



**Provincie
Antwerpen**

RAPPORT

DIENST MOBILITEIT

Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit

MIDDENKEMPEN

EINDRAPPORT

COLOFON

Opdrachtgever
Provincie Antwerpen

Departement Ruimte, Erfgoed 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
Maarten Vrebos / Ciska Geysens: tekenaars
Jos Wouters: projectmedewerker

Onderaannemer
Stramien cvba

Peter Vermeulen
Broederminstraat 52 - 2018 Antwerpen
T 03/248 54 02 - F 03/248 77 80

Versie: eindrapport – januari 2018

Inhoud

1.	Aanleiding, situering en doelstelling van de studie	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Opdrachtoomschrijving	1
1.3.	Situering	2
1.4.	Doelstelling van de studie	3
1.5.	Leeswijzer	3
2.	Overzicht planproces	4
2.1.	Planproces	4
2.2.	Overleg	5
3.	Doelstellingen	7
3.1.	Functioneren van de ruimtelijke structuur	7
3.2.	Functioneren van de multimodale structuur	7
4.	Overzicht van de onderzochte scenario's en besluiten onderzoeks- en evaluatierapport	8
4.1.	Scenario 1	8
4.2.	Scenario 2	8
4.3.	Scenario 3	9
4.4.	Scenario 4	9
4.5.	Scenario 5	10
4.6.	Voorkeursscenario	10
4.7.	Bijsturing modal shift noodzakelijk	12
5.	Visie gewenste ruimtelijke structuur	14
5.1.	Visie bedrijvigheid	14
5.2.	Kwalitatieve open ruimte, keurmerk voor de Middenkempen	14
5.2.1.	Groene verbindingen	14
5.2.2.	Versterking van het blauw-groen netwerk	14
5.2.3.	landschapskamers	15
5.3.	Compacte woonontwikkelingen in functie van kernversterking	15
5.3.1.	Zorgvuldige verdichting	15
5.3.2.	Aandacht voor publieke ruimte	15
6.	Visie gewenste verkeersstructuur	16
6.1.	Gewenste ontsluiting van de Middenkempen voor gemotoriseerd verkeer	16
6.1.1.	Doorgaand verkeer via ontsluitingsdriehoek E34-E313-N19-N19g	16
6.1.2.	Optimaliseren van de knoop van Ranst	17

6.1.3.	Bijkomende oost-westverbinding te Herentals	18
6.1.4.	Parallelweg E313 Grobbendonk-Massenhoven	20
6.1.5.	Optimalisatie ontsluiting Umicore-Bobbejaanland	21
6.1.6.	Wegencategorisering N156-N13	21
6.1.7.	Bundelen verkeersstromen en vrijwaren landschapskamers voor gemotoriseerd verkeer	22
6.2.	Uitbouw vrachtroutenetwerk Middenkempen	24
6.2.1.	gewenst vrachtroutenetwerk	24
6.2.2.	Weren doorgaand vrachtverkeer Middenkempen	25
6.2.3.	Water- en spoorgebonden ontsluiting bedrijvigheid	26
6.3.	Gewenste ontsluiting Middenkempen met openbaar vervoer	26
6.3.1.	Visie Vlaamse regering	26
6.3.2.	Treinet: Opwaardering spoorlijn Turnhout-Herentals	27
6.3.3.	Herentals knooppuntversterking met nieuwe lijn Herentals-Leuven	28
6.3.4.	Visie spooroverwegen	31
6.3.5.	Kernnet: sneltram en snelbussen	31
6.3.6.	Sneltram	32
6.3.7.	Wensnet snelbussen	36
6.3.8.	Extra haltes op E34-E313	38
6.3.9.	Overzicht bestaande en nieuwe P+R parkings	40
6.3.10.	Uitwerking P+R parkings in detail	40
6.3.11.	Wensnet verbindende streekbussen	45
6.4.	Visie gewenste verkeersstructuur fiets	47
6.4.1.	Fietsostrades	47
6.4.2.	Groene fietsroutes	47
6.4.3.	Wegwerken barrièrewerking lijninfrastructuren en autoluw maken recreatieve routes	49
7.	Uitwerking visie per deelgebied	51
7.1.	Deelgebied Zandhoven-Ranst-Grobbendonk-Vorselaar	51
7.1.1.	Ranst en Zandhoven blijven ontsloten via op- en afritten van Oelegem en Massenhoven	51
7.1.2.	Vervolledigen complex E34-E313 als randvoorwaarde ruimtelijke ontwikkelingen	51
7.1.3.	Verknoping van de groene fietsroutes	52
7.1.4.	Uitbouw landschapskamer tussen Oelegem-Schilde, Halle en Zandhoven	52
7.1.5.	Haltehaven afrit 19	52
7.2.	Deelgebied Kasterlee-Lille	53
7.2.1.	Opwaarderen N19	53
7.2.2.	Groene fietsroute Tielen-Zevendonk	53
7.2.3.	N123 tussen Retie en Kasterlee geen onderdeel van vrachtroutenetwerk	53

7.2.4.	Groene fietsroute Lille-Tielen	54
7.2.5.	Verbeterde ontsluiting Bobbejaanland	54
7.2.6.	Netevalleiroute	55
7.3.	Deelgebied Geel-Olen-Herentals	55
7.3.1.	ENA ontsloten via primaire weg	55
7.3.2.	ENA ontsloten via snelbushaltes	55
7.3.3.	Haalbaarheid onderzoek verbeterde ontsluiting Umicore	56
7.3.4.	Streefbeeld overwegen spoorlijn Herentals-Geel en vrijwaren Landschapskamer	56
7.3.5.	Fietsostrade Herentals-Geel	56
8.	Draaiboek: Het actieplan – kritisch pad van acties (indicatief)	57
8.1.	Het actieplan	57
9.	Bijlagen: besluiten en adviezen	65
9.1.	Treinverbinding Herentals – Aarschot – Leuven	65
9.2.	Doorrekening knoop Herentals West	66
9.3.	Fiches visie actoren	68
9.4.	Samenvatting synthese doorrekening verkeersmodel	68
9.5.	Verslagen stuurgroep	68

Figuren

Figuur 1: Situering projectgebied	2
Figuur 2: Ontwerp basisdienst 2020, met op elke verbinding om het half uur een trein	27
Figuur 3: Herentals als knooppunt met nieuwe rechtstreekse verbinding naar Leuven en Brussel	29
Figuur 4: spoornet, Kempische Oost-West en Noord-Zuid as	29
Figuur 5: Voorstel ontwerp-dienstregeling 2020 met verbinding Herentals-Leuven	30
Figuur 6: Haltes in scenario 2 corridorstudie	33
Figuur 7: Beeld uit Corridorstudie – scenario sneltram langs E34.....	34
Figuur 8: Beeld uit Corridorstudie - scenario sneltram langs E34	35
Figuur 9: Conceptschets LT verknoping snelbussen en tram, KT snelbushalte E34	36
Figuur 10: Referentiebeeld van de A10 in Briis-sous-Forges (Fr.)	38
Figuur 11: Referentiebeeld van de A10 in Briis-sous-Forges (Fr.)	39
Figuur 12: Referentiebeeld van de A10 in Briis-sous-Forges (Fr.)	39
Figuur 13: Park&Ride Oelegem.....	41
Figuur 14: Carpoolparking Herentals-oost	42
Figuur 15: Park&Ride Herentals-West	43
Figuur 16: Bushalte snelbus Ranst en zoekzone Park&Ride	44
Figuur 17: Conceptvisie openbaar vervoer	46
Figuur 18: Referentiebeelden tractorsluis en tweesporenpad.....	49
Figuur 19: Principeoplossing tractorsluis Kruisdreef-Reebergenlaan + suggestie ecoduct.....	50
Figuur 20: Mogelijke praktische invulling van treinverbinding Herentals – Aarschot – Leuven.....	65

Eindrapport – januari 2018

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 Middenkempen 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 Middenkempen op te maken.

1.2. Opdrachtoomschrijving

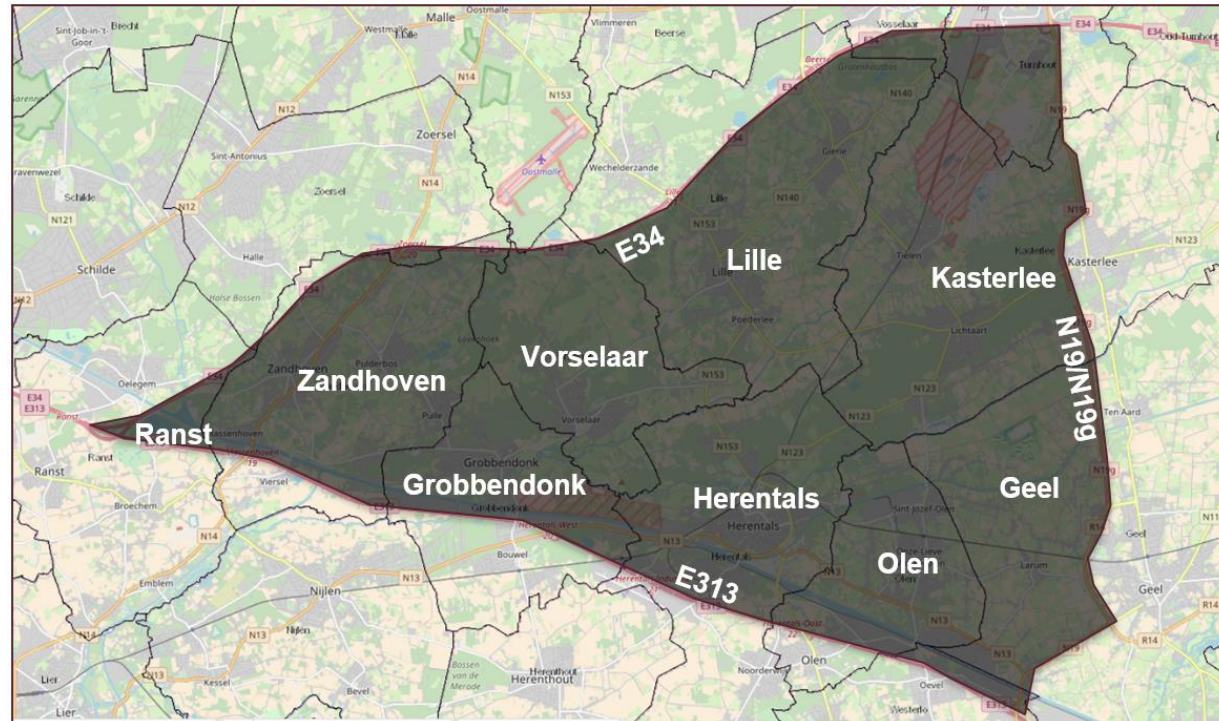
De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie voor de Middenkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt. Deze studies zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling dat deze bovengemeentelijke visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende studies en 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 worden in deze studie opgenomen.

Naast deze netwerkvisies komen ook andere aspecten die het projectgebied beïnvloeden zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid aan bod.

1.3. Situering

Het onderzoeksgebied strekt zich uit over het volledige gebied tussen E313 in het zuiden, E34 in het noorden en de nieuwe primaire weg N19g in het oosten. De betrokken steden en gemeenten zijn Zandhoven, Ranst, Grobbendonk, Vorselaar, Herentals, Geel, Olen, Lille en Kasterlee. Gelet op de complexiteit van mobiliteit en verkeersnetwerken wordt er ruimer gekeken dan het onderzoeksgebied. De focus ligt echter op het gebied afgebakend door de E34 – E313 – N19.



Figuur 1: Situering projectgebied

1.4. Doelstelling van de studie

Het is de bedoeling dat deze gebiedsgerichte visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende studies en 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 deze maas¹. Ook vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor, multimodaal transport, openbaar vervoer, ... dienen in deze studie opgenomen te worden.

Naast deze netwerkvisies dienen ook andere aspecten die het projectgebied beïnvloeden zoals verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, milieu- en natuureffecten onderzocht te worden, en aan de hand hiervan dient een geïntegreerde gebiedsgerichte visie te worden ontwikkeld.

1.5. Leeswijzer

In dit eindrapport wordt eerst een overzicht gegeven van de doelstellingen waaraan de visie en de oplossingen zijn getoetst. Vervolgens wordt een synthese gebracht van de verschillende ontsluitingsscenario's die zijn onderzocht. Deze scenario's zijn zowel kwalitatief als kwantitatief geëvalueerd. Het voorkeursscenario is nadien verder uitgewerkt in de visie voor de Middenkempen. Hier wordt eerst ingegaan op de ruimtelijke visie en vervolgens de multimodale visie voor de regio. De visie werd nadien vertaald naar een concreet actieplan.

¹ Een maas is een term uit de structuurplanning, gedefinieerd als het gebied dat zich tussen snelwegen bevindt. In dit geval het gebied gesitueerd tussen de E34 en de E313.

2. Overzicht planproces

2.1. Planproces

Fase 1: oriëntatiefase

Stuurgroep 1 → 27/05/2016

Bilateraal overleg:

- 14/01/2016 Kasterlee
- 15/01/2016 Lille
- 21/01/2016 Geel
- 22/01/2016 Herentals, Olen
- 26/01/2016 Ranst, Zandhoven, Grobbendonk, Vorselaar

Fase 2: conceptfase

Stuurgroep 2 → 25/11/2016

Stuurgroep 3 → 09/06/2017

Bilateraal overleg:

- 29/06/2016 overleg met Infrabel
- 26/01/2017 overleg met De Lijn
- 15/02/2017 overleg bij Mint
- 21/03/2017 overleg bij Mint

Workshops:

- 23/03/2016
- 31/08/2016

Fase 3: toekomstvisie

Stuurgroep 4 → 22/09/2017

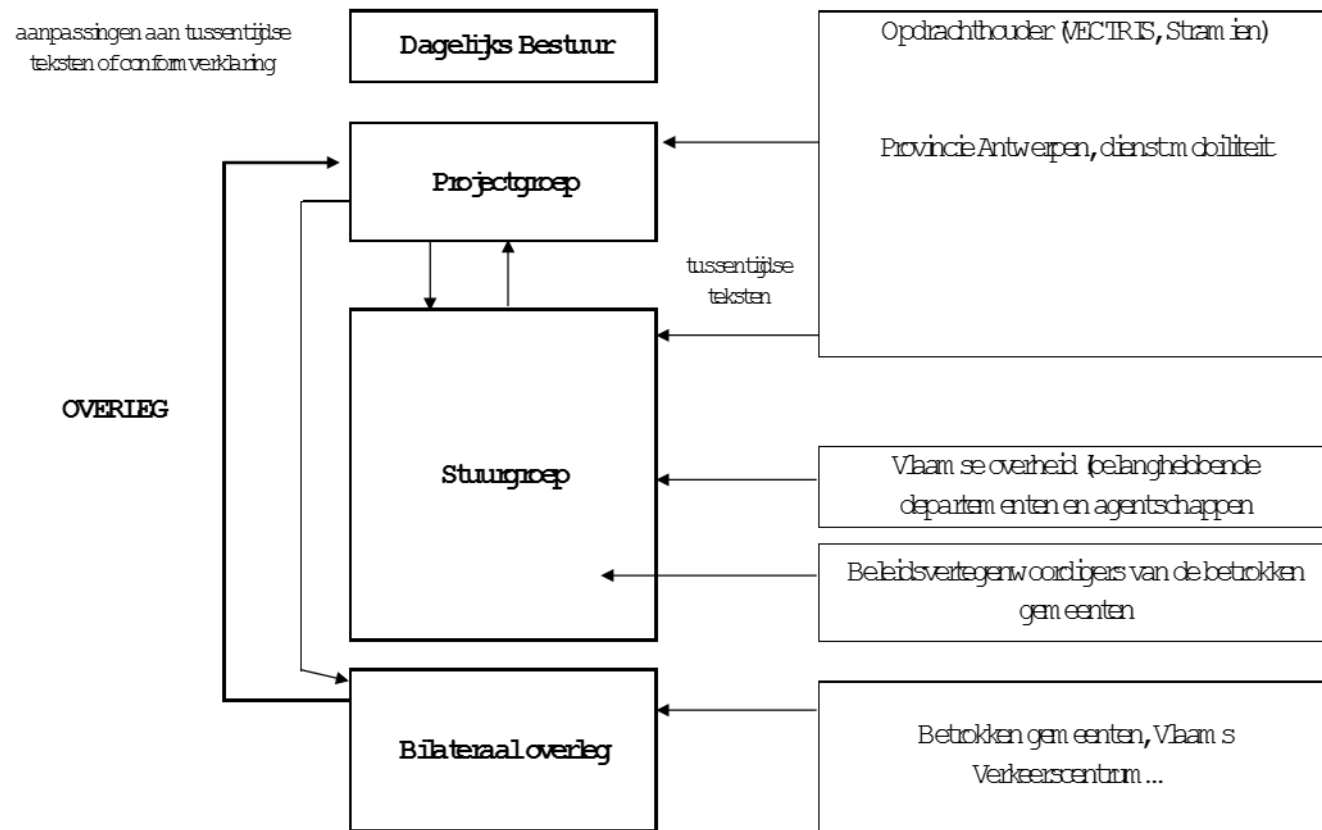
Stuurgroep 5 → 01/12/2017

Workshop:

- 30/08/2017

2.2. Overleg

Niveau	Samenstelling	Rol
Dagelijks bestuur	–	Staat in voor het aansturen van het planvormingsproces en voor de permanente opvolging van de studie en maakt praktische afspraken voor een goed verloop van de studie.
Werkgroep	–	Werkt de planvorming uit en bereidt de stuurgroepen voor. Er wordt gewerkt per thema, per deelgebied, ... Vooraf wordt een agenda opgemaakt en worden de betrokken mensen uitgenodigd.
Stuurgroep	–	Is belast met het nemen van strategische beslissingen. Zij keurt de doelstellingen en de gebiedsgerichte visie goed en stelt het actieplan vast.



3. Doelstellingen

3.1. *Functioneren van de ruimtelijke structuur*

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen in de Middenkempen
- Bundelen activiteiten langs het Albertkanaal zonder extra maatschappelijke hinder
- Vrijwaren van open ruimte gebied
- Streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal

3.2. *Functioneren van de multimodale structuur*

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur
- Multimodale bereikbaarheid van verkeersaantrekkende functies verbeteren
- Verbeteren verkeersleefbaarheid woonkernen
- Verbeteren verkeersveiligheid

4. Overzicht van de onderzochte scenario's en besluiten onderzoeks- en evaluatierapport

4.1. Scenario 1

In scenario 1A en 1B werd uitgegaan van een optimalisatie van de E34-E313 en de N19-N19g als de drie benen van de ontsluitingsdriehoek voor de Middenkempen. Binnen deze ontsluitingsdriehoek geldt een vrachtwagenverbod. Het model liet zien dat het aantal vrachtwagens in de dorpskernen hiermee daalde met 50-90% en zo de verkeersleefbaarheid kan verbeteren. Verder werd het effect van de groene routes² in beeld gebracht. De verschuiving van de verkeersstromen op de groene routes naar parallelle wegen is beheersbaar. Het knippen van de N123 zorgde wel voor een verschuiving van het verkeer naar de kern van Poederlee. Een nieuwe verbindingsweg Watertorenstraat – Geelseweg (N13) vangt het overige verkeer van de N123 op en zorgt voor een betere ontsluiting van de site Umicore en Bobbejaanland. In het scenario 1B, waarbij de N123 niet als groene route werd geselecteerd, trekt de N123 nog voldoende verkeer aan om deze weg te verantwoorden. Na bespreking in de stuurgroep is dan ook afgesproken om de N123 in het verkeersnetwerk te behouden en een haalbaarheidsonderzoek op te starten voor een optimalisatie van de ontsluiting van Umicore.

4.2. Scenario 2

Scenario 2 was vooral een onderzoek naar het afsluiten/verplaatsen van het op- en afrittencomplex van Oelegem en Massenhoven. Algemeen kan worden gesteld dat de effecten van dit scenario op regionaal vlak beperkt zijn aangezien we hier reeds in een congestiegebied zitten. Dit resulteert in lokale verschuivingen van de verkeersstromen zonder oplossingen te bieden aan knelpunten zoals doorstroming en sluipverkeer.

Ook het vervolledigen van de verkeerswisselaar E313-E34 te Ranst werd in dit scenario onderzocht. Het vervolledigen is wenselijk i.f.v. het weren van het vrachtverkeer binnen de driehoek E313-E34-N19/N19g en om doorgaand (vracht)verkeer te weren op de N14 te Massenhoven. Het verkeersmodel gaf echter aan dat de verkeersintensiteiten te beperkt zijn om het vervolledigen van de

² Groene routes zijn landelijke wegen in een groene omgeving, waar het gemotoriseerd verkeer geweerd kan worden omdat er een parallelroute aanwezig is, waardoor er een autoluwe fietsroute ontstaat.

verkeerswisselaar te verantwoorden. Dit is enerzijds te verklaren door de congestiegevoeligheid van de snelwegen waardoor het autoverkeer uit de regio Lier – Ranst – Zandhoven via de N14 rijdt i.p.v. via de verkeerswisselaar. Het verkeer uit de omgeving Herentals – Geel – Turnhout kan gebruik maken van de N19-N19g i.p.v. via de verkeerswisselaar te moeten rijden.

4.3. Scenario 3

Scenario 3 onderzocht de haalbaarheid van het afsluiten van de op- en afritten 19 (Oelegem) en 21 (Lille) op de E34. Bedoeling was om na te gaan of dit voor een daling van het verkeer zou zorgen op de N153 i.f.v. de verkeersleefbaarheid van de dorpskernen van Lille en Poederlee en i.f.v. een betere doorstroming op de aansluiting met de R15 alsook of dit sluipverkeer zou kunnen tegengaan op de as Oelegembaan tussen Zandhoven en Oelegem.

Het resultaat hiervan was dat er geen effecten waren op de doortocht van Lille. Het verkeer verplaatst zich naar de N140 en het centrum van Gierle. Via de op- en afrit in Zoersel rijdt het verkeer via Rommelzwaan – Kruisdreef - Heirbaan naar Lille. Deze landelijke wegen zijn daar niet voor uitgerust. Er kon bovendien worden vastgesteld dat het meeste verkeer vooral de N153 gebruikt als interne ontsluitingsweg voor de Middenkempens richting E34 en R15 (ring van Herentals).

In Oelegem kregen we een verschuiving van het verkeer naar de N14. Hier was er wel een daling van het verkeer op de Oelegembaan-Zandhovensesteenweg, wat gunstig is voor de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de dorpskernen Massenhoven en Zandhoven.

4.4. Scenario 4

Scenario 4 voorzag in de verdere uitbouw van de parallelweg langs de E313 Ham - Olen tot Herentals - Grobbendonk - Massenhoven.

Uit de doorrekening met het provinciaal verkeersmodel bleek dat de parallelweg op het segment tussen de Industrieweg te Grobbendonk en de N14 te Massenhoven vooral autoverkeer uit de regio aantrok dat de verzadigde E313 wil mijden. De weg bleek slechts in beperkte mate door vrachtverkeer gebruikt te worden. Omwille van het oneigenlijke gebruik van deze verbinding werd besloten deze denkpiste te verlaten. Wel moet er verder gezocht worden naar een calamiteitenroute voor het bedrijventerrein Beverdonk in Grobbendonk.

Op het grondgebied van Herentals waren er twee subscenario's: een variant langs het kanaal en een variant langs de E313. Het voorzien van een parallelweg langs het kanaal zorgde niet alleen voor een goede ontsluiting van de bedrijvigheid, maar zorgde eveneens voor een daling van het verkeer op de R15. Hierdoor kan de oversteekbaarheid en de doorstroming van de R15 verbeterd worden. In het scenario (in beide varianten) was ook voorzien om het doorgaand verkeer op de Herenthoutseweg te weren en af te leiden naar de N13 en de N152. Ook dit bood mogelijkheden om de verkeersleefbaarheid in de wijken ten zuiden van het Albertkanaal te verbeteren en ook meer ruimte voor de fiets en openbaar vervoer te creëren. De variant met een parallelweg langs de E313 zorgde ook voor een verbeterde ontsluiting van de bedrijvigheid en slaagde er in om de verkeersdruk op de R15 af te bouwen. In tegenstelling tot de variant langs het kanaal heeft de variant langs de snelweg een grotere ruimtelijke impact. Vooral het doortrekken van de parallelweg naar het op- en afrittencomplex Herentals-West neemt veel open ruimte in, dat bovendien biologisch waardevol is. Daarom wordt geopteerd om de bestaande weginfrastructuur, de N13, tussen bedrijventerrein Beverdonk en Herentals Industrie in te schakelen als parallelroute.

4.5. Scenario 5

Scenario 5 onderzocht de haalbaarheid van het versterken van de sneldiensten op de E34 en de E313. Het inzetten van extra snelbussen op de E313 en extra haltes had een potentieel van 480 reizigers/spitsuur. Daarvan was er een verschuiving van treingebruikers naar de bus, maar evenzeer een verschuiving van de auto naar de bus.

