat er zich toch geen nieuwe transporteur mogen vestigen? Is er een visie op herlokalisatie en uitdoven?

Provincie Antwerpen licht de visie inzake het eindrapport van de studie en het actieplan toe.
Samenvatting eindrapport en actieplan
Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren (modal shift). Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

- De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.
- Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.
- Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.
- In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd. De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks resulteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein.
- Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt.

    - Ingebruikname van de N152 binnen het vrachtroutenetwerk werd nog besproken met gemeente Olen. Het desbetreffend collegestandpunt hierover werd nog niet aan het eindrapport toegevoegd bij het schrijven van dit besluit.
- Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies. De studie heeft aangetoond dat:
    - Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
    - Het sturend werkt op de wegencategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
    - Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
    - Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
    - Het bij draagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,
    - Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.

.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarschot – Geel/Herentals

Het regionale mobiliteitsplan (RMP) Kempen verwijst naar het actieplan van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen en werd bij de andere vervoerregio reeds getoetst.
Het uitvoeren van het actieplan is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Provincie kan een mandaat krijgen van de gemeenten voor x-aantal acties. De acties welke in het plan werden opgenomen zijn afhankelijk van de opmaak van de meerjarenplannen/budgetten in de volgende legislatuur, dit zowel voor provincie als gemeenten.
Het eindrapport en actieplan bevat concrete maatregelen en trekkers voor de uitvoering en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. Een delegatie van provincie Antwerpen licht dit eindrapport en het actieplan toe tijdens zitting van het college.

Goedkeuringsprocedure:
Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de negende stuurgroep. Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan wordt ter kennisname voorgelegd aan het schepencollege.
Info-avonden worden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad.

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

- Actieplan: Duurzame mobiliteit en fietsers 2020 - 2025
- Actienummer en actie omschrijving: Actie 000065 - We investeren in mobiliteitsstudies en projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren
- Omschrijving project: mobiliteitsstudie Zuiderkempen
- Raming kosten: nihil
- Raming opbrengsten: nihil
- Opdrachten: nihil

Besluit

Artikel 1
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het toegelichte en besproken eindrapport binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2
Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het toegelichte en besproken actieplan binnen mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 3
Het college van burgemeester en schepenen wenst extra aandacht te vestigen op actiepunt B2 'studie complexe projecten optimalisatie ontsluiting bedrijventerrein Hulshout-Heultje naar N152' met als doelstelling het verbeteren van de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid in de kern van Heultje en een betere en multimodale bereikbaarheid van het bedrijventerrein Hulshout-Heultje.
Het college stelt voorop dat er voldoende draagvlak dient te zijn, wanneer zulk onderzoek/studie een voorkeurstracé aanduidt, met eventuele aanleg van nieuwe wegen.
Dit conform de teksten opgenomen in het eindrapport onder 5.3.1 Wegennetwerk – A. Herinrichting doortochten.

Artikel 4
Het college van burgemeester en schepenen blijft bij het standpunt dat de ontsluiting van de Zuiderkempen voor het vrachtverkeer naar de hoofdwegen verloopt via de volgende hoofd-ontsluitingsstructuren:
- N14;
- N10;
- N19;
- N152
- een interlokale verbinding tussen Heist-op-den-Berg en Herentals werd vastgesteld via Herentalsesteenweg – Hulshoutsesteenweg – Krombeekweg – 's Herenweg – Itegemsesteenweg – Uilenberg - Boudewijnlaan – Herentalsesteenweg – Herenthoutseweg - Toekomstlaan en Wolfstee.

Ook de interlokale weg tussen Heist-op-den-Berg en Herentals behoort immers tot het dragende netwerk met verbinding tussen niet-aanpalende gemeenten en kan ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen. Eén van de basisprincipes van een interlokale weg is dat deze ontworpen is voor het verkeersveilig gebruik door alle types van verkeer, en dus ook vrachtverkeer. Het college van burgemeester en schepenen wenst hierbij te benadrukken dat voormelde routes dienen gevrijwaard te zijn van enige tonnagebeperkingen met oog op het weren van vrachtverkeer en voldoende dient uitgerust te zijn om een vlotte doorstroming van zowel vrachtverkeer als personenvervoer te verzekeren.

Artikel 5
Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad van februari 2024, nadat de info avonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van burgemeester en schepenen

Jo Vankrunkelsven
algemeen directeur

Guy Van Hirtum
burgemeester