4.6. Voorkeurscenario

Uit de afweging van de verschillende scenario's zijn volgende maatregelen weerhouden: Optimaliseren van de doorstroming op de E34-E313 en de N19-N19g en maatregelen nemen binnen deze ontsluitingsdriehoek om het vrachtverkeer te weren. Het vervolledigen van het complex E34-E313 wordt voorlopig niet verder uitgewerkt omwille van het te beperkt potentieel. Dit betekent wel dat de N14 nog steeds als wissel zal fungeren tussen de E34 en de E313. Vanuit de studie is het aanbevolen om zolang er geen volwaardige complex wordt gerealiseerd geen bijkomende bedrijvigheid te ontwikkelen in de directe omgeving. Om de doorstroming op de N19 – R14 te verbeteren dient het streefbeeld gerealiseerd te worden, voor het wegvak Turnhout – Kasterlee moet er een streefbeeld

opgemaakt worden. De gemeenten Kasterlee en Geel vragen ook aandacht voor de verkeersleefbaarheid en geluidsoverlast.

De uitbouw van een parallelweg te Herentals langs de E313 of het Albertkanaal liet ook veel potentieel zien. Het zorgde zowel voor een betere ontsluiting van de bedrijvigheid alsook voor een daling van de verkeersintensiteiten op de R15. De haalbaarheid van een oost-westverbinding op grondgebied Herentals moet verder worden onderzocht. Ook dient er een overdracht te komen van het beheer van de weg van de N13 (segment Herentals – Geel) naar de Industrielaan – Nijverheidsstraat (grondgebied Olen - Westerlo) die als primaire weg gaat fungeren. Om tot een gemeenschappelijke visie en wegbeeld te komen voor de Industrielaan-Nijverheidsstraat dient de gemeente Westerlo ook te worden betrokken bij dit deelaspect.

De ontsluiting van de bedrijvigheid in Grobbendonk langs het kanaal gebeurt via het heraan te leggen op- en afrittencomplex van Herentals-West. Tegelijk wordt ook een calamiteitenroute uitgewerkt. De gemeente Grobbendonk geeft aan dat het noodzakelijk is om een tweede ontsluiting te voorzien voor bedrijventerrein Beverdonk.

Verder onderzoek is nodig naar een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein Umicore waarbij ook de verkeersleefbaarheid in de Sint-Jobsstraat en de doortocht in Sint-Jozef-Olen en Onze-Lieve-Vrouw Olen mee moeten worden onderzocht. Het dossier van een betere ontsluiting kan ook worden gekoppeld aan de streefbeeldstudies voor de overwegen van Infrabel. Deze streefbeelden worden opgemaakt naar aanleiding van de lange termijnvisie om alle overwegen af te schaffen. Wegen met een belangrijke verkeersfunctie zullen de spoorlijn ongelijkvloers kruisen. Voor de landelijke wegen (hoofdzakelijk lokale wegen III) moet er verder nagegaan worden waar er tunnels moeten komen voor landbouw voertuigen en/of fietsers.

De modelstudie leerde ons verder dat de realisatie van de groene fietsroutes zeer kansrijk is. Het autovrij/autoluw maken van de groene fietsroutes is haalbaar en zorgt niet voor te grote verschuivingen van het verkeer. Via deze groene fietsroutes worden de verschillende kernen en functies onderling ontsloten via autoluwe wegen.

Voor de knoop van Ranst wordt uitgegaan van het behoud van de op- en afrit in Oelegem en Massenhoven. De Bistweg (Broechem) wordt opgewaardeerd als volwaardige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Ter Straten. Bijkomende bedrijvigheid in de directe omgeving van de knoop van Ranst kan enkel indien het complex E34-E313 wordt vervolledigd.

4.7. *Bijsturing modal shift noodzakelijk*

Uit de modeldoorrekeningen is vooral gebleken dat bij ongewijzigd beleid de verkeersdruk in 2020 in de Middenkempen zal toenemen. Dit heeft gevolgen voor de verkeersleefbaarheid in de dorpen. Voor de auto zien we een modal split van 68% autogebruik, inclusief passagiers. Het aandeel fiets bedraagt in de ochtendspits 17%. Dit aandeel kan best nog worden verhoogd door in te zetten op de fietssnelwegen en groene fietsroutes. Openbaar vervoer bedraagt 5-9%. Ook hier zijn er kansen om dit aandeel te vergroten. Het inzetten op een performanter openbaar vervoer netwerk waarbij de trein en de snelbussen het kernnet vormen moeten een modal shift mogelijk maken. Verder valt uit de modelresultaten te leren het aandeel doorgaand verkeer in de Middenkempen 60% bedraagt.

<i>Referentiescenario 2020</i>	<i>Modal split gemeenten Midden-Kempen</i>	
Vervoerwijzekeuze ochtendspits 8u-9u	Absoluut aantal verplaatsingen	Relatief aantal verplaatsingen (%)
Bestuurder	21230	54%
Passagier	5730	14%
Openbaar vervoer	3540	9%
Fiets	6880	17%
Te voet	2260	6%
Alle modi	39640	100%

Tabel 1: Modale verdeling studiegebied in referentiescenario 2020 tijdens ochtendspitsuur (8u-9u)

<i>Referentiescenario 2020</i>	<i>Modal split gemeenten Midden-Kempen</i>	
Vervoerwijzekeuze avondspits 17u-18u	Absoluut aantal verplaatsingen	Relatief aantal verplaatsingen (%)
Bestuurder	28380	67%
Passagier	4180	10%
Openbaar vervoer	2210	5%
Fiets	4560	11%
Te voet	2880	7%
Alle modi	42200	100%

Tabel 2: Modale verdeling studiegebied in referentiescenario 2020 tijdens avondspitsuur (17u-18u)

<i>Referentiescenario 2020</i>	Aandeel doorgaand verkeer gebied Midden-Kempen			
	Personenwagens	Lichte vrachtwagens	Zware vrachtwagens	PAE
Ochtendspits 8u-9u	58%	67%	70%	59%
Avondspits 17u-18u	60%	73%	69%	60%

Tabel 3: Aandeel doorgaande verplaatsingen binnen studiegebied Midden-Kempen in referentiescenario 2020

5. Visie gewenste ruimtelijke structuur

5.1. Visie bedrijvigheid

Concentratie en verdichting zijn aan de orde, 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 evidentier en ook qua goederentransport zijn er efficiëntiewinsten te halen uit de bundeling van bedrijvigheid, goederenvervoer via water- en spoorwegen.

5.2. Kwalitatieve open ruimte, keurmerk voor de Middenkempen

5.2.1. GROENE VERBINDINGEN

De groene fietsroutes passen 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.

5.2.2. VERSTERKING VAN HET BLAUW-GROEN NETWERK

Deze aanpak versterkt het basisconcept uit het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen, gericht op het versterken van de natuur en de open ruimte en op de opwaardering van de valleigebieden als dragers van het fysisch systeem van de Kempen. Samen met de beken en rivieren vormen die groengehelen het blauw-groene netwerk van de regio. Dat is niet alleen cruciaal voor een leefbare woonomgeving, het speelt ook een steeds grotere rol in de ontwikkeling van een duurzame landbouw en de uitbouw van het toerisme en recreatie, twee belangrijke troeven van de Kempen.

5.2.3. LANDSCHAPSKAMERS

De Middenkempen worden gekenmerkt door heel wat openruimtegebieden. Het gaat hierbij om bestaande bosgebieden maar evenzeer om landbouwgebieden. Vaak zijn deze openruimtegebieden versnipperd geraakt door de aanwezigheid van lijninfrastructuren. De visie bestaat erin om deze openruimtegebieden te ontsnipperen door de weginfrastructuur op te heffen en te ontharden. Dit biedt ook kansen om de vrijgekomen infrastructuur als groene fietsroutes in te richten.

5.3. Compacte woonontwikkelingen in functie van kernversterking

5.3.1. ZORGVULDIGE VERDICHTING

Het inzetten op 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.

5.3.2. AANDACHT VOOR PUBLIEKE RUIMTE

Kernversterking speelt ook in de kaart van de duurzame mobiliteit. Openbaar vervoer wordt alleen maar efficiënter, 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. Die blijft uiteraard te gast (aan een lage snelheid), maar mag niet langer de sfeer en het beeld bepalen.

6. Visie gewenste verkeersstructuur

6.1. Gewenste ontsluiting van de Middenkempen voor gemotoriseerd verkeer

6.1.1. DOORGAAND VERKEER VIA ONTSLUITINGSDRIEHOEK E34-E313-N19-N19G

A. Visie

In de visie voor het autoverkeer 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 te Kasterlee en E34) te verbeteren dient er een scheiding te komen van het doorgaand verkeer en het lokaal verkeer. Ook het aantal aansluitingen op de N19 dient in vraag te worden gesteld. Kruisend fietsverkeer gebeurt op primaire wegen principieel ongelijkvloers. . Op het grondgebied van Geel wordt de doorstroming op de Antwerpseweg verbeterd, eveneens door doorgaand en lokaal verkeer te scheiden.

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-R15 en de N14. Voor de N153 wordt ingezet op het verbeteren van de doorstroming. De ondertunneling van de spoorweg aan de Poederleeseweg vormt daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Voor de R15 dient een streefbeeld opgemaakt te worden in samenhang met het potentieel van een oost-west verbinding (zie ook 6.1.3.) 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.

B. Acties

De volgende maatregelen zijn daarbij belangrijk:

- Optimaliseren doorstroming Antwerpseweg te Geel (realisatie visie streefbeeld)
- Herinrichting kruispunt Antwerpseweg-R14 (ring rond Geel)
- Opmaak streefbeeld N19 (wegvak Kasterlee-Turnhout)
- Afbouw oud tracé N19 in dorpskern Kasterlee en Ten Aard. Voor Kasterlee is een masterplan opgemaakt, men zit in de fase van de bouwvergunning herinrichting centrum. Voor Geel (Ten Aard) dient dit nog te worden uitgewerkt.
- Opmaak streefbeeld voor de R15
- Ondertunneling spoorweg Poederleeseweg te Herentals (N153)

6.1.2. OPTIMALISEREN VAN DE KNOOP VAN RANST

A. Visie

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. Het koppelen van een nieuwe op- en afrit in Oelegem aan de Oelegemsesteenweg zorgde vooral voor een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten en een afbouw van de verkeersfunctie op Zandhovensesteenweg-Oelegembaan. Een afstemming m.b.t. de knoop van Ranst met de verschillende projecten binnen de studies van departement Omgeving en ANB 'Poort-Oost'³ is nodig.

De op- en afrit in Oelegem blijft behouden voor de ontsluiting van Oelegem en het bedrijventerrein Ter Straten op de E34. De ontsluiting van Zandhoven gebeurt via de N14 naar de op- en afrit van Massenhoven (E313) en Zoersel (E34). Zo zou de Oelegembaan kunnen worden afgebouwd en omgevormd tot groene fietsroute. Om te vermijden dat het autoverkeer een andere route zal kiezen wordt ook de verkeersfunctie van de Schildebaan-Kantonbaan afgebouwd. Dit kadert in de visie om het open ruimtegebied tussen Zandhoven-Schilde-Halle-Oelegem uit te bouwen tot aaneengesloten landschapskamer. De Hallebaan blijft als lokale verbinding fungeren tussen Halle en Zandhoven. Het omvormen van de Oelegembaan – Zandhovensesteenweg tot groene fietsroute kan pas indien Terstraten beter ontsloten wordt op de E313. Hiervoor is het noodzakelijk om de Maasweg te realiseren die Ter Straten ontsluit op de bestaande rotonde van de Oelegemsesteenweg en de Bistweg (Broechem)

³ Langs de E313 t.h.v. Wommelgem – Ranst zijn diverse studies lopende m.b.t. de ontwikkeling van het ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal) en de realisatie van groene corridors.

te optimaliseren als volwaardige ontsluitingsweg. Ook het kruispunt Lammersberg (N14-N116) vraagt een optimalisatie om de doorstroming op de N14 te verbeteren (voorzien in de herinrichting N14 fase III). Vervolgens wordt aangesloten op de op- en afrit in Massenhoven die wordt heraangelegd (eveneens fase III N14).

Deze ontsluitingsstructuur zal voor een verbeterde ontsluiting zorgen van het bestaande bedrijventerrein Ter Straten maar is zeker geen langetermijnoplossing die extra bedrijvigheid rond de knoop van Ranst kan verantwoorden. Hiervoor dient het complex E34-E313 te worden vervolledigd.

De snelbussen op de E34 krijgen een extra halte aan de op- en afrit in Oelegem. De bussen kunnen afrijden en verknopen aan de tramhalte⁴ of een halte op de E313. Ook een halte aan de Vaartstraat (Ranst) is denkbaar en ontsluit de kernen van Oelegem en Ranst. Momenteel zijn er plannen voor de bouw van een nieuwe brug over de E313 aan de Vaartstraat in Ranst.

B. Acties

- Optimaliseren profiel Bistweg
- Heraanleg kruispunt Lammersberg
- Rechtstreekse verbinding Ter Straten naar rotonde Oelegemsebaan
- Weren sluipverkeer Kantonbaan

6.1.3. BIJKOMENDE OOST-WESTVERBINDING TE HERENTALS

A. Visie

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.

De stad Herentals heeft een voorkeur voor een variant langs het Albertkanaal. De Vlaamse Waterweg heeft echter bedenkingen bij deze variant. AWV ziet meer opportuniteiten bij de variant langs de E313.

⁴ De *Corridorstudie openbaar vervoer tussen Antwerpen en Turnhout* (2015, opdrachtgever provincie Antwerpen) tekende een wensnet uit met tracévoorstellen met ruimtelijke inpassing, voorstellen van materieel, bedieningskarakteristieken en kenmerken. De uitwerking werd vertaald in een gefaseerd actieplan met haalbare voorstellen

In de visie voor het vrachtverkeer wordt geopteerd voor het intern koppelen van de verschillende bedrijventerreinen langs het Albertkanaal. De bestaande en nieuwe infrastructuur wordt daarbij geselecteerd als primaire weg II. De infrastructuur dient daarvoor nog te worden aangepast. Een van de scenario's die werden doorgerekend voorzag de aanleg van een nieuwe weg parallel met het kanaal tussen de N13 (Lierseweg) en de Industrielaan. Op die manier worden in één beweging de verschillende bedrijventerreinen onderling verbonden zonder daarvoor gebruik te maken van de E313. De N13 (Lierseweg) zou in dat scenario kunnen worden opgewaardeerd van secundaire weg type III naar primaire weg type II. De variant met de verbinding tussen de Industrieweg en de Toekomstlaan wordt gebundeld met de E313 om de impact op het openruimtegebied te beperken. De parallelweg zorgt er ook voor dat het bedrijventerrein Wolfstee en het geplande watergebonden bedrijventerrein Heirenbroek een verbeterde ontsluiting krijgt. Hiervoor dient de verbinding van de Toekomstlaan met de Lierseweg (N13) te worden geoptimaliseerd. Hier zijn verschillende varianten mogelijk:

- Verbinding vanaf rotonde Veldhoven-Toekomstlaan parallelweg met de oude spoorlijn en aansluitend op de bestaande spoorwegonderdoorgang in Wolfstee.
- Verbinding Toekomstlaan-Wolfstee. Hier zal vooral een oplossing moeten worden gevonden in het scheiden van lokaal verkeer en doorgaand verkeer.
- Nieuwe verbinding aansluitend op Rietbroek

Deze nieuwe ontsluitingsstructuur zorgt er ook voor dat het doorgaande verkeer op de R15 (ring rond Herentals) kan worden afgebouwd. De R15 wordt daarbij omgevormd van primaire weg naar lokale weg. Er zijn ook kansen om de verkeersfunctie van de Herenthoutseweg te downgraden. Hierdoor wordt de verkeersleefbaarheid in de wijken ten zuiden van het Albertkanaal verbeterd en ontstaan ook meer kansen om van de Herenthoutseweg een langzaamverkeersas te maken. Ook de bus krijgt hierbij voorrang. Dit kan worden vertaald in de wijze waarop het kruispunt van de nieuwe oost-west verbinding met de Herenthoutseweg wordt ingericht. Het doorgaand verkeer wordt via de nieuwe oost-west verbinding afgeleid naar de knooppunten N13 en N152. Om het doorgaand verkeer te weren kan worden gedacht aan een trajectcontrole op de Herenthoutseweg.

B. Acties

- Tracéonderzoek oost-west verbinding
- Opmaak streefbeeld R15

6.1.4. PARALLELWEG E313 GROBBENDONK-MASSENHOVEN

A. Visie

In de onderzoeksnota is een scenario doorgerekend waarbij de parallelweg langs de E313 wordt doorgetrokken tot aan de N14. Via deze parallelweg zou het bedrijventerrein Beverdonk in twee richtingen ontsloten worden. Uit de modelstudie is echter gebleken dat de uitbouw van een volwaardige parallelweg voor een aanzuigeffect zou zorgen en verkeer aantrekt dat de verzadigde E313 ontwijkt. Een parallelweg zou enkel zinvol zijn indien deze een exclusieve ontsluitingsfunctie opneemt.

Vanuit het onderzoek wordt geopteerd om in eerste instantie de knoop Herentals-West te optimaliseren. Het Vlaams Gewest heeft hiervoor reeds een oplossing uitgewerkt. Deze bestaat erin dat de Industrieweg rechtstreeks wordt gekoppeld aan het op- en afrittencomplex Herentals West met behulp van een rotonde. Bij de berekening is bovendien uitgegaan van een knip in de Sperwerlaan en de Albertkanaalstraat. Door deze straten af te sluiten wordt niet alleen het sluipverkeer geweerd, maar ontstaan er ook mogelijkheden om veilige fietsroutes te ontwikkelen. In geval van calamiteiten kunnen deze straten terug worden opengesteld voor het verkeer. Uit de kruispunttelling van 2009 en slangtellingen van 2017 werd duidelijk dat de avondspits zwaarder is dan de ochtendspits. Er werd voor de berekening gebruik gemaakt van de cijfers van het verkeersmodel "BAU 2020 + twee knips" die sterk aanleunen bij voorgaande tellingen. De verkeerstromen werden toebedeeld op de nieuwe rotonde aan de op- en afrit Herentals-West. Met behulp van de methode van Bovy werd berekend dat er een vlotte doorstroming is op de rotonde in de avondspits, namelijk een maximale verzadigingsgraad van 36% op de Industrieweg.

Aan dit dossier wordt ook de realisatie van de fietssnelweg langs het kanaal gekoppeld. Langs de nieuw aangelegde Industrieweg is een vrijliggend fietspad. Het oude tracé van de Industrieweg beschikt niet over een fietspad. Momenteel is een studie lopende voor de aanleg van een fietspad langs de Industrieweg. Een opportuniteit kan erin bestaan om het fietspad te ontdebellen via de Sperwerlaan en om ten zuiden van de E313 een fietspad aan te leggen dat verknoopt wordt in het nieuwe op- en afrittencomplex met de bestaande carpoolparking die uit te breiden is naar P+R voor de snelbushalte. Het fietspad kan ook worden doorgetrokken naar de fietssnelweg langs de spoorweg tussen Herentals en Lier.

B. Acties

- Heraanleg op- en afrittencomplex Herentals-West
- Aanleg fietspaden langs de Industrieweg
- Calamiteitenroute uitwerken

6.1.5. OPTIMALISATIE ONTSLUITING UMICORE-BOBBEJAANLAND

A. Visie

Om de verkeersleefbaarheid in Sint-Jozef-Olen en de Sint-Jobsstraat te verbeteren wordt gezocht naar een verbeterde ontsluiting van de bedrijvzone langs de Watertorenstraat (Olen) – Zavelbosstraat (Herentals). Tegelijk is dit ook een manier om de bereikbaarheid van Bobbejaanland te verbeteren. Hierbij mag niet enkel worden gekeken naar de autobereikbaarheid maar moet de aandacht ook gaan naar een multimodale bereikbaarheid (via kanaal en spoor). Bij het zoeken van een verbeterde ontsluiting via de weg zal in eerste instantie worden uitgegaan van het optimaliseren van bestaande wegen en pas in tweede instantie van een nieuwe weg. Het is wenselijk dat het open ruimte gebied tussen de spoorweg en de Geelseweg maximaal wordt gevrijwaard. Bij een tracé-onderzoek zullen afwegingen gemaakt worden op o.a. de impact op het milieu, landschap, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Vanuit deze ontsluitingsstudie wordt ook mee visie gegeven aan de streefbeeldstudie voor de spoorlijn en afschaffen van gelijkgrondse overwegen.

B. Acties

- Haalbaarheidsonderzoek verbeterde ontsluiting bedrijvigheid Watertorenstraat - Zavelbosstraat
- Verdere uitwerking streefbeeld spoorwegen Infrabel

6.1.6. WEGENCATEGORISERING N156-N13

A. Visie

De N156 (Nijverheidsstraat-Industrielaan) is geselecteerd als primaire weg en wordt in functie daarvan heringericht. De westelijke doortrekking krijgt eveneens het statuut van primaire weg. De N13 (wegvak Geel-Herentals) fungeert als lokale weg. Tussen de N19 en N152 fungeert de weg als ontsluitingsweg voor de aanwezige bedrijvigheid.

Op grondgebied Herentals fungeert de weg als lokale weg type I in combinatie met een verbeterde ontsluiting voor het bedrijventerrein langs de Watertorenstraat (Olen) – Zavelbosstraat (Herentals). Het wegvak tussen beide aansluitingen heeft een lokale ontsluitingsfunctie voor de aangelanden. Doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd.

B. Acties

- Overdracht wegen
- Heraanleg N156 tot volwaardige primaire weg

6.1.7 BUNDELEN VERKEERSSTROMEN EN VRIJWAREN LANDSCHAPSKAMERS VOOR GEMOTORISEERD VERKEER

A. Visie

Het streven naar een nieuw robuust wegennetwerk gaat uit van het principe van het bundelen van de verkeersstromen en het bundelen van activiteiten. Het lokale wegennetwerk is nog teveel onderhevig aan sluipverkeer. In de gewenste ruimtelijke structuur (hoofdstuk 5) staat beschreven dat de verschillende groengebieden niet op zichzelf mogen staan maar dat wordt gestreefd naar een groter landschappelijk geheel dat de identiteit van de streek moet versterken. In een aantal gevallen worden deze landschapskamers vandaag nog doorsneden door wegen, die strikt genomen niet meer nodig zijn in de vernieuwde ontsluitingsstructuur. Door deze wegen te herprofilieren of te 'knippen' kan een vorm van ontsnippering van deze landschapskamers ontstaan.

Het weren van doorgaand verkeer op deze lokale wegen binnen de groene kamers kan ook een voordeel opleveren voor de andere modi. Deze wegen kunnen een betekenis krijgen als autoluwe fietsroutes. De landschapskamers omvatten groengebieden, beekvalleien en landbouw.

Landschapskamer Oelegem - Zandhoven

Het bosrijke gebied tussen Massenhoven – Zandhoven - Halle – Schilde – Oelegem kan als landschapskamer uitgebouwd worden met een economische return van toerisme en zachte recreatie. Trekpleisters zijn o.a. het kasteel Vrieselhof, fort van Oelegem, antitankkanaal, ... De kanaalkom kan een natuurfunctie krijgen en via het Albertkanaal een ecologische corridor maken naar de zuidzijde om via de Tappelbeek aansluiting te vinden met de vallei van de Kleine Nete, fort van Broechem, golfterreinen Bossenstein en het bosgebied ten Noorden van Ranst.

De visie rond de landschapskamer kan nog versterkt worden door een aantal wegen te supprimeren.

- Het omvormen van de brug Kantonbaan - Schildebaan tot een brug voor fiets- en landbouwverkeer versterkt het verhaal van deze landschapskamer. Sluipverkeer wordt geweerd, de lokale landelijke wegen worden teruggegeven aan het langzaam verkeer.
- Knip Zandhovensesteeuweg nabij de E34 zal de verkeersleefbaarheid in Zandhoven en Massenhoven verbeteren omdat er geen verkeer van en naar de E34 meer door de dorpskernen

rijdt. Verkeer van en naar Oelegem - Schilde moet via Broechem rijden. In Oelegem zal de verkeersleefbaarheid op de Zandhovensesteenweg verbeteren. Oelegem kan wel aangesloten blijven op de op- en afrit i.f.v. ontsluiting bedrijventerrein Terstraten. Het is tevens een ontsnipperingsmaatregel binnen de landschapskamer.

- Indien een bushalte op de E34 wordt voorzien t.h.v. de Zandhovensesteenweg met P+R en P+bike faciliteiten, worden de Zandhovensesteenweg en de Oelegembaan aanrijroutes vanuit de omliggende woonkernen naar deze openbaarvervoercorridor tijdens de weekdays, i.f.v. het woon-werk verkeer. In de weekends en vakantieperiodes kan deze halte met parking functioneren als toegangspoort tot de recreatief-toeristische groenpool. De knip Zandhovensesteenweg is wel moeilijker te realiseren dan Kantonbaan – Schildebaan omdat de Oelegembaan – Zandhovensesteenweg momenteel een weg is voor doorgaand verkeer tussen Oelegem en Zandhoven. Het uitbouwen van de Bistweg (Broechem) is wenselijk als alternatieve verbinding voor het gemotoriseerde verkeer.

Landschapskamer Grote Heide

Het Bosrijke gebied tussen Herentals en Lichtaart kan als landschapskamer uitgebouwd worden met een economische return van toerisme en zachte recreatie. Trekpleisters zijn o.a. de Kempische heuvelrug (project de slapende reus), de toeristentoren, natuurreservaat Snepkensvijver. Er kan aansluiting gemaakt worden met de vallei van de Kleine Nete. In de omgeving is er Bobbejaanland, Hidrodoe, Netepark, en het BLOSO domein. Er zijn campings, hotels en een jeugdverblijf in de buurt.

Er is onderzocht of de N123 geknipt kan worden om het gebied te ontsnipperen. Maar dit gaf knelpunten elders op het wegennet waardoor deze maatregel niet weerhouden is. De stad Herentals is wel vragende partij voor het afbouwen van de verkeersfunctie van de N123 in kader van de congestie bij de overweg en de R15, maar wel waarbij de weg in het netwerk blijft functioneren.

Andere potentiële landschapskamers

- Molenbos - Konijnenbos
- Proosthoeve - Vispluk - Kindernauw
- Polderheide - Lichtaarts Broek
- Kouweberg - Goren
- Giels Bos
- De Waal - Dongenbos
- Koningsbos - De Zegge
- Alenblok
- Peerts Bos - Goorkens
- Vierselheide

B. Acties

- Weren doorgaand verkeer en sluijverkeer
- Realiseren van groene routes
- Streefbeeldstudies spoorwegen
- Bruggen E34 inschakelen voor langzaam verkeer (o.a. landbouwverkeer, fietsers)

6.2. *Uitbouw vrachtrouten netwerk Middenkempen*

6.2.1. GEWENST VRACHTROUTENETWERK

A. Visie

De ontsluiting van het vrachtverkeer in de Middenkempen gebeurt via de ontsluitingsdriehoek E34, N19g en E313. Vrachtverkeer dat gegenereerd wordt binnen dit gebied wordt zo snel als mogelijk afgeleid naar de randen van deze ontsluitingsdriehoek. Daarbij geldt als norm dat een vrachtwagen niet via dorpskernen en bebouwde kommen mag rijden. Doorgaand vrachtverkeer dient gebruik te maken van dit hoofdwegennet. Om de interne ontsluiting van de bedrijvzones in het ENA te verbeteren wordt gestreefd naar het uitwerken van een parallelweg met de E313. Verder onderzoek moet uitwijzen waar en hoe dit het best gebeurt.

B. Acties

Om de ontsluitingsdriehoek vlot te krijgen dienen volgende ingrepen te worden gerealiseerd:

- Vervolledigen van het knooppunt E34-E313, zodat het vrachtverkeer niet meer via de N14 moet rijden om een wissel mogelijk te maken tussen de E34 en de E313. De modelresultaten lieten zien dat hier niet meteen groot potentieel is. Veel zal ervan afhangen hoe dwingend de maatregelen kunnen zijn om het vrachtverkeer te weren op het onderliggende wegennet binnen de vooropgestelde ontsluitingsdriehoek.
- De doorstroming op de Antwerpseweg (Geel) verbeteren om een vlottere aansluiting te maken van de E313 naar de N19g
- Snelheidsregime N19g aanpassen naar 70km/uur voor vrachtverkeer
- N19 tussen Kasterlee en Turnhout omvormen tot een volwaardige primaire weg

- Bewegwijzering aanpassen op het hoofdwegennet om het verkeer via de driehoek E34, E313 en N19g te laten rijden
- Verbeteren doorstroming op de E34 en de E313
- Haalbaarheidsonderzoek naar ontsluiting bedrijventerrein Watertorenstraat (Olen) – Zavelbosstraat (Herentals)
- Optimalisatie parallelweg E313 tussen Geel en Olen
- Haalbaarheidsonderzoek naar oost-westverbinding in Herentals

6.2.2. WEREN DOORGAAND VRACHTVERKEER MIDDENKEMPEN

A. Visie

Om het doorgaand vrachtverkeer in de Middenkempen tegen te gaan en om de verkeersleefbaarheid in de doortochten te verbeteren wordt een project opgezet met trajectcontroles. Een koppeling met de verschillende GPS-systemen is daarbij gewenst om de maatregel optimaal te laten functioneren. De investeringen in de trajectcontrole en de terugverdieneffecten worden mede bekostigd door de politiezones. In de praktijk betekent dit dat bij elke op- en afrit met de E19 en de E34 die toegang verleent tot de Middenkempen camera's worden geplaatst om de nummerplaten te lezen en de hoogte van de vrachtwagens.

B. Acties

Trajectcontrole op volgende wegen:

- N153, tussen de E34 en de R15 (Lille – Herentals)
- Bevrijdingsstraat (Grobbendonk)
- N14, tussen E34-E313 (na vervolledigen verkeerswisselaar Ranst)
- N140 en N132 (Lille – Gierle)
- Oevelseweg-Lichtaartseweg (Olen)
- N123, tussen Lichtaarten de N19g en tussen N19g en R18

Zie Kaartenbundel, Kaart 4.1, 4.2: Conceptvisie Vrachtrouten netwerk

6.2.3. WATER- EN SPOORGEBONDEN ONTSLUITING BEDRIJVGHEID

Om de verkeersdruk op het wegennet tegen te gaan dient er een modal shift te gebeuren van de weg naar watertransport en goederentreinen. De Middenkempen zijn wat dat betreft goed ontsloten. Het Albertkanaal en kanaal Herentals-Bocholt vormen een belangrijke drager voor watergebonden activiteiten. Beleidsmatig dient er te worden gestuurd naar meer watergebonden activiteiten. In Herentals wordt het watergebonden bedrijventerrein Heirenbroek ontwikkeld dat eveneens is ontsloten op het spoorwegennet.

6.3. *Gewenste ontsluiting Middenkempen met openbaar vervoer*

6.3.1. VISIE VLAAMSE REGERING

Het huidige openbaar vervoersconcept, onder de noemer 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 vervoerregio's een specifieke rol in het uitwerken van een openbaar vervoer op basis van 4 netten die een betere dienstverlening mogelijk maken. Het studiegebied behoort grotendeels tot de vervoerregio Kempen. Ranst en Zandhoven zijn voorlopig ingedeeld in de vervoerregio Antwerpen. In het kader van deze studie wordt het treinnet en kernnet verder uitgewerkt en besproken. Voor het aanvullend net zien we vooral een rol weggelegd voor de (elektrische) fiets.

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.** Tal van lokale en private partners organiseren een vorm van vervoer die inspeelt op een heel particuliere nood. Denk maar aan bedrijven die een pendeldienst organiseren of sociale verenigen die een busje inleggen en de krachten zouden kunnen bundelen. Het zullen de vervoersregio's zijn die hier de regie in handen krijgen en lokale en/of private spelers vervoer te laten verzorgen.

6.3.2. TREINNET: OPWAARDERING SPOORLIJN TURNHOUT-HERENTALS

A. Visie

Het voorstel bestaat erin om Herentals in relatie met de stations van de regionale steden in de buurt (Lier, Mechelen, Turnhout, Geel, Mol, Aarschot) 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 poort op de Kempen geschetst. Samen met de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol (met mogelijk een verlenging tot Hamont) kan een verwachte versterking van het netwerk er dus als volgt uitzien: treinen rijden strak om het half uur naar Antwerpen of naar Brussel, na onderlinge aansluiting in Herentals.

Binnen dit concept is de pas aangelegde tweesporige situatie in Tienen 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 Turnhout-Herentals geheel tweesporig te maken.



Figuur 2: Ontwerp basisdienst 2020, met op elke verbinding om het half uur een trein

B. Acties

- Verder uitbouwen treinaanbod
- Elektrificatie spoorlijn Mol – Hamont

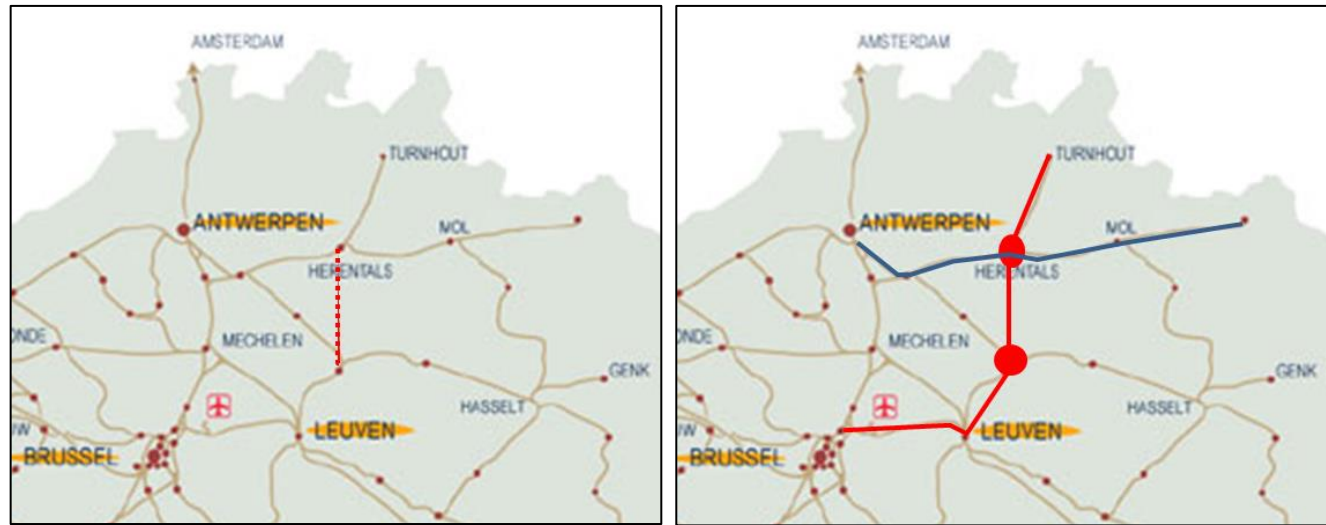
6.3.3. HERENTALS KNOOPPUNTVSTERKING MET NIEUWE LIJN HERENTALS-LEUVEN

A. Visie

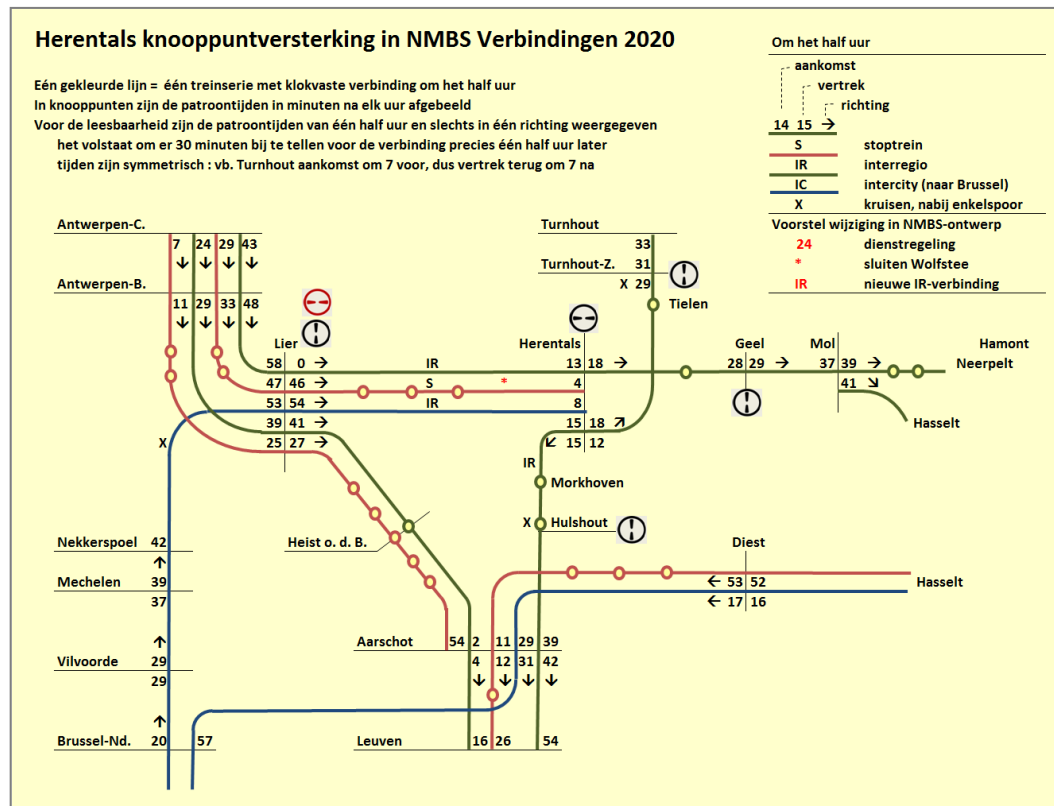
In onderstaand schema wordt een treinserie richting Leuven op lange termijn toegevoegd. De lijn heeft haltes in Herentals, Morkhoven, Heultje, Hulshout, Aarschot, Wezemaal en Leuven. De L-trein doet er ongeveer 38 minuten over met een gemiddelde snelheid van 61,3 km/uur. Voor de lijn wordt een halfuurdienst vooropgesteld. Daarnaast biedt deze schakel ook opportuniteiten voor IC treinen.

- Herentals als schakel op de Kempische oost-west as Neerpelt – Antwerpen en Kempische noord-zuid as Turnhout – Leuven
- Nieuwe en snellere IC verbinding naar Aarschot en Leuven
- Alternatieve IC verbinding Turnhout – Brussel
- Alternatieve IC verbinding via Leuven naar Brussels Airport
- Via Aarschot alternatieve en vlottere IC verbinding naar Hasselt
- Via Leuven alternatieve verbinding naar Mechelen en snellere verbinding naar Luik

Uiteraard is het niet de bedoeling om de fietsostrade Herentals – Aarschot op te geven.



Figuur 3: Herentals als knooppunt met nieuwe rechtstreekse verbinding naar Leuven en Brussel
 Figuur 4: spoornet, Kempische Oost-West en Noord-Zuid as



Figuur 5: Voorstel ontwerp-dienstregeling 2020 met verbinding Herentals-Leuven

B. Acties

- Haalbaarheidsonderzoek reizigers potentieel Kempische noord-zuid spoorlijn Turnhout – Leuven
- Opwaarderen halte Wolfstee

6.3.4. VISIE SPOOROVERWEGEN

A Visie

In het streefbeeld voor de spooroverwegen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer op het robuust wegennet (lokale wegen I)
- Afschaffen van de overige overwegen met uitzondering van:
 - Daar waar de afstand tussen 2 kruisingen groter wordt dan 3 à 5 km
 - Daar waar er belangrijke kruisingen zijn voor fietsverkeer wordt een fietstunnel voorzien
 - Daar waar er belangrijke kruisingen zijn voor landbouwverkeer wordt een tunnel voor lokaal verkeer voorzien (landbouwvoertuigen en fietsers)

Tijdens de workshops met de gemeenten is reeds een eerste visie uitgewerkt m.b.t. het uitwerken van het streefbeeld.

B. Actie

- Uitwerking streefbeeldstudie per spoorlijn in combinatie met een landbouweffectenrapport

6.3.5. KERNNET: SNELTRAM EN SNELBUSSEN

A. Visie

In de corridorstudie en de gebiedsgerichte studie voor de Noorderkempen is voorgesteld om langsheen de E313-E34-N14 een sneltram te laten rijden tot Zoersel-Malle. Verder wordt het kernnet gevormd door snelbussen en verbindende streeklijnen.

B. Acties

- Sneltram langsheen de E313-E34 tot Oelegem P+R, later door te trekken via de N14 naar Malle.

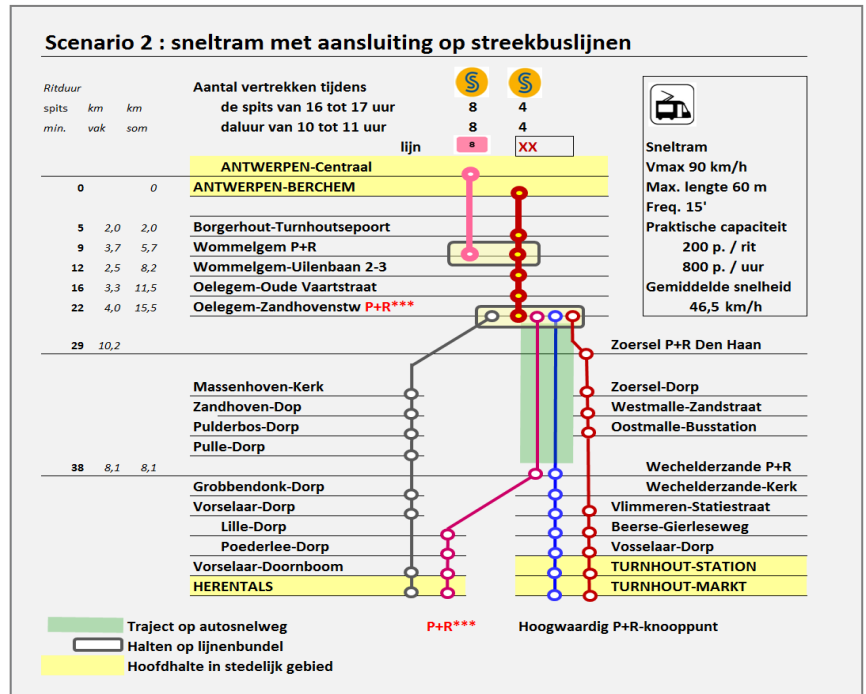
- Snelbussen: een hoge minimale commerciële snelheid van 50 km/uur door deels via de autosnelweg te rijden met extra P+R in Oelegem en op de E313. De bushaltes worden gekoppeld aan de snelweg. De frequentie bedraagt minstens 4 ritten per spitsuur.
- Verbindende streekbussen: langs een eerder gestrekt traject met minimaal gemiddeld 35 km/uur en 2 keer per spitsuur.

6.3.6. SNELTRAM

A. Visie

Uit de corridorstudie⁵ is gebleken dat er een potentieel bestaat voor de doortrekking van de sneltram richting Malle parallel met de E34. Dit zal gefaseerd worden aangelegd met een eerste fase tot aan de dienstzone te Ranst aan de E313. In een tweede fase wordt een doortrekking voorzien naar Oelegem. Fase 3 omvat het traject Zoersel-Malle. Het vertrammen van de N12 is eveneens kansrijk maar heeft omwille van de vele doortochten eerder een ontsluitende functie als regiotram. Het traject via de E34 heeft het voordeel dat er wel een hoge commerciële snelheid kan worden bereikt. Het verlengen van de tramlijn zou ook betekenen dat pendelaars een overstap kunnen maken naar de stad voordat de files zich opstellen op het hoofdwegennet. Door extra haltes te voorzien onderweg worden de kernen Wommelgem, Ranst, Zandhoven en Zoersel ontsloten via een snelle verbinding. De snelbussen op de E34 worden op termijn gekoppeld aan de sneltram indien deze is doorgetrokken tot Oelegem P+R. De snelbus 427 en de lijn 68 blijven wel gebruik maken van de E313. In afwachting van de vertramming wordt ingezet op het concept tram/bus.

⁵ De *Corridorstudie openbaar vervoer tussen Antwerpen en Turnhout* (2015, opdrachtgever provincie Antwerpen) tekende een wensnet uit met tracévoorstellen met ruimtelijke inpassing, voorstellen van materieel, bedieningskarakteristieken en kenmerken. De uitwerking werd vertaald in een gefaseerd actieplan met haalbare voorstellen.



Figuur 6: Haltes in scenario 2 corridorstudie

Kernnetlijn langs E34 : scenario sneltram

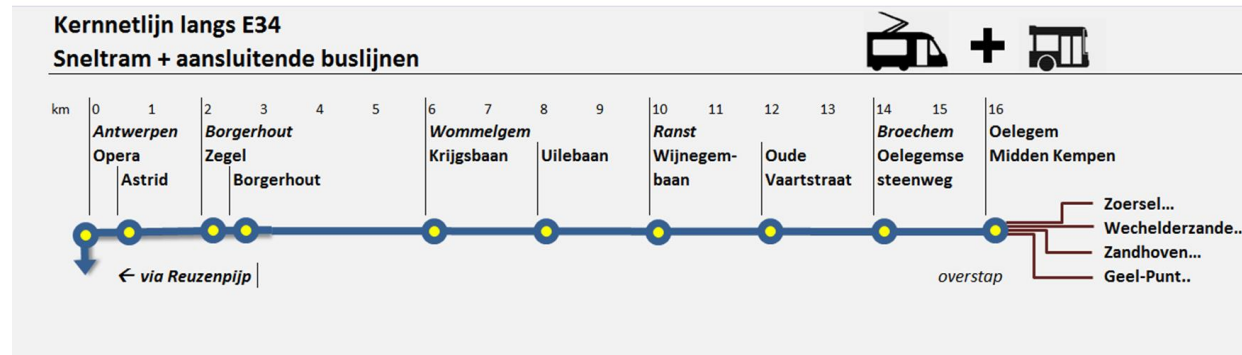
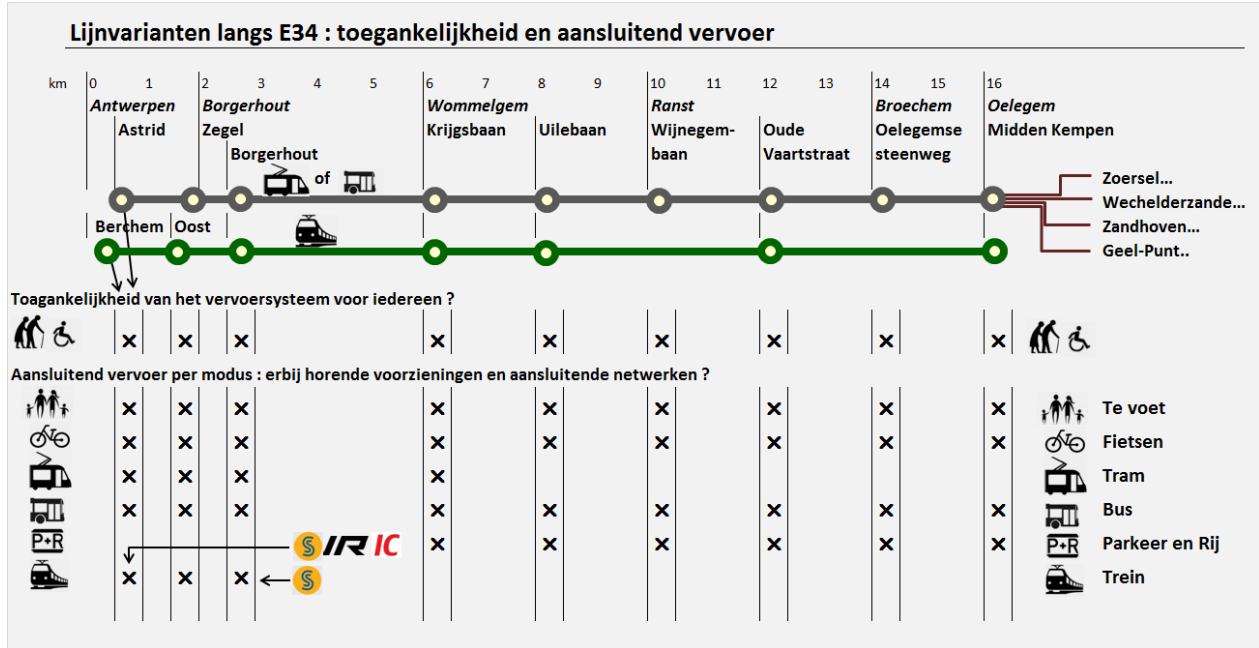


Foto : Brabantnet

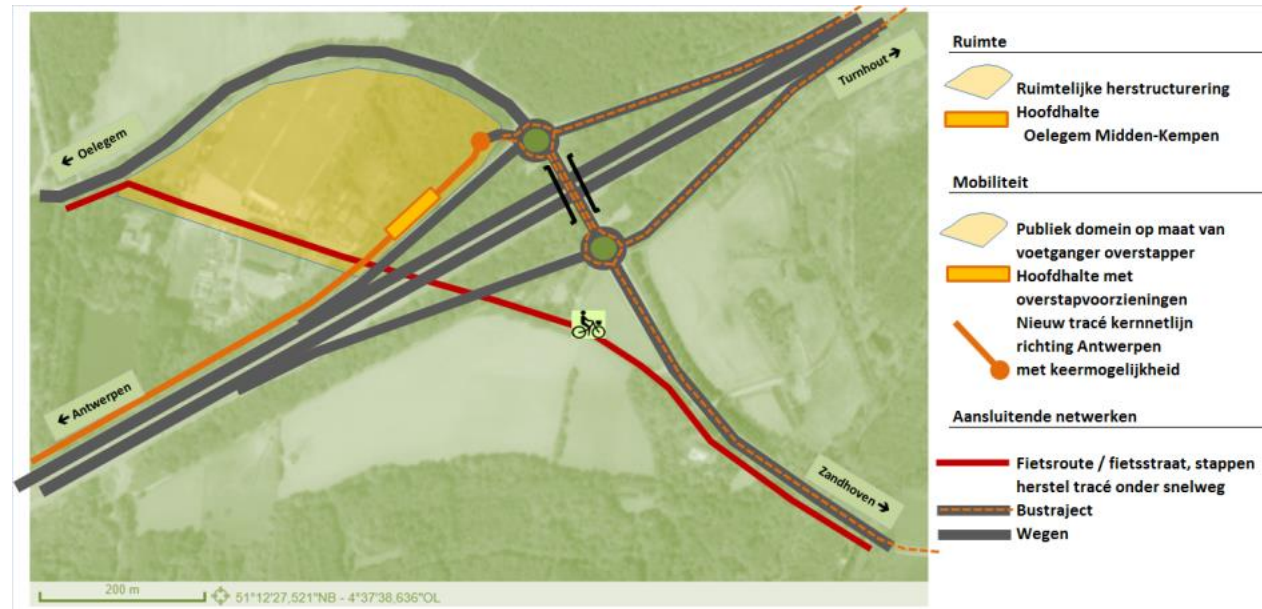


Foto : De Lijn Albatrotram 43 m

Figuur 7: Beeld uit Corridorstudie – scenario sneltram langs E34



Figuur 8: Beeld uit Corridorstudie - scenario sneltram langs E34



Figuur 9: Conceptschets LT verknoping snelbussen en tram, KT snelbushalte E34

B. Actie

- Aanleg sneltram langs de E313 tot Oelegem

6.3.7. WENSNET SNELBUSSEN

A. Visie

In de studie Middenkempen wordt het concept van sneldiensten zoals op de E34 ook geïmplementeerd op de E313. Vernieuwend voor Vlaanderen is dat men de sneldiensten zowel op de E34 als op de E313 wil laten stoppen waardoor de snelwegen als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) corridors kunnen worden uitgebouwd.

Bij het overgrote deel van de stuurgroepleden is er een draagvlak voor het implementeren van het concept van sneldiensten op de E313 en E34 met beveiligde haltes op de snelweg met daarbij uit te bouwen P+R en P+Bike faciliteiten. Er is een modal shift van auto op bus, vooral op de E313. In functie

van de bedrijventerreinen wordt ook een fietsdeelsysteem aanbevolen. De Lijn en NMBS hebben hun bedenkingen bij dit systeem op de E313:

- Concurrentie tussen trein en bus in plaats van elkaar aan te vullen.
- Openbaar vervoer en bedrijventerreinen is vaak een complex gegeven.
- Het verkeersmodel geeft aan dat het concept succesvol is in de spits, maar wat in de daluren?

Aanvullend op het kernnet voorzien we de verdere uitbouw van de snelbussen op de E34 en de E313:

- Turnhout – Vosselaar – Beerse – Wechelderzande - Antwerpen (bestaande lijn)
- Turnhout – Vosselaar – Beerse - Malle – Zoersel – Antwerpen (idem)
- Herentals – Vorselaar – Grobbendonk – Zandhoven – Antwerpen (deze snelbus kan afhankelijk van het gekozen ontsluitingssceario worden gekoppeld aan de P+R in Oelegem. De bus moet dan niet meer via Massenhoven rijden)
- Snelbus 415 via N132 en P+R Lilse Bergen
- Snelbus 68 via E313

Deze lijnen bestaan al en kunnen mogelijk versterkt worden in hun frequentie of een verbeterde doorstroming krijgen om op die manier een hogere gemiddelde snelheid te bekomen, maar vooral om meer betrouwbaar te zijn. Door extra haltes op de snelweg te organiseren, samen met het voorzien van P+R parkings, kan het bereik en het potentieel vergroot worden. Op de snelweg wordt gewerkt met een aparte busbaan om de doorstroming te garanderen. Om de capaciteit te vergroten kan ook worden gedacht aan het inzetten van een tram-bus.

B. Actie

- Studie op de hele HOV-corridor E313 - ENA

6.3.8. EXTRA HALTES OP E34-E313

A. Visie

De bestaande snelbussen op de E34 krijgen extra haltes. Om te vermijden dat de snelbussen steeds de autosnelweg moeten verlaten en onnodige kilometers moeten rijden om keerbewegingen te maken (bv. snelbus 68 op de E313 in Olen) wordt de bushalte van de snelbussen op de autosnelweg gebouwd. Hiervoor wordt een aparte busbaan voorzien die van de autosnelweg is gescheiden. De halteaccommodatie wordt waar mogelijk gekoppeld aan bestaande bruggen over de autosnelweg, waarbij deze bruggen toegankelijk worden gemaakt met trappen en/of liften die toegang geven tot de bushaltes op de snelweg. Indien er geen bruggen aanwezig zijn, worden nieuwe voetgangersbruggen voorzien. Voor de bus wordt ofwel een aparte busbaan voorzien of wordt gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur bv. pechstroken tussen op- en afrit. Dit concept zal worden toegepast op de E34. Dit wordt geëvalueerd in het kader van een mogelijke toekomstige implementatie op de E313.



Figuur 10: Referentiebeeld van de A10 in Briis-sous-Forges (Fr.)



Figuur 11: Referentiebeeld van de A10 in Briis-sous-Forges (Fr.)



Figuur 12: Referentiebeeld van de A10 in Briis-sous-Forges (Fr.)

B. Acties

- Implementeren haltes op de E34
- Evaluatie gebruik haltes E34
- Studie op de hele HOV-corrridor E313 - ENA

6.3.9. OVERZICHT BESTAANDE EN NIEUWE P+R PARKINGS

- P+R parking in Gierle wordt bediend door snelbus 415
- P+R parking in Lille wordt bediend door snelbus 429. De halteaccommodatie kan wel worden verbeterd met aandacht voor aantrekkelijke en comfortabele fietsenstallingen. Vanuit Lille lijkt het opportuun om de snelbus 429 niet meer via Malle te laten rijden maar rechtstreeks via de E34 richting Antwerpen
- P+R parking in Zoersel wordt bediend door de snelbussen 417 en 429. Op termijn wordt de P+R parking ook bediend op de E34 door de snelbus
- Ter hoogte van de op- en afrit in Oelegem wordt een bijkomende P+R parking voorzien met een halte voor de snelbussen
- Nieuwe P+R parking ter hoogte van Herentals-Oost, Olen
- Nieuwe P+R parking ter hoogte van Herentals-West, afrit 20
- Nieuwe P+R parking Vaartstraat in Ranst
- Nieuwe P+R parking ter hoogte van Geel-West

6.3.10. UITWERKING P+R PARKINGS IN DETAIL

A. P+R Oelegem

Op de E34 wordt ter hoogte van de Zandhovensesteenweg langs beide zijden een aparte busbaan aangelegd. Hiervoor zou gebruik kunnen worden gemaakt van de bestaande pechstrook. Aan de buitenzijde van de brug wordt halteaccommodatie aangebracht waaraan ook trappen en/of lift worden voorzien. De twee bestaande carpoolparkings worden uitgebreid en heringericht met meer groenaanplanting. Via de bestaande onderdoorgang onder de E34 kunnen de twee haltes worden bereikt vanuit de carpoolparkings. Ook de fietspaden langsheen de Zandhovensesteenweg sluiten aan op de toegangen tot de halteaccommodatie.



Figuur 13: Park&Ride Oelegem

B. P+R Herentals-Oost, Olen

Om de nieuwe carpoolparking te ontsluiten wordt de toegang tot de parking gekoppeld aan de verkeerslichten met de op- en afrit aan de N152.

De nieuwe P+R parking wordt ontsloten via de fietspaden langsheen de N152. Via de verkeerslichten kunnen de fietsers de N152 oversteken en de carpoolparking bereiken. De fietspaden langsheen de N152 dienen te worden vernieuwd. Aanvullend wordt een nieuwe noord-zuid fietsas uitgewerkt. Vanuit de Stadsestraat (Olen) wordt een fietsbrug over de E313 aangelegd die aansluit op de carpoolparking en de Rijtestraat..

In noordelijke richting sluit de fietsroute aan op de Sluizenweg. Vanaf het sluizencomplex kan men richting Herentals of naar Onze-Lieve-Vrouw Olen fietsen.

De snelbus 68 krijgt een halte op de E313. Deze halte sluit ook aan op het bedrijventerrein in de Stadsestraat. Tussen beide haltes wordt een voetgangersbrug voorzien over de E313 en de afrit. De voetgangersbrug sluit aan op de carpoolparking.

De realisatie van deze halte kan een reistijdwinst opleveren voor lijn 68, die nu een halte heeft op de N152 en dus de snelweg op- en af moet rijden tot aan deze halte. Het evalueren van deze halte op de snelweg kan mee inzichten verschaffen om het systeem al dan niet verder uit te breiden op andere locaties op de snelweg.



Figuur 14: Carpoolparking Herentals-oost

C. Nieuw op- en afritcomplex Herentals-West en bushalte E313

Het Vlaams Gewest heeft een voorstel uitgewerkt om de op- en afrit Herentals-West te hertekenen. De op- en afrit komt uit op een grote rotonde met bypass. De Industrieweg sluit rechtstreeks aan op de rotonde zodat het vrachtverkeer niet meer via de woonwijk moet rijden. De bestaande carpoolparking blijft aangesloten op de N13 en wordt verder uitgebreid. Bij de heraanleg van het op- en afrittencomplex kan de rotonde verhoogd worden aangelegd zodat een ongelijkgrondse kruising voor de fiets mogelijk is. Vanuit de Industrieweg kan een fietspad worden aangelegd onder de rotonde aansluitend op de carpoolparking. Het fietspad loopt vervolgens parallel met de E313 om aan te sluiten op de fietssnelweg naar Herentals. Het fietspad zorgt ook voor een verbinding tussen het bedrijventerrein Wolfstee (Herentals) en het bedrijventerrein Beverdonk (Grobbendonk) indien er een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg aan het station Wolfstee wordt voorzien.



Figuur 15: Park&Ride Herentals-West

D. Vaartstraat (Ranst)

De brug over de E313 wordt vervangen. Hiervoor is reeds een ontwerp opgemaakt door studiebureau Ney & Partners. Het moet een toegangspoort worden naar Antwerpen. De vraag stelt zich of vanuit de nieuwe brug de bushaltes langsheen de E313 kunnen worden bereikt. Langsheen de E313 wordt langs beide zijden een uitwijkhaven/bushaven voorzien met halteaccommodatie. Deze P+R parking zou een lokaal gebruik kennen voor de kernen Ranst, Broechem en Oelegem. Hier komen de snelbussen van de E34 en de E313 samen. Er wordt vooral ingezet op een goede fietsbereikbaarheid. Een zoekzone voor een lokale P+R parking is nog vast te leggen.



Figuur 16: Bushalte snelbus Ranst en zoekzone Park&Ride

E. Halte Wolfstee-Diamantstraat als fietsbrug (Herentals)

Op de E313 wordt ter hoogte van de Diamantstraat een extra bushalte voorzien voor de snelbus 68. Hierdoor krijgt het bedrijventerrein een bediening met openbaar vervoer. De snelbus bereikt via een aparte busbaan de bushalte. Deze halte wordt onder de brug van de Diamantstraat voorzien. De Diamantstraat kan een exclusieve fietsbrug worden van waaruit de haltes langsheen de E313 worden bereikt. Bij de bushalte worden fietsenstallingen voorzien om de laatste kilometer naar het bedrijf in te vullen. Via de Diamantstraat en Veldhoven ontstaat een autoluwe fietsroute tussen het bedrijventerrein Wolfstee en de woonwijk Molekens.

F. Halte Geel-West

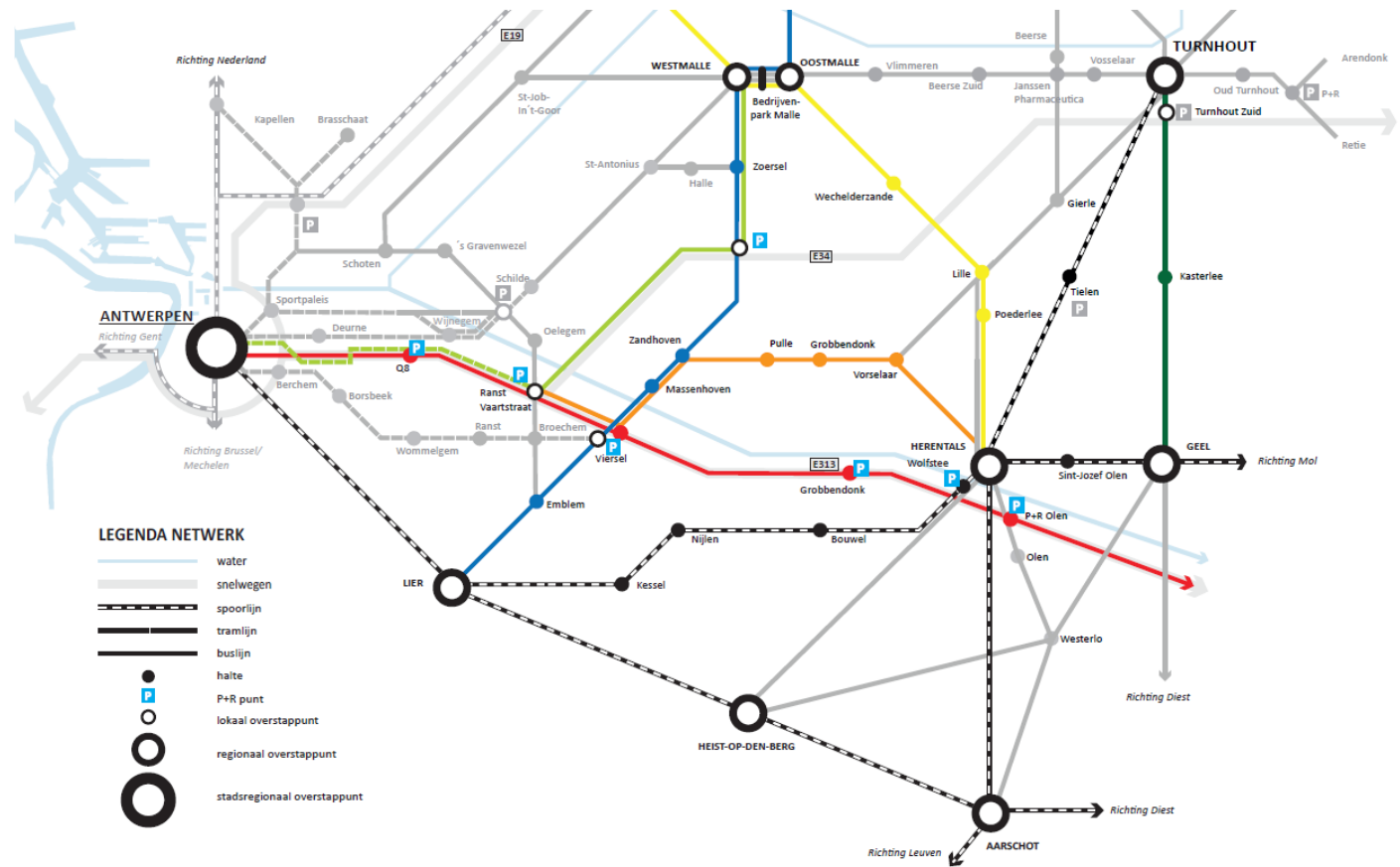
Ook voor Geel West zal worden nagegaan of het haalbaar is om een P + R en halte van de snelbuslijn 68 in te passen.

6.3.11. WENSNET VERBINDENDE STREEKBUSSEN

- Van Turnhout naar Herentals via Lille
- Van Turnhout naar Geel via Kasterlee
- Tangentlijn Schoten, Schilde, Broechem naar Lier
- Van Hoogstraten naar Lier via Malle
- Van Brecht naar Herentals via Malle

De meeste van deze laatste buslijntypes bestaan nu al op heel het traject of een deel ervan. De gemiddelde commerciële snelheid blijft evenwel een zorgkind. Op rechte lijnen door het buitengebied wordt die nu bijna gehaald, maar in verstedelijkte gebieden moet de bus, net zoals auto en vrachtwagen, langzamer rijden in schoolomgevingen, woonwijken en doortochten en staat ze mee stil tussen het overige wegverkeer. Daardoor daalt de gemiddelde snelheid.

Het spoor, de snelbussen en de streekbussen vormen een goede basis voor de vormgeving van het trein-, kern- en aanvullend net in de vervoersregio. Dit basisnet dient binnen de vervoersregio nog verder aangevuld worden met het vervoer op maat.



Figur 17: Conceptvisie openbaar vervoer

6.4. Visie gewenste verkeersstructuur fiets

6.4.1. FIETSOSTRADES

A. Visie

Het netwerk van de fietsostrades in de Middenkempen wordt verder ingevuld. Voor de route tussen Herentals en Geel is er al een concreet inrichtingsvoorstel uitgewerkt. Voor de route Herentals-Turnhout en Herentals-Lier zijn studies opgestart. 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 fietsostrade Aarschot-Herentals eindigt vandaag abrupt aan de Herenthoutseweg. De ambitie bestaat om deze route door te trekken tot aan Rietbroek om zo aan te sluiten op de fietsostrade Herentals-Lier en het centrum.

Voor de fietsostrade langs het Albertkanaal dient de aandacht te gaan naar het verbeteren van de fietsveiligheid in de bedrijvzones. In Grobbendonk wordt het fietspad verlegd naar de Industrieweg. Hier dienen de fietspaden langsheen de Industrieweg te worden vervolledigd op het wegsegment waar er nog geen fietspaden liggen.

B. Actie

- Verdere uitvoering van de fietsostrades

6.4.2. GROENE FIETSRoutes

A. Visie

De groene fietsroutes vallen samen met het blauw-groen netwerk. De groene fietsverbindingen zijn niet alleen functioneel maar zijn ook een manier om de groengebieden, open ruimtegebieden te ontsnipperen. Het zijn directe functionele verbindingen die vaak onderhevig zijn aan sluipverkeer. Het voorstel bestaat erin om deze straten af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, waardoor ze als autoluwe fietsverbinding gaan fungeren. Aangelanden en landbouwverkeer kunnen wel nog gebruik blijven maken van deze weg (bv. tractorsluizen). De groene routes zijn interessante routes voor het woon-werk en woon-school verkeer. De geselecteerde routes verbinden dorpskernen met de stations

en de scholen (secundaire en hoge school). Door het autoluwe karakter en de landschappelijke omgeving zijn het ook interessante routes voor recreatief fietsverkeer. Daar waar het Netekanaal uitkomt in het Albertkanaal wordt in een brede zone gezocht naar een nieuwe oeververbinding voor de fiets. Op die manier kan de groene fietsroute vanuit Turnhout doorgetrokken worden naar Lier.

B. Selectie

Groene route Zandhoven-Turnhout:

- Zandhoven: Keulsebaan
- Grobbendonk: Warme Handstraat - Heirbaan
- Vorselaar: Molenbaan - Vispluk - Berkelheide van lokale weg type I naar lokale weg type III
- Lille: Zittaartse Heide - Baan
- Kasterlee: Walravens - Hoek - Zevendonkseweg en Looizijde - Pijlstraat - Zwepenstraat - Kraanscot

Fietsroute op de dijk van de Kleine Nete, indien dit verenigbaar is met landschap en natuur. Op te nemen met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het Agentschap Natuur en Bos (ANB).

Groene route Vallei van de Kleine Nete:

- Geel: Roerdompstraat
- Olen: Heibloem - Bleek
- Herentals: Peerdsbossen
- Reeds bestaande groene route Herentals - Grobbendonk - Vorselaar: Vogelzang – Lenteheide-Troon en Heikantstraat - Heiken

Groene route Vorselaar - Wechelderzande:

- Vorselaar: Heirbaan
- Lille: Pulsebaan

Groene route Vorselaar - Zandhoven:

- Vorselaar: Heirbaan - Rommelzwaan
- Zandhoven: Reebergenlaan - Kruisdreef (aftakking Zoersel Eindhovensebaan)

Groene route Bouwel - Herentals Industrie:

- Grobbendonk: Capuynestraat - Klein Gentstraat (aftakking Herenthout Zelle)

Groene route Lichtaart – Geel:

- Kasterlee: Arkstraat
- Geel: Zeggendijk - Stegen - Kanaaldijk - Ganzenstraat - Rauwelkoven



Figuur 18: Referentiebeelden tractorsluis en tweesporenpad

C. Actie

- Uitwerking maatregelen om routes autoluw te maken.

6.4.3. WEGWERKEN BARRIÈREWERKING LIJNINFRASTRUCTUREN EN AUTOLUW MAKEN RECREATIEVE ROUTES

A. Visie

De groene Middenkempfen zijn dooraderd door een fijnmazig netwerk van recreatieve fietsroutes. Deze routes volgen de landelijke wegen die in sommige gevallen onderhevig zijn aan sluipverkeer. Bij het kruisen van de spoorwegen wordt gezocht naar andere routes of wordt gewerkt met een ongelijkvloerse kruising van de spoorwegen. Bij het kruisen van de E34 worden een aantal bruggen over de snelweg, die geen rol hebben in de verkeersfunctie en die vaak gebruikt worden als sluiproute, afgesloten voor

auto's. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om van die bruggen fietsbruggen te maken met een goede toegankelijkheid voor landbouwverkeer.

B. Acties

- De volgende bruggen over de E34 kunnen worden omgevormd tot fietsbrug*:
 - Lille: Hemeldonk, Rolleken, Herregracht-Oevelenberg, Moereind, Vorselaarseweg
 - Zandhoven: Kruisdreef, Kantonbaan-Schildebaan, Ecoduct t.h.v. Rommelzwaan

* De geschikte maatregel moet per brug apart bekeken worden. Zo zal de ene brug geschikt zijn voor een tractorsluis terwijl een andere brug beter voorzien wordt van wegneembare paaltjes i.f.v. omleidingen bij evenementen.



Figuur 19: Principeoplossing tractorsluis Kruisdreef-Reebergenlaan + suggestie ecoduct

7. Uitwerking visie per deelgebied

Op basis van workshops met de gemeenten, opgedeeld per deelgebied, is een vertaling gemaakt van de gebiedsgerichte visie naar concrete maatregelen. Hierna volgt een overzicht van maatregelen die met de gemeenten werd besproken.

7.1. Deelgebied Zandhoven-Ranst-Grobbendonk-Vorselaar

7.1.1. RANST EN ZANDHOVEN BLIJVEN ONTSLOTEN VIA OP- EN AFRITTEN VAN OELEGEM EN MASSENHOVEN

Ranst en Zandhoven blijven ontsloten via de op- en afritten van Oelegem en Massenhoven. De Bistweg wordt geoptimaliseerd als een volwaardige ontsluitingsweg zodat het vrachtverkeer van Ter Straten een betere ontsluiting krijgt naar het op- en afrittencomplex van Massenhoven. Tegelijk wordt ook het knooppunt Lammersberg heraanlegd zodat de doorstroming van het verkeer verbeterd. Ook het op- en afrittencomplex van Massenhoven krijgt binnenkort een heraanleg. Dit alles moet er voor zorgen dat beide kernen een betere ontsluiting krijgen naar het hoofdwegennet. Om Ter Straten beter te ontsluiten voorziet de gemeente Ranst een rechtstreekse verbinding naar de rotonde op de Oelegemsesteenweg en dient het verkeer niet meer via het bochtige tracé van de Vaartstraat te rijden. Een mogelijkheid bestaat erin om de Oelegembaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Zandhoven wordt immers ontsloten via de N14 naar de E34 en de E313. Deze maatregel past ook in de visie om de aanwezige groengebieden te ontsnipperen en beter op elkaar te laten aansluiten en om het netwerk van de groene fietsroutes te vergroten. Oelegem blijft wel nog ontsloten via de Zandhovensteenweg naar de op- en afrit met de E34. Mocht Vlaanderen toch beslissen om Zwaikom Ranst om te zetten naar bedrijventerrein lijkt het bijna een randvoorwaarde te zijn om extra sluipverkeer op de Oelegembaan tegen te gaan.

7.1.2. VERVOLLEDIGEN COMPLEX E34-E313 ALS RANDVOORWAARDE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Op basis van de doorrekeningen blijkt dat het potentieel voor het verschuiven van vrachtverkeer niet groot genoeg is om een grootschalige infrastructuur te verantwoorden. Anderzijds kan zonder deze ingreep geen sprake zijn van bijkomende bedrijvigheid. Vrachtwagens zullen dan nog steeds via het onderliggend wegennet moeten blijven rijden om een uitwisseling tussen de E34-E313 mogelijk te maken. Daarvoor zijn deze wegen niet uitgerust.

7.1.3. VERKNOPING VAN DE GROENE FIETSRoutes

In de knoop van Ranst komen ook verschillende groene fietsroutes samen. De harde lijninfrastructuur zorgt voor een barrièrewerking. Bedoeling is om de verschillende groene fietsroutes met elkaar te verknopen. Zo kan het Safi fietspad⁶ onder/over het knooppunt van Ranst worden gebracht aansluitend op de fietsroute langs het Albertkanaal. Via het kanaal en de Lorkendreef (Grobbendonk) wordt aangesloten op de groene fietsroute via de Keulsebaan die via Grobbendonk, Vorselaar, Lille en Tielen eindigt in Turnhout. T.h.v. de zwaikom Ranst kan aansluiting gemaakt worden met de fietsroute langs het Antitank kanaal. Vorselaar vormt een belangrijk knooppunt in de visie op groene fietsroutes. Er worden groene fietsroutes gerealiseerd naar Zandhoven, Zoersel, Wechelderzande, Lille, Grobbendonk en Herentals. De verknoping van de groene fietsroutes kan worden gekoppeld aan het idee van de toegangspoorten tot de landschapskamer.

7.1.4. UITBOUW LANDSCHAPSKAMER TUSSEN OELEGEM-SCHILDE, HALLE EN ZANDHOVEN

Tussen de gemeenten Oelegem-Schilde, Halle en Zandhoven ligt een uitgestrekt openruimtegebied met heel wat bosfragmenten. Het groengebied is dooraderd door heel wat landelijke wegen. Bij de start van de studie werd tijdens een workshop met de gemeenten verschillende van deze wegen aangeduid als sluiproute. Uit de doorrekeningen van de ontsluitingsscenario's is dan weer gebleken dat verschuivingen van verkeersstromen niet uitgesloten zijn bij het nemen van maatregelen. Vooral de Kantonbaan fungeert als alternatieve route bij calamiteiten.

De visie bestaat erin om het groengebied als landschapskamer voor de Middenkempen te ontwikkelen en de landelijke wegen zoveel mogelijk autovrij te maken. Om het gebied toegankelijk te maken wordt voorgesteld om te werken met toegangspoorten aan de randen met de nodige onthaalinfrastructuur. Vanuit deze toegangspoorten starten de lokale wandelingen, fietstochten, ...

7.1.5. HALTEHAVEN AFRIT 19

Om Ranst en Zandhoven beter te ontsluiten met het openbaar vervoer is in de corridorstudie (cf. Mobiliteitsstudie Noorderkempen) voorgesteld om langs de E34 een sneltram aan te leggen. Deze zou gefaseerd worden aangelegd tot Malle. In een eerste fase wordt er ingezet op een verlenging tot Q8. Een tweede fase omvat de doortrekking tot de op- en afrit in Oelegem. Uiteraard is dit een ingreep die niet van vandaag op morgen zal/kan worden gerealiseerd. Om die reden wordt op korte termijn

⁶ Voormalige spoorbedding tussen Lier en Oelegem ingericht als fietsroute tussen Lier en Broechem.

voorgesteld om het aanbod van de snelbussen te versterken en om een extra halte van de snelbussen te voorzien op de E34 ter hoogte van de op- en afrit in Oelegem en aan de Vaartstraat in Ranst. Dit is een maatregel die ook kan worden gezien als een flankerende maatregel wanneer de werken aan de Ring van Antwerpen starten. Om de bereikbaarheid van de halte voor de fiets te verbeteren wordt ook ingezet op de aanleg van fietsinfrastructuur.

7.2. Deelgebied Kasterlee-Lille

7.2.1. OPWAARDEREN N19

In de algemene visie is aangegeven dat een optimalisatie van de N19-N19g een belangrijke randvoorwaarde is om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en het vrachtverkeer uit de Middenkempem te weren. Op vlak van verkeersveiligheid is een heraanleg van de N19 noodzakelijk. Dit gebeurt het best volgens de principes van de N19g (geen erfaansluitingen, eenvormig snelheidsbeeld, ...). Bijzondere aandacht gaat naar veilige fietsoversteken. Om dit mogelijk te maken kan worden gedacht aan de realisatie van ventwegen. Via de opmaak van een streefbeeld kan dit verder worden uitgewerkt.

7.2.2. GROENE FIETSRROUTE TIELEN-ZEVENDONK

De groene fietsroute Zandhoven-Vorselaar-Tielen wordt verbonden met Turnhout. Hiervoor bestaan drie mogelijkheden:

- Tracé van fietssnelweg langs de spoorlijn Turnhout-Herentals
- Tracé via de Zevendonkseweg (geen draagvlak bij gemeente Kasterlee om de verkeersfunctie hier af te bouwen)
- Tracé ten westen van het militair domein

De provincie zal dit verder onderzoeken in het kader van de schakelroutes.

7.2.3. N123 TUSSEN RETIE EN KASTERLEE GEEN ONDERDEEL VAN VRACHTROUTENETWERK

Het valt wat buiten de afbakening van het studiegebied, maar de N123 is tussen Retie en Kasterlee onderhevig aan vrachtverkeer die via deze route van en naar de E34 rijden. Hierdoor blijft er ondanks de N19g toch een verkeersdruk bestaan in het centrum van Kasterlee. Voorstel bestaat erin om deze

route ook op te nemen in het netwerk met trajectcontrole. De provincie stemt dit ook verder af in de studie N18-N118.

7.2.4. GROENE FIETSRUTE LILLE-TIELEN

Baan, Walravens, Hoek en Evenhofstraat maken onderdeel uit van de groene fietsroute tussen Lille en Tielen. Het gaat om een rijweg met twee betonplaten zonder fietspaden. Het rechtlijnig perspectief van de straat zet aan tot snel rijden. Er wordt voorgesteld om de verkeersfunctie van deze weg af te bouwen zodat een autoluwere fietsroute ontstaat. Dit kan door het invoeren van een circulatieplan binnen de landschapskamer gevormd door de Gierlebaan, Vennestraat en Lichtaartsesteenweg. Doorgaande krasbewegingen worden geweerd binnen dit gebied. Aangelanden hebben uiteraard toegang tot het gebied, maar doorgaand verkeer wordt weggehouden. Zoals gezegd kan dit via circulatiemaatregelen bv. door het invoeren van ontsluitingslussen die verkeer steeds terugleiden naar de N140, N134 en de Vennestraat. Het circulatieplan kan worden ondersteund door het doorgaand verkeer op de route Walravens te weren door het plaatsen van bv. tractorsluizen en/of invoering van natuurlijke knips. Dit moet gebeuren in overleg met de bewoners en landbouwers. Mogelijke locaties zijn de bruggetjes over de twee waterlopen, het kruispunt Lozijde, Walravens, Hoek. Hier zou de ontsluitingslus Lozijde-Hoek kunnen worden geaccentueerd en wordt Walravens ondergeschikt gemaakt. Aan het kapelletje kan zo extra verblijfsruimte worden gecreëerd. Een andere mogelijkheid is om de rijweg om te vormen tot een tweesporenpad. Dit beperkt wel de capaciteit voor de fiets, maar is wel een manier om de infrastructuur binnen de landschapskamer te ontharden en toch de toegankelijkheid voor aangelanden te garanderen.

7.2.5. VERBETERDE ONTSLUITING BOBBEJAANLAND

Om de mobiliteitsimpact van Bobbejaanland te beperken zal vooral moeten worden ingezet op flankerende maatregelen om bezoekers op een duurzame manier naar het park te brengen (ideeën zijn onder meer een shuttlebus vanaf station Herentals, inzetten op fietsbereikbaarheid, watertaxi met elektrische bootjes op het kanaal in combinatie met een shuttle naar het park, ...). Wat betreft de autobereikbaarheid kan een verbeterde ontsluiting naar de E313 voor een betere bereikbaarheid zorgen zonder de omliggende dorpen te belasten.

7.2.6. NETEVALLEIROUTE

De gemeente Kasterlee is vragende partij om een fietsroute te voorzien langs de Kleine Nete. Dit zou ook een manier kunnen zijn om Bobbejaanland beter bereikbaar te maken met de fiets. De vraag stelt zich of dit over de volledige lengte nodig is langs de Kleine Nete of dat er ook gebruik kan worden gemaakt van landelijke wegen.

Een mogelijke fietsroute via de Kleine Nete zou volgend tracé kunnen volgen:

Vanuit het centrum van Herentals en het station fietst men via de Sint-Jobsstraat aansluitend op de Bleek en Roerdompstraat. Vanaf Olens Broek wordt een fietspad voorzien naar de Kleine Nete.

Vervolgens kan een fietspad (al dan niet verhard of via tweesporenpad) worden aangelegd aan de zuidzijde van de Kleine Nete tot aan Bobbejaanland. Net voorbij Bobbejaanland kan worden aangesloten op Papendijk. Via Koningshof en Goorseweg wordt Kasterlee bereikt.

7.3. Deelgebied Geel-Olen-Herentals

7.3.1. ENA ONTSLOTEN VIA PRIMAIRE WEG

De bedrijvigheid langs de E313 wordt intern ontsloten via een primaire weg. De Industrielaan-Nijverheidsstraat (grondgebied Westerlo) wordt omgevormd tot een primaire weg. Er zal ook een overdracht moeten gebeuren van de wegen N13 en de N156. De wenselijkheid om een bijkomende oost-westverbinding te maken in Herentals dient verder te worden onderzocht. Bij de omvorming van de Industrielaan-Nijverheidsstraat dient de gemeente Westerlo te worden betrokken aangezien de Nijverheidsstraat op haar grondgebied ligt. Bovendien is het van belang dat er een samenhangende visie wordt ontwikkeld voor deze weg.

7.3.2. ENA ONTSLOTEN VIA SNELBUSHALTES

Om de ENA-zone te bedienen met openbaar vervoer wordt voorgesteld om de snelbuslijn 68 op te waarderen met extra haltes in Olen, Wolfstee en Herentals-West. Vanuit deze haltes kan men via de fiets de bedrijven bereiken.

7.3.3. HAALBAARHEID ONDERZOEK VERBETERDE ONTSLUITING UMICORE

Uit de doorrekening van de ontsluitingsscenario's is gebleken dat een verbeterde ontsluiting van de site Umicore potentieel heeft. Anderzijds vormt het gebied tussen Umicore en de Geelseweg een samenhangend openruimte gebied waar het niet evident is om nieuwe infrastructuur te voorzien. Aan de hand van een haalbaarheidsonderzoek wordt nagegaan in welke mate bestaande infrastructuur kan worden geoptimaliseerd. Het haalbaarheidsonderzoek wordt gecombineerd met het streefbeeld voor de overwegen.

7.3.4. STREEFBEELD OVERWEGEN SPOORLIJN HERENTALS-GEEL EN VRIJWAREN LANDSCHAPSKAMER

Infrabel wenst op termijn een aantal overwegen op de spoorlijnen binnen het studiegebied te sluiten en/of te vervangen door een kunstwerk. Op een workshop met de gemeenten werden hier reeds enkele voorstellen gedaan. Het sluiten van de overwegen biedt ook kansen om het gebied tussen Olen, Geel en het kanaal autoluwer te maken.

7.3.5. FIETSOSTRADE HERENTALS-GEEL

Tussen Herentals en Geel wordt een fietsostrade aangelegd. Het tracé is hiervoor reeds uitgetekend. De maatregelen uit het streefbeeld voor de overwegen en de haalbaarheidsstudie naar de ontsluitingsoptimalisatie tussen de Watertorenstraat en de Geelseweg is hier complementair aan.

8. Draaiboek: Het actieplan – kritisch pad van acties (indicatief)

Het aantal maatregelen dat in deze mobiliteitsstudie wordt voorgesteld is behoorlijk omvangrijk. De uitvoering ervan is niet willekeurig. Sommige maatregelen dienen als stappen na elkaar genomen te worden omdat ze aan elkaar zijn gekoppeld, terwijl andere maatregelen parallel kunnen worden gepland en uitgevoerd omdat ze relatief weinig invloed hebben op elkaar. Daarnaast spelen budgettaire overwegingen en aspecten van voorbereiding, planning, vergunning en verwerving/onteigening een belangrijke rol bij de fasering.

Het draaiboek wordt uitgewerkt aan de hand van:

- het actieplan waarin een samenhangend pakket van maatregelen wordt voorgesteld met indicatie van timing, initiatiefnemer en partners;
- het kritisch pad van acties waarin wordt ingegaan op de opeenvolging van de verschillende te ondernemen acties.

8.1. Het actieplan

In het actieplan worden de verschillende te ondernemen maatregelen voorgesteld. Hierbij wordt een inhoudelijk onderscheid gemaakt tussen:

- procedurele en beleidsmatige aspecten;
- lopende planprocessen;
- op te maken verkeers- en vervoerplannen;
- uitvoering acties per deelcluster gemeenten.

Bij de procedurele aspecten worden de ruimtelijke beleidsdocumenten, uitvoeringsdocumenten, beleidsvisies en verkeers- en vervoerplannen behandeld.

A / Beleidsmatige aspecten

Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
1.0	Samenwerkingsovereenkomst tekenen tussen de verschillende betrokken actoren om tot realisatie van het actieplan te komen		KT	Provincie	Betrokken gemeenten
2.0	Overdracht wegen N13-Industrielaan	Industrielaan als primaire weg in beheer Vlaams Gewest. N13 overdragen aan gemeenten.	KT	AWV	Betrokken gemeenten
3.0	Beleid voeren om transport meer via de spoorweg en het kanaal te laten verlopen	Clusteren en bundelen van activiteiten nabij kanaal en multimodale overstappunten.	Lopende	Alle beleidsniveaus	Bedrijven

B / Ruimtelijke acties

4.0	Overkoepelende haalbaarheidsstudie opstarten voor het knooppunt E34-E313 in Ranst en afstemmen projecten Poort Oost	De verschillende visie-elementen voor dit knooppunt verder technisch uitwerken om de haalbaarheid ervan te bestuderen (o.a. verbeteren ontsluiting bestaande bedrijvigheid, tramverlenging met P+R, optimalisatie knooppunt E34-E313).	KT	Departement Omgeving	AWV, MOW-Beleid, Provincie
5.0	Opmaak haalbaarheidsstudie voor de ontsluiting Umicore en onderzoek naar wijziging modal shift voor de bedrijvigheid Watertorenweg	Optimalisatie van de ontsluiting bedrijvigheid Watertorenstraat en verbeteren verkeersleefbaarheid Olen en	KT	Provincie	Betrokken gemeenten, AWV

		Sint-Jobsstraat. Ook maatregelen uitwerken om de modal shift van de bedrijven bij te sturen zowel voor werknemers als voor goederentransport.			
6.0	Uitwerking landschapskamers	In de studie worden enkele voorstellen gedaan naar ontsnippering van de landschapskamers en de realisaties van de groene fietsroutes.	KT	Provincie	Departement Omgeving, betrokken gemeenten
7.0	Opmaak haalbaarheidsstudie oost-westverbinding in combinatie met streefbeeldstudie R15	Betere ontsluiting ENA en stad Herentals	KT	AWV	Stad Herentals, Provincie, MOW-beleid
8.0	Fietsactieplan autoluwe en autovrije fietsroutes	Studie en verdere uitwerking/realisatie fietsostrades, schakelroutes en groene routes	KT-MT-LT	Provincie	Betrokken gemeenten
C / Verkeers- en vervoersplannen					
9.0	Afstemming van het systeem van trajectcontrole binnen de verschillende politiezones in de Middenkempen, uitbouw van vrachtroutenetwerk	In de gebiedsgerichte studie is het vrachtroutenetwerk vastgelegd en werd aangegeven op welke routes wordt gewerkt met een trajectcontrole.	KT	Politiezones	Provincie, betrokken gemeenten, AWV, MOW-Beleid
10.0	Opstart streefbeelden spoorwegovergangen Infrabel en afschaffen van overwegen.	Tijdens de workshops met de gemeenten zijn reeds enkele voorstellen uitgewerkt. De doorrekeningen hebben geen structurele verschuivingen in de verkeersstromen laten zien.	KT-MT-LT	Infrabel	Betrokken gemeenten, VLM, AWV, MOW-Beleid

11.0	Opmaak streefbeeld met uitvoeringsplan voor realisatie N19 segment Kasterlee – Turnhout	Om de doorstroming en veiligheid te verbeteren op de N19 is een scheiding van lokaal en doorgaand verkeer wenselijk. Ook de oversteekbaarheid van de weg voor zachte weggebruikers vraagt een oplossing.	KT-MT-LT	AWV	Stad Turnhout, gemeente Kasterlee, MOW-Beleid, Provincie
12.0	Realisatie streefbeeld N19 – R14	Voor de Antwerpseweg en ring in Geel is er al een goedgekeurd streefbeeld. Herinrichting van de Antwerpseweg en optimalisaties van de R14 zijn noodzakelijk voor het functioneren van de ontsluitingsdriehoek Middenkempem. Er zijn reeds startnota's opgemaakt.	KT	AWV	Stad Geel, MOW-Beleid, Provincie
13.0	Uitwerking concept snelbushaltes E34	Conceptschetsen verder uitwerken tot ontwerpplannen	KT	AWV	De Lijn, Provincie, MOW-Beleid, betrokken gemeenten
14.0	Haalbaarheidsstudie E313 als HOV-corridor	Bijkomend onderzoek naar modal shift en comptabiliteit treinnet voor het ENA gebied	KT	Provincie	De Lijn, NMBS, AWV, MOW-Beleid, betrokken gemeenten
15.0	Doortrekken tramlijn langs E34 van Wijnegem naar Oelegem	Zie corridorstudie	MT-LT	De Lijn	AWV, MOW-Beleid, Provincie, gemeente Ranst

D / Gedetailleerde acties voor deelgebied Ranst-Zandhoven-Grobbendonk-Vorselaar

Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
3.1	Opwaarderen Bistweg tot volwaardige ontsluitingsweg	Weg onderdeel van vrachtroute voor bedrijventerrein Ter Straten	MT	Gemeente Ranst	
3.2	Nieuwe verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ter Straten en rotonde Oelegemsesteenweg-Vaartstraat		KT-MT	Gemeente Ranst	
8.1.	Studie en realisatie F103 Lier-Herentals		MT	Provincie	Betrokken gemeenten
8.2.	Studie en realisatie F5 langs Industrieweg		KT	Gemeente Grobbendonk	Provincie, AWW
8.3.	Doortrekken SAFI fietspad onder/over knooppunt Ranst	SAFI fietspad verknopen met groene fietsroutes	MT-LT	Gemeente Ranst	Provincie
8.4.	Groene route Vorselaar – Wechelderzande	Doorgaand verkeer weren	KT	Provincie	Gemeenten Vorselaar en Lille
8.5.	Groene route Pulle – Grobbendonk – Vorselaar – Lille – Tielen –Turnhout	Doorgaand verkeer weren	KT	Provincie	Gemeenten Vorselaar en Lille
8.6.	Groene route Vorselaar – Zandhoven/Zoersel	Doorgaand verkeer weren	KT	Provincie	Gemeenten Vorselaar en Zandhoven
9.1.	Ontsluiting Industrieweg Grobbendonk op E313 en N13, heraanleg op- en afrittencomplex Herentals-West met integratie van fietsverbindingen	Geen vrachtverkeer meer door woonstraat, betere ontsluiting bedrijventerrein	KT	AWV	MOW-Beleid, gemeente Grobbendonk

9.2.	Onderzoek naar calamiteitenroute voor bedrijven langs het Albertkanaal in Grobbendonk	In de visie wordt gesteld dat een herinrichting van het knooppunt Herentals-West (zie ook actie 9.1.) voor een verbeterde ontsluiting van de bedrijvzone in Grobbendonk zal zorgen. De gemeente Grobbendonk wenst de mogelijkheid te voorzien voor bijkomende calamiteitenroutes. Dit kan als flankerende maatregel worden gezien bij de heraanleg van het op- en afrittencomplex.	KT	AWV, Grobbendonk	Gemeenten Grobbendonk en Zandhoven
------	---	--	----	---------------------	------------------------------------

E / Gedetailleerde acties voor deelgebied Herentals-Olen-Geel

Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
8.1	Studie en realisatie F103 Lier-Herentals		MT	Provincie	Betrokken gemeenten
8.5.	Groene route Pulle – Grobbendonk – Vorselaar – Lille – Tielen – Turnhout	Doorgaand verkeer weren	KT	Gemeenten Vorselaar en Lille	Provincie
8.7	Studie en realisatie schakelroute Herentals-Turnhout		KT	Provincie	Betrokken gemeenten
8.8	Doortrekken fietsroute oude spoorwegzate F106 Aarschot-Herentals naar het station Herentals		MT	Provincie	Infrabel, stad Herentals
8.9	Groene route Herentals – Olen – Ten Aard		KT	Provincie	Betrokken gemeenten

8.10	Groene route Herentals Industrie – Bouwel		KT	Provincie	Betrokken gemeenten
8.11	Sluizenweg als onderdeel van noord-zuid fietsverbinding	Onderzoek hoe route autoluwer kan gemaakt worden.	KT	Gemeente Olen	De Vlaamse Waterweg
10.1	Ongelijkvloerse kruising N153-spoorlijn en aansluiting R15	Prioritair op te starten studie bij afschaffen gelijkvloerse overwegen.	KT	Infrabel, AWW	MOW-Beleid, stad Herentals
11.1	N19 doortocht Ten Aard	Herinrichting doortocht om doorgaand verkeer te weren.	KT-MT	Stad Geel	AWV
14.1	Aanleg carpoolparking Olen met mogelijkheid tot uitbreiding naar aanleg halteplaats snelbuslijn	De huidige snelbus 68 met halte bij 'De Duinen' kan een halte krijgen op de carpoolparking.	KT	AWV	De Lijn, MOW-Beleid, gemeente Olen
16	Opwaardering station Wolfstee	Bewegwijzering naar het station verbeteren, toegankelijkheid halte verbeteren, toekomstige fietssnelweg verknopen aan de halte.	KT	NMBS	Stad Herentals

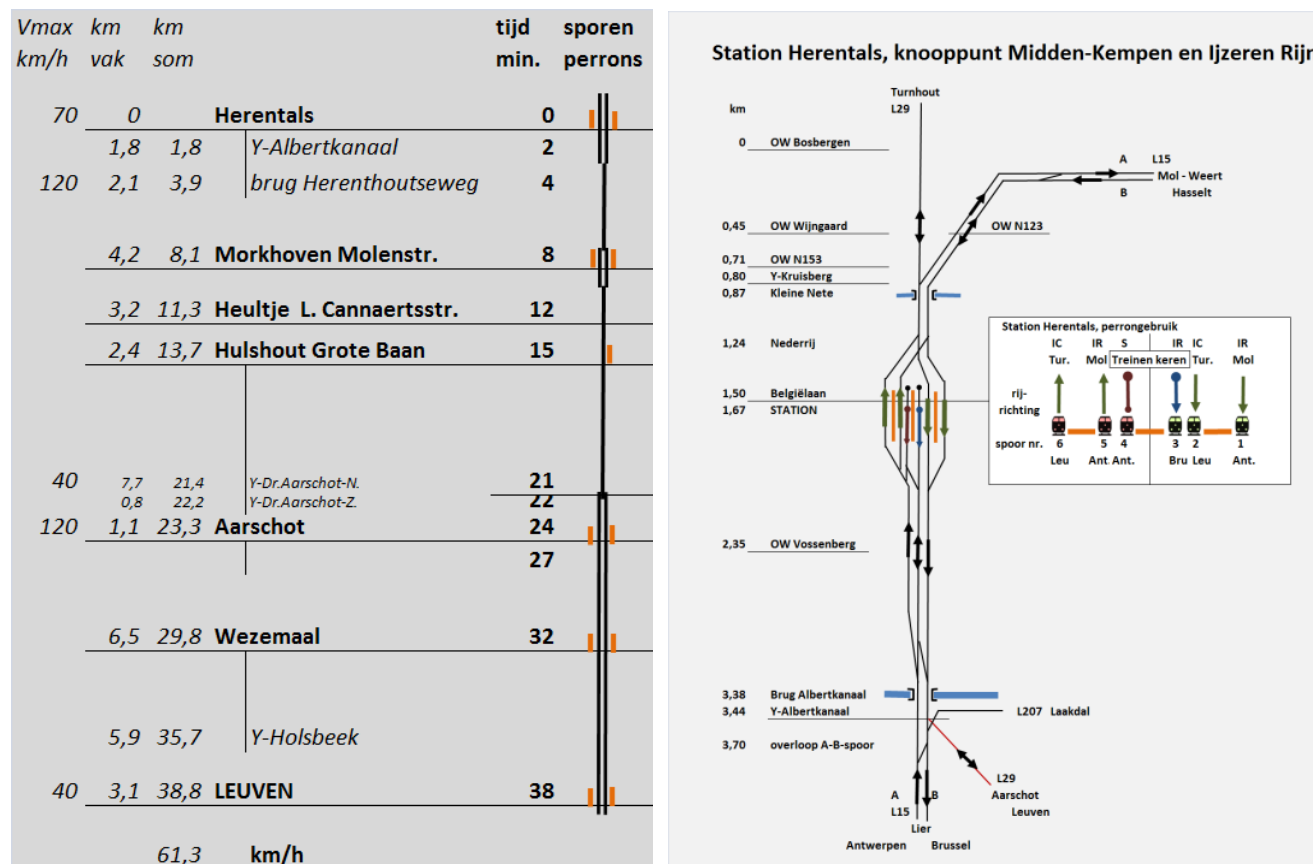
F / Gedetailleerde acties voor deelgebied Lille-Kasterlee

Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
8.7	Studie en realisatie schakelroute Herentals-Turnhout		KT	Provincie	Betrokken gemeenten
8.5.	Groene route Pulle – Grobbendonk – Vorselaar – Lille – Tielen – Turnhout	Doorgaand verkeer weren	KT	Provincie	Gemeenten Vorselaar en Lille

8.12	Groene route Lichtaart – Geel		KT	Provincie	Gemeenten Lille en Kasterlee
11.2	Heraanleg N19 doortocht Kasterlee	Heraanleg doortocht om leefbaarheid dorpskern te verbeteren en doorgaand verkeer te weren.	KT	Gemeente Kasterlee	AWV
17	Opmaak masterplan doortocht Lille-Poederlee		KT	Gemeente Lille	
18	Herdenken op- en afrit Beerse	Optimalisatie afwikkeling rotondes. Onderscheid primaire weg ten noorden van E34 en lokale weg ten zuiden van E34 accentueren.	KT	AWV	Gemeenten Lille en Beerse

9. Bijlagen: besluiten en adviezen

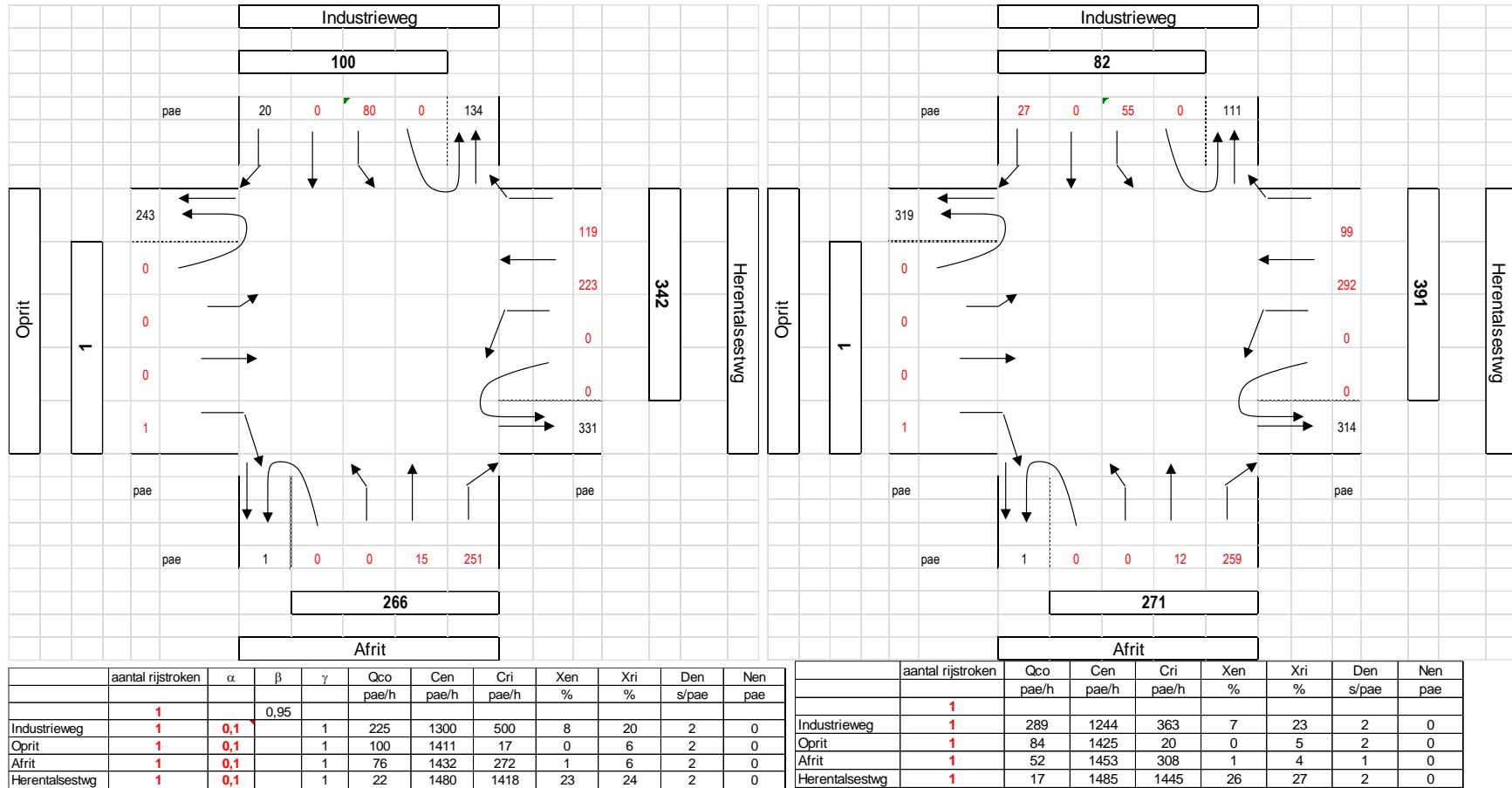
9.1. Treinverbinding Herentals – Aarschot – Leuven



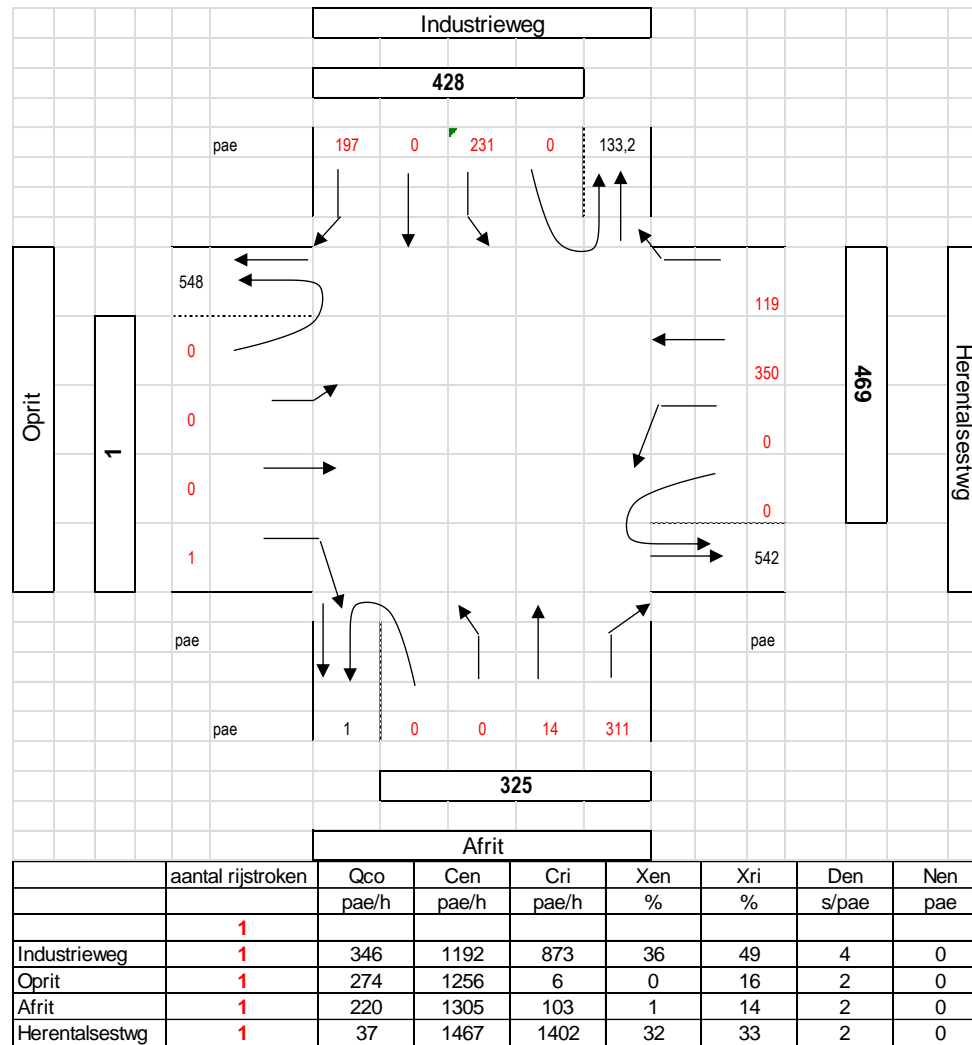
Figuur 20: Mogelijke praktische invulling van treinverbinding Herentals – Aarschot – Leuven

9.2. Doorrekening knoop Herentals West

Volgende stromendiagrammen en berekeningen tonen de verkeersdoorstroming op de toekomstige rotonde met gebruik van de beschikbare tellingen.



Volgend stromendiagram en berekening toont de verkeersdoorstroming op de toekomstige rotonde met gebruik van de modelresultaten van "BAU 2020 + twee knips" in de avondspits.



9.3. Fiches visie actoren

Deze bijlage bevindt zich achteraan het eindrapport.

9.4. Samenvatting synthese doorrekening verkeersmodel

Deze bijlage bevindt zich achteraan het eindrapport.

9.5. Verslagen stuurgroep

Deze bijlage bevindt zich achteraan het eindrapport.

39 **2017_CBS_02148** **Mobiliteitsstudie Midden-Kempen (dossier 2) - Goedkeuren**

Samenstelling

Aanwezig:

mevrouw Vera Celis; mevrouw Nadine Laeremans; mevrouw Griet Smaers; mevrouw Marleen Verboven; de heer Bart Julliams; mevrouw Griet Verhesen; de heer Pieter Verhesen

Zijn eveneens aanwezig:

de heer Gie Claes, OCMW-secretaris

Afwezig:

de heer Ben Van Looveren

Verontschuldigd:

de heer François Mylle

Beschrijving

Aanleiding en context

Sinds midden 2016 loopt de Mobiliteitsstudie Midden-Kempen. In bijlage is de achtergrond bij het dossier toegevoegd. Na de eerste oriëntatiefase waarbij knelpunten en kansen werden geïnventariseerd loopt momenteel de conceptvisie waar scenario's werden opgemaakt die ook modelmatig werden doorgerekend. Het is de bedoeling om eind dit jaar te eindigen met een mobiliteitsvisie gekoppeld aan een actieplan.

22/05/2017 gaf de dienst mobiliteit van de provincie een toelichting van het dossier aan het schepencollege ter voorbereiding van de stuurgroep van 09/06/2017.

De dienst mobiliteit vraagt alle leden van de stuurgroep om het verslag en de presentatie van de stuurgroep van 9/06/2017 ter kennisgeving voor het schepencollege te brengen en een invulformulier met bovenlokale maatregelen die prioritair zijn voor Geel over te maken tegen midden juli. De presentatie bevat ook een overzicht van de vervolgstappen in het proces.

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het verslag en de presentatie van de stuurgroep van 9/06/2017.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen wenst volgende maatregelen als prioritair aan te duiden vanuit Stad Geel:

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
 - Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.
1. Onderzoeken van het versterken van de sneldienst /busbanen op de E313 met extra haltes (huidige lijn 68 Bochelt-Antwerpen), rekening houdend met trein parallel en ervaringen industrielijnen.
 2. Inzetten op watergebonden activiteiten
 3. Autoluwe fietsroutes realiseren om zo ook open-ruimtegebieden te ontsnipperen

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1. Uitbouwen van de fietsostrade Albertkanaal
2. Parallelweg ENA met behoud van afrittencomplex Wolfstee en optimalisatie afrittencomplex Herentals West
3. Nieuwe verbinding Watertorenstraat – N13 aansluiting umicore


Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
 - Multimodale bereikbaarheid van de verkeeraantrekkende functies,
 - Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.
1. Doorstroming op het hoofdwegennet optimaliseren (bijvoorbeeld ventwegen Antwerpseweg N19)
 2. N19 tussen Kasterlee en Turnhout maar ook de N19g/R14 omvormen tot volwaardige primaire weg type I (voor Geel Noordzuidlaan/Westelijke ring tot Antwerpseweg). Dit met inbegrip van een ongelijkgrondse kruising (ovonde) ter hoogte van Kleinhoefstraat/Driehoek en ongelijkgrondse kruising voor fietsers ter hoogte van de aantakking met de Antwerpseweg N19.
 3. Kritisch omgaan met sluiten van overwegen met behoud van oversteekbaarheid voor fietsers (aandachtspunt overweg westelijk van R14 Thomas More)

Gekoppelde besluiten

- 2017_CBS_01669 - Presentatie toelichting Mobiliteitsstudie Middenkempen

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen



Stadssecretaris
François Mylle



Burgemeester
Vera Celis



Beste,

Wij dienden de invulformulier ivm visie Midden-Kempen nog aan te leveren.
U mag voor de gemeente Grobbendonk volgende noteren:

Bij 3 bovenlokale maatregelen ivm ontsluiting activiteiten langs Albertkanaal

- parallelweg E313: optimale ontsluiting bedrijven ENA
- naar veiligheid moet in de 2 windrichtingen kunnen ontsloten worden

Bij doelstellingen omtrent functioneren multimodale structuur:

- sneldienst de Lijn
- fietsstrade

--

Met vriendelijke groeten,

Lien Verbeeck

Vervanging diensthoofd duurzaamheid, mobiliteit, gezondheid en lokale economie

Gemeentebestuur Grobbendonk
Boudewijnstraat 4, 2280 Grobbendonk
tel. 014 50 78 93
Lien.verbeeck@grobbendonk.be
www.grobbendonk.be

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 16 augustus 2017

Aanwezigen: Jan Bertels, burgemeester en voorzitter
Mien Van Olmen, Ingrid Ryken, Jan Michiels, Anne-Mie Hendrickx, Bieke Baeten en Fons Michiels - schepenen
Peter Van de Perre, waarnemend secretaris

086 Provinciale Mobiliteitsstudie Middenkempen

MOTIVERING

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen

Het college van burgemeester en schepenen besliste op 11 december 2012 om aan het provinciebestuur te vragen om voor de Middenkempen, het gebied tussen de E313 en de E34 - vanaf Ranst tot aan de Noord- & Zuid-as (N19 Turnhout-Geel), een mobiliteitsstudie uit te voeren.

De provincie Antwerpen verklaarde zich in de startvergadering van 18 mei 2015 bereid om deze bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren in samenwerking met de gemeenten Herentals, Grobbendonk, Vorselaar, Lille, Kasterlee, Geel, Olen, Zandhoven en Ranst.

Op 30 juni 2016 sloot de gemeenteraad hiervoor met het provinciebestuur van Antwerpen een samenwerkingsovereenkomst af.

Argumentatie

Het provinciebestuur van Antwerpen heeft voor de opmaak van de mobiliteitsstudie voor de Middenkempen, het studiebureau Vectris aangesteld.

Om tot een gezamenlijke eindvisie te komen, duidt nu elke gemeente door middel van een fiche, drie bovenlokale maatregelen aan die voor haar prioritair zijn voor de Middenkempen. Met deze drie bovenlokale maatregelen worden doelstellingen beoogd op het vlak van:

- functioneren van de ruimtelijke structuur
- streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal
- functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift.

BESLUIT

Het college van burgemeester en schepenen beslist dat, in uitvoering van de opmaak van een bovengemeentelijke mobiliteitsstudie voor de Middenkempen, volgende drie bovenlokale maatregelen prioritair zijn:

- Bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer: uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen, vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur':
 - 1.1. De bestaande weginfrastructuur moet de gevolgen van nieuwe ontsluitingen kunnen opvangen. Indien niet moet deze hiervoor aangepast worden.
 - 1.2. Het eindresultaat moet een kwalitatieve verbetering zijn voor de openbare ruimte, mens en milieu.
 - 1.3. Nieuwe infrastructuur kan enkel door bestaande infrastructuur te downsizen.
- Bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal':
 - 2.1. Tonnagebeperking doorgaand vrachtverkeer in de Middenkempen.
 - 2.2. Stimulering watergebonden activiteit.
 - 2.3. N19-R14 en de verbinding E34-E313 verder uitbouwen als primaire wegen.
- Bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer: functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur, multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies, vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied:

- 3.1. Verbeterde doorstroming van de N153, ongelijkvloerse kruising overwegen en de realisatie van het masterplan stationsomgeving alwaar voorstel tot herinrichting van ovonde Wellens werd in opgenomen.
- 3.2. Uitbouw comfortabele fietsroutes met een versterkt openbaar vervoer.
- 3.3. Busbanen en sneldienst op E313 en E34 met halte-infrastructuur op de snelweg. Stimulering NMBS-station Wolfstee als alternatief voor E313.

Door het college

Bij verordening
de waarnemend secretaris
getekend
Peter Van de Perre

de burgemeester
getekend
Jan Bertels

Voor eensluidend uittreksel

Bij verordening
de waarnemend secretaris



Peter Van de Perre



de burgemeester



Jan Bertels

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN.

ZITTING VAN MAANDAG 10 JULI 2017

- Aanwezig:** Ward Kennes, burgemeester;
Guy Van de Perre, Gert Storms, Sumati Adriaensen,
schepenen;
Walter Van Baelen, OCMW-voorzitter;
Tom De Munter, gemeentesecretaris;
Verontschuldigd: Mies Meeus, Griet Noyens, schepenen;
Afwezig:
Belangenconflict:

82. Standpuntbepaling ifv. de mobiliteitsstudie Midden Kempen

Het college van burgemeester en schepenen,

Gelet op de presentatie tijdens het cbs van 26 juni 2017;

BESLIST:

Enig artikel - de invulfiche als volgt in te vullen:

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente:
Gemeente Kasterlee

Volgende bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1
2
3

Volgende bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1 Ontsluiting van Bobbejaanland via scenario 4 optimalisatie ontsluiting
fabriek Olen-Bobbejaanland

2
3

Volgende bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1 Ontwikkeling van de N19g tot 2x2 rijstroken
2 Ontwikkeling van N19 met ventwegen en veilige oversteken
3 Realisatie van een fly-over aan de E34 - N19

- 4 Bijkomende geluidsschermen aan N19 - N19g omwille van toenemende verkeersdruk
- 5 Carpoolparkings in de omgeving van op- en afritten van de E34
- 6 Snelbusdiensten op de E34
- 7 Vrachtwagenparkings in de omgeving van op- en afritten van de E34
- 8 Ontlasting van de dorpskernen van Lichtaart en Tielen in het bijzonder, van vrachtverkeer +7.5 ton
- 9 Weg Tielen-Zevendonk knippen is geen optie
- 10 N123 tussen Herentals en Lichtaart knippen is geen optie
- 11 Tonnagebeperving +7.5 ton (met controle) op N123 Herentals - Lichtaart en Retie - Kasterlee
- 12 Afsluiten van 1 spoorwegoverweg aan de noordkant van Tielen kan, mits aandacht voor realistische omleidingswegen en onderzoek van de mogelijkheid van ondertunneling
- 13 De aanleg van de fiets-o-strade Herentals - Turnhout, hoewel aan beide zijden van het militair domein al alternatieven voorzien zijn door het gemeentebestuur dat fietspaden heeft aangelegd.

Kasterlee, 18 juli 2017

De gemeentesecretaris

l. d.

Tom De Munter



De burgemeester

Ward Kennes



Beste Mathias,

In navolging van ons telefonisch onderhoud van daarjuist stuur ik u hieronder een kopie uit de notulen van 29/06 jl.
Kan u hier voorlopig mee verder.

Johan is vanaf 1/08 terug aanwezig.

Artikel 1 - Kennis te nemen van het verslag van de stuurgroep Mobiliteitsstudie Middenkempen van 9 juni 2017.

Artikel 2 - Volgende 3 bovenlokale maatregelen als prioritair aan te duiden vanuit de Mobiliteitsstudie Middenkempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur':

- nieuwe ontwikkelingen moeten maximaal multimodaal ontsloten worden
- sluipverkeer weren en zo open ruimte ontsnipperen
- nieuwe infrastructuur kan enkel door bestaande infrastructuur te compenseren, dit mag echter geen significante negatieve effecten hebben omliggende dorpscentra

Artikel 3 - Volgende 3 bovenlokale maatregelen als prioritair aan te duiden vanuit de Mobiliteitsstudie Middenkempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal':

- tonnenmaatbeperking doorgaand vrachtverkeer in Midden-Kempen
- N19 en R14 verder uitbouwen als primaire weg
- uitbouw parallelweg ENA

Artikel 4 - Volgende 3 bovenlokale maatregelen als prioritair aan te duiden vanuit de Mobiliteitsstudie Middenkempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift':

- verbeterde doorstroming van N153 door onder meer een ongelijkvloerse kruising van de overweg in Herentals
- autoluwe fietsroutes realiseren door sluipverkeer te weren
- busbanen op E34 en E313 met halte infrastructuur op de snelwegen

Met vriendelijke groeten

Isabelle Maes
Technische Dienst

Rechtestraat 44 • 2275 Lille
Tel. 014 44 82 36 • Fax. 014 88 20 50
www.lille.be

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
Vergadering van donderdag 10 augustus 2017

Invalfiche visie Midden-Kempen. Kennisname en standpuntbepaling.

Aanwezigheden

Aanwezig	Marc Verhulst, waarnemend burgemeester Marc T'Syen, Kris Gebruers, Riet Smits, Ellen Deswert, Leen Mertens, schepenen Jeroen Peeters, waarnemend secretaris
Verontschuldigd	Seppe Bouquillon, burgemeester Patrick De Fré, secretaris

Motivering

Context en argumentatie

De invalfiche visie Midden-Kempen, zoals aangevuld door Mens en Ruimte, wordt ter kennisname aan het college voorgelegd. Daarbij wordt het college ook verzocht om zijn goedkeuring te geven zodat de invalfiche daarna kan bezorgd worden aan de provincie.

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van de aangevulde invalfiche visie Midden-Kempen.

Artikel 2

Het college gaat akkoord met inhoud van de invalfiche visie Midden-Kempen goed en geeft de opdracht aan Mens en Ruimte om deze zo te bezorgen aan de provincie.

Namens het college van burgemeester en schepenen

(was getekend)
waarnemend secretaris,
Jeroen Peeters

(was getekend)
waarnemend burgemeester,
Marc Verhulst

Voor eensluidend afschrift

waarnemend secretaris,



Jeroen Peeters



waarnemend burgemeester,



Marc Verhulst

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: *Lokaal bestuur Olen*

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1	<p>Het Witboek omschrijft dat open ruimten open moeten blijven.</p> <p>Het lokaal bestuur van Olen wil maximaal de open ruimtes bewaren. daarnaast moet het dossier herbevestiging van de agrarische gebieden gerespecteerd worden.</p>
2	<p>De studieschets landelijk wonen onderzocht of het nodig is of in landelijke linten verdicht wordt. Afstanden van woonlinten tot dorpskernen bepalen het autogebruik en dienen degelijk overwogen te worden.</p> <p>Het lokaal bestuur Olen wil dat de studie Midden-Kempen de visie op deze ontwikkelingen respecteert.</p>
3	<p>Binnen het RUP zonevremde bedrijven krijgen bedrijven ontwikkelingsmogelijkheden binnen de aangegeven planningsgrens. In aantal toenemen is echter niet mogelijk.</p> <p>In de studie Midden-Kempen wordt de bereikbaarheid van deze (en andere) bedrijven geoptimaliseerd. Het is belangrijk dat dit afgelijnd gebeurt binnen de structuren van het RUP.</p>

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1	<p>In 2009 is een studie vrachtrouten netwerk uitgevoerd in opdracht van AWW. Deze studie is niet in consensus geëindigd. Toch worden bepaalde conclusies aangenomen en uitgevoerd naar eigen inschatting. Dit zorgt ervoor dat de situatie binnen de scope van de studie Midden-Kempen wijzigt en de vrachtroutes aan een nieuwe denkoefening toe zijn.</p> <p>Het lokaal bestuur Olen acht het wenselijk om de studie vrachtrouten netwerk terug op te nemen en in consensus tot duidelijke besluiten te komen.</p> <p>Aansluitend acht het lokaal bestuur Olen het nodig om bovenlokale oplossingen te bieden voor het gericht sturen van doorgaand vrachtverkeer en het leiden van vrachtverkeer met als bestemming de industriezones. Hierbij is een maximale uitbouw van het gebruik van E313, E43 en N19 noodzakelijk.</p>
2	<p>De sites Umicore en Aurubis genereren vandaag heel wat vrachtverkeer in de regio. In het kader van uitbreidingsplannen werd een studie uitgevoerd met de focus op transportmogelijkheden via spoor en water. Deze studie bracht heel wat inzichten en oplossingen waarbij in de toekomst de toegangswegen gedeeltelijk ontlast worden. Vrachtverkeer over het wegennet zal in de toekomst verminderen ten opzichte van de huidige situatie.</p>

	<p>Het is aangewezen om bedrijven binnen de Midden-Kempen (en daarbuiten) te stimuleren om maximaal te zoeken naar andere transportmiddelen dan over het wegennet.</p> <p>De toegangswegen naar de sites Umicore en Aurubis en aansluitende bedrijvenzone op het grondgebied van Herentals dienen weloverwogen ingericht te worden met het oog op de toekomstige circulaties van vrachtwagens en auto's. Ontsluiting via verschillende wegen is noodzakelijk voor een optimale afwikkeling vanuit zowel zuidelijke als noordelijke richting.</p>
--	--

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	<p>De uitbouw van een correcte categorisering van de wegen is al langer een problematiek waar Olen mee geconfronteerd wordt.</p> <p>Industrielaan Olen kreeg de categorie primaire weg II (verzamelen op Vlaams niveau) en nummer N156 toegekend. Deze categorie is in overeenstemming met het gebruik, de nabijheid van industriezones en dienstdoende calamiteitenroute. Er is een verbinding naar het gedeelte N156 richting Ham.</p> <p>Zowel de rijbaan als de fietspaden zijn niet ingericht om te voldoen aan de normen van het gebruik van de weg. Fietspaden zijn aanliggend en te smal. Bovendien is de infrastructuur in zeer slechte staat.</p> <p>Deze weg wordt op Olens grondgebied echter beheerd door het lokaal bestuur. Deze instantie is niet in staat om een weg van een dergelijke categorie naar de normen van het gebruik in te richten.</p> <p>Het lokaal bestuur Olen vraagt met aandrang om op bovenlokaal niveau tegemoet te komen aan de vraag om tegenstrijdigheden tussen categorisering, het gebruik en het beheer van de Industrielaan weg te werken.</p>
2	<p>Woonkernen staan onder een enorme druk van sluipverkeer. Binnen deze studie kunnen oplossingen geboden worden voor een betere bovenlokale afwikkelingen om de woonkernen in hun waarde te behouden.</p> <p>Voorstellen voor het afsluiten van welbepaalde straten dienen steeds afgetoetst te worden op het ruime kader van trajecten en ontsluitingsroutes binnen de Miden-Kempen.</p>



Zitting van 6 juli 2017

Aanwezig:	Lode Hofmans - burgemeester-voorzitter Tine Muyshondt, Jef Verhaegen, Fernand Bossaerts, Roel Vermeesch en Hilde Goris - schepenen Jan Geudens - gemeentesecretaris wnd.
Verontschuldigd:	Nicole Damen - schepenen
Afwezig:	

51 STUDIE MIDDENKEMPEN - VISIE - BESLISSING

Motivering:

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context:

De gemeenteraad ondertekende op 29 juni 2015 de engagementsverklaring in het kader van de provinciale gemeentelijke mobiliteitsvisie in de Middenkempen. De studie werd opgestart en er werden reeds verschillende stuurgroepvergaderingen en workshops georganiseerd waaruit een oriëntatienota en conceptnota volgden. Verschillende scenario's werden voorgelegd en de betrokken gemeentes werd gevraagd een keuze te maken van de verder te onderzoeken scenario's. Het bestuur van Ranst koos voor verder onderzoek naar volgende scenario's :

- knooppunt Q met E313-E34
- openbaar vervoer halte Oelegem
- uitbreiding van de capaciteit van de E34 en E313 om de druk op de aanpalende gemeente- en gewestwegen te verminderen

Tijdens de stuurgroepvergadering van 9 juni 2017 werden de verschillende mogelijkheden besproken en wordt de gemeentes gevraagd om de invulfiche 'visie' voor 15 juli 2017 met keuze van te nemen bovenlokale maatregelen in te vullen om zo tot een gemeenschappelijke eindvisie te komen. De presentatie aan en het verslag van de stuurgroepvergadering en de reactie van De Lijn hierop worden ter kennisgeving bijgevoegd, net als de invulfiche 'visie'

Juridisch kader:

Artikel 57, §3, 1° van het gemeentedecreet van 15 juli 2005

Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd voor de daden van beheer van de gemeentelijke eigendommen en inrichtingen.

De beslissing van de gemeenteraad van 29 juni 2015 over de engagementsverklaring in het kader van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Middenkempen.

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 1 juni 2017 waarbij een keuze gemaakt werd voor de verder te onderzoeken scenario's

Bijkomende motivering:

In de loop van het traject van de studie werden een aantal scenario's naar voor geschoven waarbij de betrokken gemeentes een keuze hebben gemaakt welke verder dienen onderzocht te worden. Zoals vermeld in het verslag van de stuurgroep van 9 juni 2017 dient gewerkt te worden naar een

gemeenschappelijke eindvisie. Hiervoor dienen prioritaire bovenlokale maatregelen gekozen te worden bij volgende doelstellingen :

- functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen en het vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur
- streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal
- functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur en wijzigen van de modal shift met onder meer functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur, multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies, vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied

Bijlagen:

- presentatie 9 juni 2017
- verslag van de stuurgroep van 9 juni 2017 en reactie van De Lijn
- invulfiche visie Middenkempen

Besluit:

Enig artikel:

Het college van burgemeester en schepenen beslist dat volgende 3 bovenlokale maatregelen prioritair zijn voor volgende doelstellingen:

- doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met ondermeer, uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen, vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'
 - 1.bijkomende economische ontwikkelingen kunnen enkel op voorwaarde van voldoende aangepaste ontsluiting rekening houdend met alle weggebruikers.
 - 2.door verbetering doorstroming het doorgaand verkeer op het hoofdwegennet houden om lokale wegen te ontlasten en sluijverkeer te vermijden.
 - 3.betere afstemming tussen lokale en bovenlokale initiatieven met vb provinciebestuur als tussenschakel. Nood en durf om beslissingen te nemen.
- doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'
 - 1.momenteel ontbreekt de link tussen hoofdvervoersnet (snelweg) en Albertkanaal.
 - 2.fietsinfrastructuur langs het Albertkanaal moet geïntegreerd worden bij verdere ontwikkelingen
 - 3.promoten van watergebonden activiteiten
- doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigingen van de modal shift met onder meer functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur, multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies, vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'
 - 1.busbanen op autosnelwegen en geïntegreerde haltes op snelweg of in omgeving van op/afrit
 - 2.realiseren van tramlijn langsheen snelweg cfr. corridorstudie
 - 3.overleg verbeteren en consensus bereiken tussen de verschillende overheden om noodzakelijke maatregelen te realiseren. De gemeente houdt bij nieuwe infrastructuurwerken rekening met de verbetering van de verkeersleefbaarheid en is bereid om hier de nodige investeringen te doen.

Besloten te Ranst op 6 juli 2017

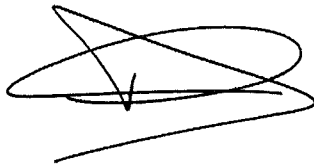
De gemeentesecretaris wnd.
Jan Geudens

De burgemeester-voorzitter
Lode Hofmans

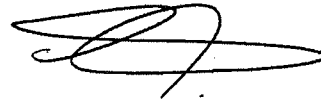
De gemeentesecretaris

Voor éénsluitend afschrift

De burgemeester-voorzitter



Wim Van der Schoot



Lode Hofmans

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: RANST

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1	Bijkomende economische ontwikkelingen kunnen enkel op voorwaarde van voldoende aangepaste ontsluiting rekening houdend met alle weggebruikers.
2	Door verbetering doorstroming het doorgaand verkeer op het hoofdwegennet houden om lokale wegen te ontlasten en sluisverkeer te vermijden.
3	Betere afstemming tussen lokale en bovenlokale initiatieven met vb provinciebestuur als tussenschakel. Nood en durf om beslissingen te nemen.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1	Momenteel ontbreekt de link tussen hoofdvervoersnet (snelweg) en Albertkanaal.
2	Fietsinfrastructuur langs het Albertkanaal moet geïntegreerd worden bij verdere ontwikkelingen.
3	Promoten van watergebonden activiteiten

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	Busbanen op autosnelwegen en geïntegreerde haltes op snelweg of in omgeving van op/afrut.
2	Realiseren van tramlijn langsheen snelweg cfr. corridorstudie
3	Overleg verbeteren en consensus bereiken tussen de verschillende overheden om noodzakelijke maatregelen te realiseren. Gemeente houdt bij nieuwe infrastructuurwerken rekening met de verbetering van de verkeersleefbaarheid en is bereid om hier de nodige investeringen te doen.

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: **VORSELAAR**

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1	Sluipverkeer weren (bv. as Zoersel-Lille-Vorselaar)
2	Dorpskernen ontlasten van zwaar vervoer (vaak nog erg groene dorpskernen – groene ruimte gehouden; bovendien vaak niet uitgerust voor zwaar vervoer dat GPS-gestuurd rijdt)
3	Indien nieuwe infrastructuur nodig is, proberen landbouw te ontzien; die wordt vaak al aangesproken in andere planprocessen. Anderzijds vermelde nadelen uit de studie voor bijkomende infrastructuur ook relativeren en meerwaarde durven afwegen. Bv. extra brug aan industrie Grobbendonk is niet meteen een nadeel, visueel en qua kost misschien wel maar qua mobiliteit en risicobeheersing (cf. schade aan brug enkele jaren geleden) erg slim om risico van opstopping toekomstgericht ook te vermijden.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1	Sluipverkeer werken (bv. tonnagebeperking)
2	Parallelweg langs Albertkanaal
3	Optimaliseren (vracht)verkeer over Albertkanaal

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	Verbeterde doorstroming van de N153 – Poederleeseweg: ondertunnelen overweg te Herentals !! De N153 is nu al echt verzadigd en dat zorgt voor veel extra druk en sluiproutes rondom in de buurgemeenten (bv. Lille, Vorselaar)
2	Modal shift richting Antwerpen, zij via NMBS (maar dan fundamenteel betere verbindingen nodig), zij het via De Lijn (voor ons een heel positief idee ivm uitbreiding van haltes/snelbussen op autostrades ... in dat geval willen wij bekijken of/hoe we de mensen daar kunnen laten terecht komen vanuit de dorpen: bv. belbus naar halte Grobbendonk E313 om zo echt een snelle verbinding naar Antwerpen te realiseren)
3	Vermijden/verhinderen doorgaand sluikeverkeer (vooral zwaar vervoer) dat GPS-gestuurd door gemeentewegen rijdt > vrachtverkeer naar randen brengen.

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: Zandhoven

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1	Nieuwe ontwikkelingen moeten steeds multimodaal zijn
2	Sluipverkeer weren met als voorbeeld voor Zandhoven: Keulsebaan.
3	

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1	Tonnagebeperking doorgaand vrachtverkeer in de Midden - Kempen
2	Geen bijkomende ontsluiting ter hoogte van Pulle, Viersel of Massenhoven voor de uitbouw van een parallelweg ENA
3	Het maken van een klaverbladverbinding E313 - E34

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	Busbanen op de snelwegen E313 en E34 met halte-infrastructuur op de snelwegen
2	Maken en faciliteren van een fietsostrade die de verbinding van Kasterlee via Zandhoven naar Antwerpen maakt.
3	Vervolledigen van het knooppunt E34 – E313 voor een drastische daling van het vrachtverkeer door de woonkernen.

Voorbeeld invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: ...provincie Antwerpen.....

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1	Nieuwe ontwikkelingen moeten multimodaal ontsloten zijn.
2	Sluipverkeer weren, open ruimte ontsnipperen.
3	Nieuwe infrastructuur kan enkel door bestaande infrastructuur te compenseren.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1	Tonnagebeperking doorgaand vrachtverkeer in de Midden-Kempen.
2	Uitbouw parallelweg ENA.
3	N19 – R14 verder uitbouwen als primaire weg.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	Verbeterde doorstroming van de N153, ongelijkvloerse kruising overweg.
2	Autoluwe fietsroutes realiseren door sluijverkeer te weren.
3	Busbanen op de snelwegen E313 en E34 met halte infrastructuur op de snelwegen.

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: AWV WA

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1	Regionale ontsluiting Geel / vervolledigen ring van Geel
2	Herentals R15 x N153 en overwegen Infrabel ("worst van Wellens")
3	Onderzoeken naar knoop E34/E313

In de rand: knip van N123 kan, mits overdracht naar gemeenten

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1	Ontsluiting industrieterrein Beverdonk met N13
2	Visie over N13 - Herentals/Olen/Geel en parallelweg industrielaan / Nijverheidsstraat Olen Westerlo
3	Doorstroming N19 – Antwerpseweg te Geel – aanleg ventwegen en N71 tussen geel en Mol

In de rand:

- Ontsluiting van Watertorenstraat / Umicore achten wij minder belangrijk, te veel van lokaal belang.
- AWV is geen voorstander voor het doortrekken van doortrekken van de industrieweg richting Massenhoven en 2de ontsluiting.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	Investeren in fietspaden – vb N153 herentals/poederlee
2	Aanleg P+R aan op/afritcomplex - vb Herentals Oost
3	

Invulviche visie Midden-Kempen: **DE LIJN**

Naam gemeente/overheidsinstantie:

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1. TOD. Verdichten van functies (wonen, werken, handel, school, recreatie, etc...) rond kwalitatieve OV-assen. / Kwalitatieve OV-assen functioneren best als de vervoersvraag zich over de hele dag uitspreid (voorbeeld: een buslijn die enkel scholen, bedrijventerreinen en een cinema verbindt, zal het gros van de dag onvoldoende potentieel hebben om een volledig uitgebouwde dienstregeling te verantwoorden. Een buslijn die een dichtbevolkte woonkern verbindt met een nabijgelegen stadskern (vol stedelijke functies), zal waarschijnlijk wel de hele dag door volk kunnen trekken zodat een ruime dienstregeling hier wel te verantwoorden is. Een gezonde mix van functies is nodig voor een levensvatbare buslijn)

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1. De Lijn wordt vandaag meer en meer afgerekend op haar prestaties. Met de middelen die we krijgen worden we geacht een maximaal aantal reizigers te vervoeren. Dit betekent dat we onze middelen moeten inzetten op de plaatsen waar we de meeste reizigers aantrekken (vraaggericht). Dit is een trendbreuk met het oude decreet Basismobiliteit (aanbodsgericht). Voor de industriezone langs het Albertkanaal betekent dit dat De Lijn hier enkel aanbod kan voorzien indien de bussen hier minstens evengoed renderen dan elders op het netwerk. Als bussen op andere routes meer reizigers vervoeren, gaat de voorkeur in principe naar de andere routes.
2. Vaak is al gebleken dat het ontsluiten van bedrijventerreinen moeilijk aantrekkelijk te maken is met OV. Vaak liggen ze op locaties die goed per auto bereikbaar zijn en op aanzienlijke afstand van de grootste woonconcentraties. Doordat deze industriebussen vaak op spitsuren moeten rijden (= zeer duur) en tegelijkertijd ondergemiddelde bezettingen kennen, werden er in het verleden al veel

industrieverbindingen afgeschaft/ingeperkt. Dit is een moeilijk te keren tij. Enkele opties:

- a. Werktijden industrie buiten scholenspits houden, iets vroeger/later (=dan kan er meer aanbod voor hetzelfde geld aangeboden worden)
- b. Bedrijven moedigen werknemers aan om OV te gebruiken (communicatie, informatie, beloning,...)
- c. Bedrijven voorzien zelf vervoer voor de last mile (op maat van hun werknemers – Vanpooling ed)

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling ‘functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied’.

1. Principes Basisbereikbaarheid worden gevolgd.

- a. gelaagdheid (in volgorde: trein – kernnet – Aanvullend Net – Vervoer Op Maat)
- b. aanvullen&feederen, niet concurreren
- c. vraaggericht netwerk uitbouwen

2. OV-verbindingen best met zo klein mogelijke VF-factor (sneller/dichter bij bestemming dan autoverkeer om concurrentieel te zijn met personenwagen. Mogelijk met doorstomingsmaatregelen zoals busbaan of busluis, maar kan ook door parkeerbeleid ed)

3. Kwalitatieve bus-assen (hogere frequentie&litude) uitrusten met toegankelijke haltes

4. Betrouwbare rijtijden (een rit die de ene dag 15min duurt en de andere dag 35min, is niet aantrekkelijk voor de reizigers die ergens langs het tracé op hun bus staan te wachten)

5. Betrouwbare dienstuitvoering (goed materieel en goed personeel is eigen verantwoordelijkheid van De Lijn natuurlijk)

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: Departement MOW - Beleid

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur'.

1	Vervolledigen knooppunt E34-E313.
2	Nieuwe ontwikkelingen moeten multimodaal ontsloten zijn, met extra aandacht/inzet op watergebonden activiteiten.
3	Versterken van de landschappelijke structuur, onder andere door de realisatie van groene fietsroutes/schakelroutes/...

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal'.

1	Optimaliseren knooppunt Herentals-West.
2	Doorgaand vrachtverkeer weren (manier waarop open laten: tonnagebeperking, kilometerheffing, trajectcontrole,...).
3	Optimaliseren R14-N19: uitwerken naar categorisering en functie (in se zou deze verbinding wel nog steeds niet maasverkleinend mogen werken).

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	Busbanen op E313 en E34 met sneldienst, ingewerkte haltes aan autosnelweg en verdere uitwerking van P&R ter hoogte van die haltes.
2	Autoluwe fietsroutes creëren in het gebied.
3	Inzetten op knooppunten (fiets-OV, auto-OV, auto-fiets,...) met ondersteunend flankerend beleid (deelfietsystemen, ticketintegratie,...).

Invulfiche visie Midden-Kempen

Naam gemeente/overheidsinstantie: Vlaamse overheid – dept Omgeving

Vlaamse Waterweg nv – Raf Daniels

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling ‘functioneren van de ruimtelijke structuur met onder meer,

- Uitbouwen van duurzame economische ontwikkelingen,
- Vrijwaren van de open ruimte, gewenste ruimtelijke structuur’.

1	Modal shift van vrachtverkeer van de weg naar het water
2	Nieuwe ontwikkelingen moeten steeds multimodaal zijn en dienen zoveel mogelijk hand in hand te gaan met respect voor mekaars einddoelen (vb. Fietsostrade langs een kanaal mag geen rem zijn op nieuwe economische ontwikkelingen – passende maatregelen moeten beide optimaal proberen te faciliteren)
3	Economische ontwikkelingen daar lokaliseren waar multimodale ontsluiting het vlotst realiseerbaar is (buiten woonkernen, daar waar kanaal, trein en autosnelweg nabij zijn)

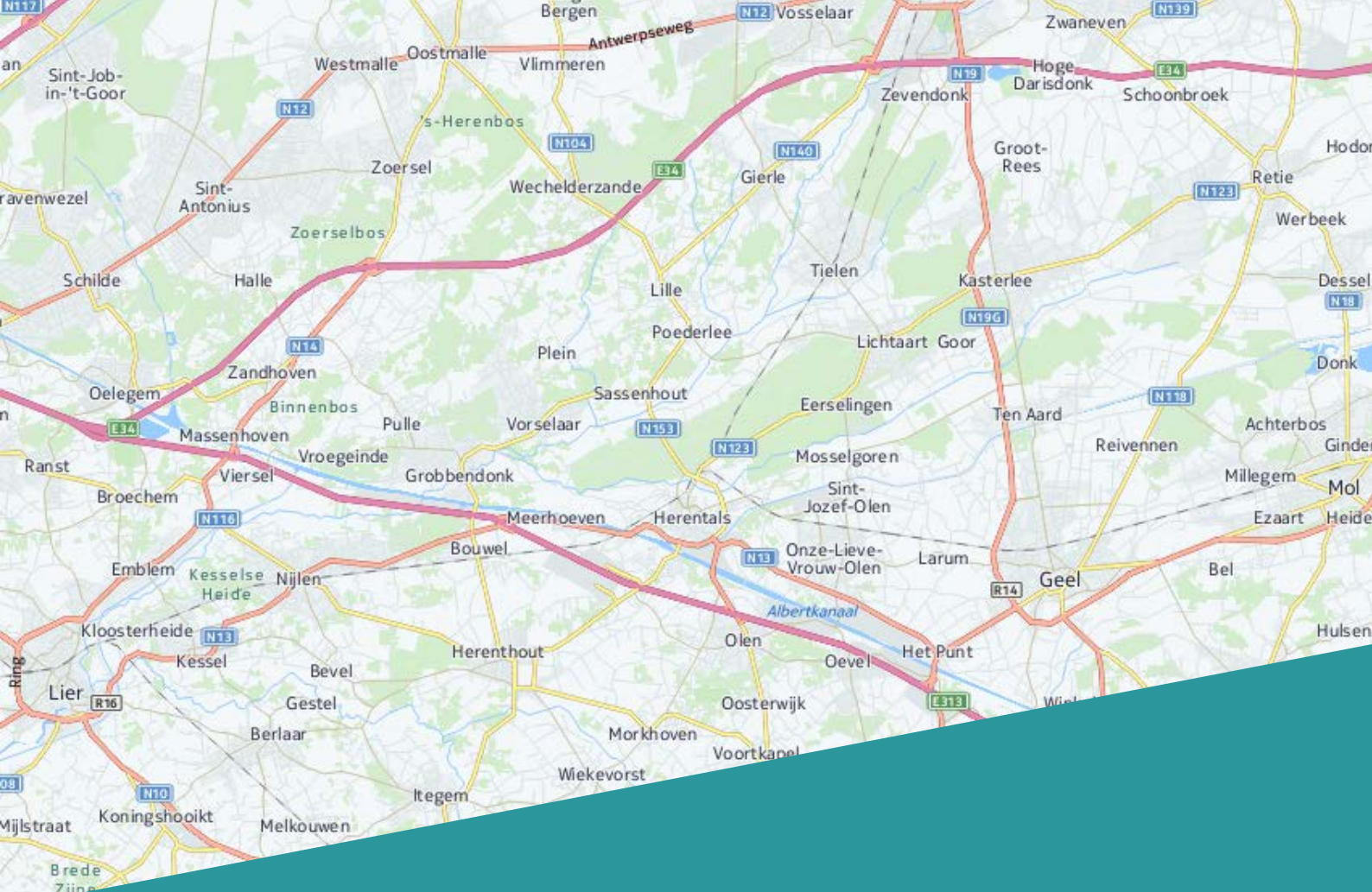
Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling ‘streven naar een goede ontsluiting van de activiteiten langs het Albertkanaal’.

1	Geen hindernissen creëren/hindernissen weghalen tussen bedrijven en kanaal (nieuwe wegen, fietsverbindingen, ... aanleggen aan de landzijde van bedrijven ipv de waterzijde). Waar er nog geen bedrijven zijn, pogen een strook van minimaal 50 meter tegen het water vrij te houden voor nieuwe ontwikkelingen.
2	Daar waar de aansluitingen naar het hoger wegennet omv nieuwe, exponentieel groeiende activiteiten ontoereikend geworden zijn, zoeken naar zo kort mogelijke nieuwe aansluitingen waarbij woonkernen vermeden worden (vb Beverdonk - Industrieweg Grobbendonk) en ook zwakke weggebruikers een plaats krijgen.
3	Werken naar een situatie van 24/24 en 7/7 activiteit zodat verkeersstromen kunnen gepland worden op verkeersluwere momenten (vb DP Grobbendonk)

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Midden-Kempen bij de doelstelling 'functioneren van de multimodale structuur en wijzigen van de modal shift met onder meer,

- Functioneren van de categorisering van de verkeersstructuur,
- Multimodale bereikbaarheid van de verkeer aantrekkende functies,
- Vrijwaren van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen en het buitengebied'.

1	ENA-gebied maximaal ontwikkelen gelet op nabijheid water, autostrade, trein en fietsstrade en grotere afstand tot de woonkernen.
2	Waar nodig nieuwe infrastructuur aanbrengen die verkeerstromen maximaal via de kortste route naar het hoger verkeersnet begeleidt met oog voor aanwezige zwakke weggebruikers. Zwakke weggebruikers en vrachtverkeer hoeven hierbij niet noodzakelijk langsheen dezelfde route te verlopen.
3	Bedrijven incentives bieden wanneer zij hun 'mobiliteitsvoetafdruk' verbeteren door vrachten via de weg te verminderen (door meer op dezelfde locatie te doen, herlokalisatie dichterbij/naast eindgebruikers, modal shift naar bv water), medewerkers via andere modi dan de wagen naar het werk kunnen doen komen (OV, fiets, ...),...



STUDIERAPPORT

SYNTHESEDOORREKENINGEN MOBILITEITSSTUDIE MIDDEN-KEMPEN



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

COLOFON

Titel	Synthesedoorrekeningen mobiliteitsstudie Midden-Kempen	
Dossiernummer	15272	
Opdrachtgever	Provincie Antwerpen - Mathias De Beucker	
Dossierbeheerder	Departement MOW afdeling Beleid – Marthe Van Crieking (02 553 15 51)	
Opgesteld door	Stef Tourwé (MINT nv)	
Gereviseerd door	Bruno Villé (MINT nv) Marthe Van Crieking	
Versie	v1.1	Eerste versie
		24/11/2017

1 INLEIDING

In opdracht van de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen wordt een bovengemeentelijke mobiliteitsstudie van de Midden-Kempen opgemaakt. Hierin wordt een mobiliteitsvisie uitgewerkt voor het gebied dat afgebakend wordt door de E313, E34 en N19. In het kader van deze studie werden eerder al doorrekeningen met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen aangevraagd. Mede op basis van deze resultaten werd een finale toekomstvisie uitgewerkt.

In een finale vraag wordt een synthesesdoorrekening van deze eindvisie aangevraagd om deze visie modelmatig te onderbouwen.

In dit rapport wordt eerst het gehanteerde modelinstrumentarium (het provinciaal verkeersmodel Antwerpen versie 3.6.1) toegelicht en wordt ingegaan op de verfijning hiervan. Vervolgens worden de doorgerekende scenario's en de resultaten ervan beschreven.

Volgende bijlagen zijn opgenomen bij dit rapport:

- Bijlage 1: figuren met de resultaten van het verkeersmodel
- Bijlage 2: (oorspronkelijk) aanvraagformulier
- Shape-bestanden van de resultaatnetwerken



2 MODELINSTRUMENTARIUM

De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van aangevraagde gegevens uit het provinciaal verkeersmodel Antwerpen versie 3.6.1. Dit provinciaal 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 1.6 (cfr. paragraaf 2.2).

2.1 PROVINCIAAL VERKEERSMODEL ANTWERPEN VERSIE 3.6.1

De Vlaamse strategische verkeersmodellen bevatten 4 bouwstenen:

- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor de basistoestand 2009 (SDG's en netwerken)
- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het toekomstscenario BAU 2020 (SDG's en netwerken)
- modelinstrumentarium (BASMAT en MM)
- parameters voor de verschillende deelmodellen

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op deze bouwstenen voor het provinciaal verkeersmodel Antwerpen, dat een statisch, multimodaal, geaggregeerd verkeersmodel op strategisch niveau is. Verder wordt in een laatste paragraaf beschreven op welke manier de basisresultaten van de provinciale verkeersmodellen gevalideerd zijn.

2.1.1 INPUTGEGEVENS AAN VRAAG- EN AANBODZIJDE VOOR HET BASISJAAR (SDG'S EN NETWERKEN)

Het netwerk en de zonering van het provinciaal verkeersmodel (pvm) Antwerpen versie 3.6.1 behelst heel België en een groot deel van Nederland. De omvang van de verkeerszones varieert naargelang het studiegebied. Het pvm Antwerpen heeft de provincie Antwerpen en het arrondissement Sint-Niklaas als studiegebied. Hier is de zonering relatief fijn en sluit ze vrij dicht aan bij de statistische sectoren¹, zoals ze door de FOD Economie gehanteerd worden. In de haven van Antwerpen zijn voor de zonering deze statistische sectoren verder verfijnd, zodat de tewerkstelling er zo nauwkeurig mogelijk gelokaliseerd kan worden. Naarmate een zone verder van het studiegebied verwijderd is, zal deze groter van omvang zijn. Buiten het studiegebied is de zonering dus minder fijn.

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 dateren van 2007.

¹ http://statbel.fgov.be/nl/binaries/Secteurs%20stat-NL_tcm325-174181.pdf



Arenberg). Daarnaast kreeg het station Noorderkempen een aangepaste bediening. De volgende lijnen werden aldus ingevoerd:

- GEN-lijn R1: Arenberg - Zottegem
- GEN-lijn R1': Denderleeuw - Geraardsbergen
- GEN-lijn R2: Louvain-la-Neuve – Nijvel
- GEN-lijn R2': Villers-la-Ville – Ottignies
- GEN-lijn R3: Mechelen – Braine-l'Alliance
- NMBS-lijn IR-X: Kortrijk – Quiévrain (via Luchthaven)
- NMBS-lijn IR-X: Gent-Sint-Pieters – Landen (via Luchthaven)
- NMBS-lijn IC-Z: Antwerpen – Namen (via Luchthaven)
- GEN-lijn R4/R4': Mechelen – Geraardsbergen
- GEN-lijn R5/R5': Aalst - Bockstael
- GEN-lijn R6: Dendermonde – 's Gravenbrakel
- GEN-lijn R7: Halle – Vilvoorde
- GEN-lijn R8: Aalst – Waver / Louvain-la-Neuve
- NMBS-lijn IC-E: Knokke / Blankenberge – Tongeren (via Luchthaven)
- NMBS-lijn IC-Y: Charleroi – Antwerpen-Centraal (via Luchthaven)
- NMBS-lijn CE: Noorderkempen – Antwerpen-Centraal - Brussel-Zuid

Voor de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB gaat het om de volgende verbeteringen:

- De frequentie van metrolijn 1 wordt verhoogd
- De frequentie van metrolijn 5 wordt verhoogd
- Buslijn 13 wordt omgevormd tot tramlijn 9 (Simonis – Jette – Heizel) en de frequentie wordt verhoogd
- Buslijn 14 wordt beperkt tot Simonis door invoering van tramlijn 9
- Tramlijn 94 wordt verlengd naar Roodebeek. Lijn 42 wordt logischerwijze ingekort tot het traject Viaduct E40 – Roodebeek.
- Het traject van tramlijn 92 en 94 wordt gewijzigd vanaf halte Koning langs het station Brussel-Centraal naar halte Park en vice versa.
- Er wordt een nieuwe tramlijn 62 ingevoerd tussen het Rogierplein en het station Bordet

Wat De Lijn betreft, worden enkel de geplande uitbreidingen opgenomen waarvoor er reeds financiering voorzien is. Dit betekent dat enkel de eerste fase van de openbaar vervoer maatregelen van het Masterplan 2020 opgenomen wordt. Dit houdt onder meer in:

- Brabo 1: premetrolijn 15 Linkeroever – Mortsel wordt verlengd tot Boechout
- Brabo 1: tramlijn Melkmarkt – Deurne wordt verlengd tot Wijnegem
- Brabo 2: nieuwe tramlijn Antwerpen-Zuid – Ekeren
- Brabo2: tramlijn 7 wordt verlengd naar het Eilandje
- Livan 1: tramlijn 24 Schoonselhof – Silsburg wordt omgevormd tot premetrolijn en verlengd tot P&R Wommelgem
- Alle wijzigingen aan bus- en tramlijnen in de Antwerpse regio in het kader van Tramstad 2012

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

Voor een volledig overzicht van alle wijzigingen (ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuraanpassingen) wordt verwezen naar de rapportage van de opbouw van het toekomstscenario BAU 2020. Hiervoor zijn een aantal rapporten opgemaakt die opgehaald kunnen worden via de onderstaande link:

- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361.pdf
- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361_Addendum_A.pdf
- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361_Addendum_B.pdf
- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361_Addendum_C.pdf

Deze rapporten kunnen ook altijd opgevraagd worden bij het Verkeerscentrum.

2.1.3 MODELINSTRUMENTARIUM (BASMAT EN MM) EN PARAMETERS VAN DE VERSCHILLENDE DEELMODELLEN

Het provinciaal verkeersmodel bestaat klassiek uit vijf stappen:

- Tripgeneratie (en tijdstipkeuze): hierbij wordt voor de beschouwde tijdsperiode berekend hoeveel verplaatsingen er in iedere verkeerszone vertrekken en aankomen.
- Tripdistributie: in deze stap worden de globale verplaatsingen per verkeerszone verdeeld over alle herkomsten en bestemmingen. Het resultaat hiervan zijn de globale verplaatsingsmatrices of HB-matrices.
- Vervoerwijzekeuze: in functie van de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoersmodi worden de HB-matrices opgedeeld in verplaatsingsmatrices per vervoersmodus (auto, fiets, te voet en openbaar vervoer).
- Kalibratie: de HB-matrices voor de vervoersmodi over de weg (auto, lichte en zware vrachtwagens) worden gekalibreerd in functie van de beschikbare tellingen. De HB-matrices voor openbaar vervoer worden op een analoge wijze gekalibreerd.
- Toedeling of routekeuze: in de laatste stap worden de resulterende HB-matrices toegedeeld voor de verschillende vervoersmodi, met uitzondering van fiets en te voet.

De parameters die gebruikt worden in de verschillende deelmodellen zijn voor deze versie 3.6.1 afgeleid uit de resultaten van de Socio-Economische Enquête 2001² en de resultaten van het Vlaamse OVG2 van 2000-2001³ (Onderzoek Verplaatsingsgedrag). Deze gedragsonderzoeken geven inzicht in het verplaatsings- en mobiliteitskeuzegedrag van de gemiddelde Vlaming. Daarnaast is er een onderzoek rond het winkelgedrag uitgevoerd in november 2006. Uit de resultaten van dit onderzoek zijn de parameters voor het winkelmotief afgeleid.

Een groot deel van het vraagmodel, met name de tripgeneratie en -distributie, zit vervat in de BASMAT-module. Deze module berekent de vraagmatrices per motief voor alle relevante modelperiodes (7u-8u, 8u-9u, 12u-13u, 15u-16u, 16u-17u en 17u-18u). Voor versie 3.6.1 van het pvm Antwerpen werd gebruikgemaakt van BASMAT versie 3.6. De opbouw van de BASMAT-module versie 3.6 is beschreven in een overkoepelende nota 65.1⁴.

² http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/enquetes_et_methodologie/monografieen_socio-economische_enquete_2001.jsp

³ <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>

⁴ http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/N65.1_Modelopbouw_BASMAT36.pdf

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

In BASMAT wordt onderscheid gemaakt in 5 (hoofd)motieven:

- werk
- school
- winkel
- recreatief en sociaal bezoek
- overig

De motieven werk, school en winkel zijn nog bijkomend onderverdeeld in een aantal deelmotieven.

De vervoerwijzekeuze, kalibratie en routekeuze zitten vervat in een andere module van het gebruikte modelinstrumentarium: het eigenlijke multimodale verkeersmodel versie 3.6.1⁵ (MM versie 3.6.1).

Voor de basissituatie worden de in MM berekende HB-matrices gekalibreerd met behulp van een uitgebreide databank aan verkeersgegevens:

- Automatische verkeerstellingen met behulp van dubbele lussen op het Vlaamse snelwegennet;
- Occasionele en automatische verkeerstellingen op het onderliggende wegennet;
- Cordontellingen van De Lijn

Daarnaast worden de synthetische vrachtwagenmatrices afkomstig uit het strategisch vrachtmodel Vlaanderen (cfr. paragraaf 2.2) in MM gekalibreerd. Hierbij wordt vertrokken van dezelfde gegevensbronnen als voor de personenauto's. Wel gebeurt de vrachtkalibratie voorafgaandelijk aan de andere stappen van MM.

De kalibratiegegevens zijn verzameld voor het jaar 2009. Ondertussen zijn er meer recente verkeerstellingen beschikbaar, zeker op de snelwegen worden deze continu ingewonnen door het Verkeerscentrum. Maar omdat voor het openbaar vervoer en vooral voor De Lijn 2009 het laatste jaar is waarvoor er uitgebreide tellingen op het openbaar vervoer gebeurd zijn, is voor de basistoestand van de provinciale verkeersmodellen 2009 als kalibratie- en basisjaar gekozen. Het vervoerwijzekeuzemodel is immers een belangrijk onderdeel van het MM en hierbij wordt best vertrokken van consistente verkeerstellingen.

2.1.4 VALIDATIE VAN DE BASISRESULTATEN

De basisresultaten van de provinciale verkeersmodellen zijn in de loop van 2012 grondig gevalideerd. Hierbij zijn in eerste instantie een aantal meer generieke validatietesten gebeurd. Aanvullend is specifiek voor het provinciaal verkeersmodel Antwerpen nagegaan of het verkeersmodel logisch reageert op een aantal testdoorrekeningen waarbij kleine veranderingen aangebracht zijn aan het netwerk of de verplaatsingsmatrices. De slotconclusie van dit validatieproces is dat het provinciaal verkeersmodel betrouwbare resultaten oplevert en gebruikt kan worden in strategische planningsprocessen. De resultaten van dit validatieproces zijn gebundeld in een validatierapport dat opgehaald kan worden via de volgende link:

http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Vvalidatierapport_Basisresultaten_pvm_versie361.pdf

Naar aanleiding van dit validatieproces heeft het Verkeerscentrum in mei 2013 de vrachtwagenmatrices bijkomend gekalibreerd. Het vrachtverkeer door de Scheldekruisingen bleek immers niet zo goed aan te sluiten bij de beschikbare verkeerstellingen op deze locaties. Bij de bijkalibratie van de vrachtwagenmatrices zijn enkel de verkeerstellingen in de Scheldekruisingen als kalibratietellingen opgenomen. De resulterende nieuwe vrachtwagenmatrices zijn bijkomend gevalideerd⁶. Uit deze validatie kan geconcludeerd worden dat door het

⁵ http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_MM_versie3.6.1.pdf

⁶ http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Rapport_Validatie_bijkalibratie_vrachtwagenmatrices_Scheldekruisingen.pdf



gebruik van de nieuwe vrachtwagenmatrices de belastingen in de Scheldekruisingen beter aansluiten bij de beschikbare verkeerstellingen. Verder veroorzaakt de bijkalibratie geen al te grote wijzigingen van de oorspronkelijke verplaatsingsmatrices. Deze laatste conclusie geldt ook voor de nieuwe vrachtwagenmatrices voor het toekomstscenario BAU 2020. Deze nieuwe vrachtwagenmatrices zal gebruikt worden voor doorrekeningen met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen versie 3.6.1.

2.2 STRATEGISCH VRACHTMODEL VLAANDEREN VERSIE 1.6

De synthetische vrachtwagenmatrices die in MM gebruikt worden in de vrachtkalibratie, zijn afkomstig van het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.6.

De beschrijving van de vorige versie (versie 1.5) van dit strategisch vrachtmodel Vlaanderen is terug te vinden in de nota "Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.5"⁷. Versie 1.6 is gelijkaardig opgebouwd, alleen zijn bepaalde vrachtgegevens en vrachtstromen verbeterd⁸. Hiervoor is gebruikgemaakt van de extra gegevens die door het Havenbedrijf Antwerpen (HA) ter beschikking gesteld zijn:

- Detailgegevens verzameld in het kader van de opmaak van een eigen havenmodel.
- Herkomst-bestemmingsgegevens afkomstig van het HB-onderzoek dat voor het HA uitgevoerd is in september 2011.

Het toekomstscenario BAU 2020 gaat voor het strategisch vrachtmodel Vlaanderen uit van dezelfde prognoses en detailontwikkelingen als het provinciaal verkeersmodel Antwerpen. Deze groeicijfers dateren echter van voor de economische crisis en ze vormen wellicht een overschatting voor het jaar 2020. Wel zijn in 2012 de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in de haven van Antwerpen afgestemd met het Havenbedrijf Antwerpen (HA), zodat deze zo goed mogelijk aansluiten bij de geldende inzichten.

Verder is er voor het toekomstscenario BAU 2020 geen rekening gehouden met de kilometerheffing voor het vrachtverkeer.

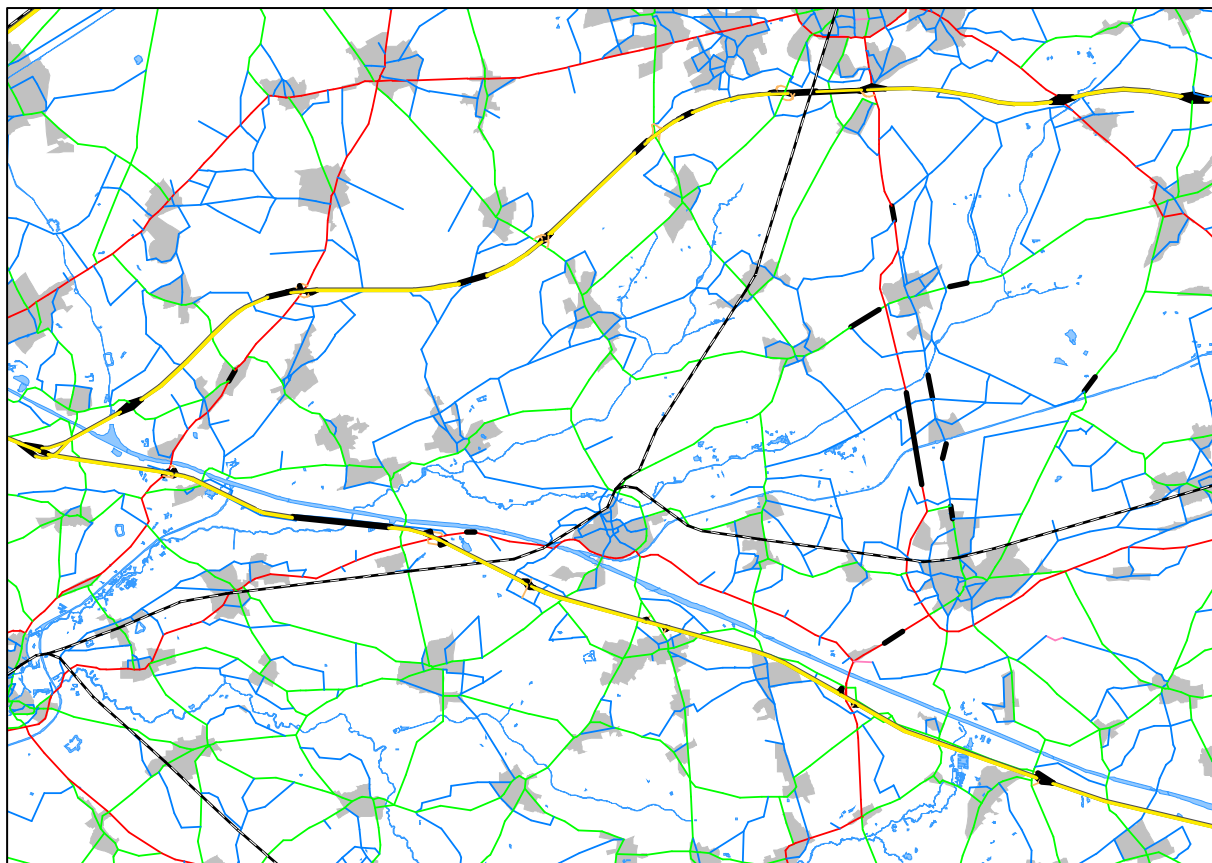
⁷ http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/StrategischVrachtmodelVlaanderen/v1.5_Strategisch_vrachtmodel_Vlaanderen_v2.2.pdf

⁸ http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/StrategischVrachtmodelVlaanderen/Aanpassingen_vrachtmodel_versie1.6_tov_versie1.5.pdf

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

2.3 AANPASSINGEN AAN DE BASISOESTAND 2009

De basistoestand 2009 van het pvm Antwerpen versie 3.6.1 werd voor deze studie bijgekalibreerd naar het basisjaar 2016. Hiervoor werden verkeersstellingen gebruikt van de periode maart 2016 (net voor de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens op het hoofdwegennet). De tellingen zijn gelokaliseerd op het hoofdwegennet van de provincie Antwerpen en de Kempense Noord-Zuidverbinding (zie figuur 1). De gebruikte tellingen kunnen beschouwd worden als gemiddelde werk-weekdag.



Figuur 1: tellocaties bijkalibratie basistoestand 2016 (zwart gemarkeerd)

2.4 AANPASSINGEN AAN HET TOEKOMSTSCENARIO BAU 2020

Voor deze studie is er gestart vanaf hetzelfde toekomstnetwerk dat werd opgemaakt voor het Plan-MER A102-R11bis. Dit verfijnde netwerk van het provinciaal verkeersmodel Antwerpen gaat uit van het volledige Masterplan 2020, met de realisatie van de Oosterweelverbinding, de A102 en de R11bis. Er wordt echter niet uitgegaan van een ambitieuze model split, zoals wel het geval was bij de doorrekeningen voor de evaluatie van het Masterplan Antwerpen 2020⁹.

Bijkomend werd de kilometerheffing voor het vrachtverkeer op het hoofdwegennet in België toegevoegd. De verwachting is dat de verkeersdruk op het onderliggend wegennet hierdoor toeneemt. Omdat in deze studie maatregelen worden onderzocht om het doorgaand vrachtverkeer op het onderliggend wegennet in de Midden-Kempen te weren, zal dit leiden tot een betere evaluatie hiervan.

⁹ www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/wegen/masterplan-2020-voor-de-mobiliteit-en-rond-antwerpen

2.5 OPHOGING NAAR DAGDEEL- EN ETMAALBELASTINGEN

Voor specifieke milieuberekeningen zijn de individuele uurbelastingen niet geschikt als invoergegevens.

De gehanteerde modelsystematiek van de provinciale verkeersmodellen is volledig gebaseerd op individuele uurmodellering. Deze aanpak zal een direct dagmodel bijgevolg niet ondersteunen. Daarom wordt een techniek toegepast waarbij individuele uurbelastingen gecombineerd en opgehoogd worden naar de totale verkeersvolumes voor de vereiste periodes. De dagdeel- en etmaalwaarden van de opgemaakte scenario's werden opgenomen in de shape-bestanden, als bijlage van dit studierapport.

In een aparte nota wordt de volledige methodologie van deze ophogingstechniek uitgelegd¹⁰. In hoofdstuk 2 van deze nota wordt beknopt beschreven welke modelinstrumenten gebruikt zijn om deze methodologie uit te werken en toe te passen. Vervolgens worden de principes van de ophogingsmethodiek zelf toegelicht. In het laatste hoofdstuk wordt een eerste toepassing ervan besproken, alsook de hiervoor ontwikkelde applicatie.

¹⁰ http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Ophogingsmethodiek_versie3.6.1.pdf



3 BESCHRIJVING VAN DE SCENARIO'S

3.1 REFERENTIE SCENARIO 2020

Het referentiescenario 2020 gaat uit van het aangepaste toekomstscenario Business-as-Usual 2020 (BAU 2020) zoals beschreven in paragraaf 2.4. Dit scenario dient als vergelijkingsbasis voor het synthesescenario 2020, dat alle elementen van de eindvisie bevat. De volgende aanpassingen werden bijkomend opgenomen in het referentiescenario 2020 om een zo eerlijk mogelijke evaluatie van het synthesescenario 2020 toe te laten:

- De Heikensstraat, die het verlengde van de Vorselaarsebaan vanuit Herentals vormt, wordt geknipt voor gemotoriseerd verkeer. De Bornstraat en Meivuurstraat, die in realiteit ook reeds werden geknipt, zijn niet opgenomen in het provinciaal verkeersmodel.
- Er wordt een knip toegevoegd tussen de Industrieweg en Nederviersel, zodat er geen doorgaand verkeer tussen Grobbendonk en Herentals mogelijk is via de Industrieweg.

3.2 SYNTHEScENARIO 2020

Het synthesescenario 2020 gaat uit van het referentiescenario 2020 met de volgende aanpassingen:

- De doorstroming op de Antwerpseweg wordt verbeterd om een vlottere aansluiting te maken van de E313 naar de N19g.
- Het doorgaand vrachtverkeer op het onderliggend wegennet binnen de ontsluitingsdriehoek E34-E313-N19g wordt geweerd. Doorgaand vrachtverkeer is vrachtverkeer met een herkomst- en bestemming buiten deze ontsluitingsdriehoek, inclusief alle zones die tot het ENA-gebied behoren. Om de ontsluitingsdriehoek vlot te krijgen wordt de N14 wel toegankelijk voor het vrachtverkeer aangezien de verkeerswisselaar E313-E34 niet vervolledigd wordt.
- In Olen wordt de Gestelstraat verbonden met de N13 Geelseweg. Ter hoogte van de N13 Geelseweg wordt een gelijkwaardige aansluiting voor alle richtingen voorzien door middel van verkeerslichten.
- Door het voorzien van een nieuwe verbinding tussen de Gestelstraat en de N13 Geelseweg wordt de spooroverweg Stationstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en omgevormd tot een fietstunnel. Ook de Sint-Jobsstraat in Herentals wordt geknipt ter hoogte van de spoorwegovergang. De ontsluiting van het lokaal bedrijventerrein gebeurt via de R15.
- Er wordt een nieuwe parallelverbinding langs de E313 vanaf de N152/Industrielaan tot de Toekomstlaan toegevoegd. Omdat er hierbij geen nieuwe verbinding langs de E313 tussen de Toekomstlaan en de N13 is voorzien, wordt de verbinding Toekomstlaan – N13 langs Wolfstee geoptimaliseerd. De nieuwe parallelverbinding langs de E313 vormt samen met de verbindingsweg tussen de Gestelstraat en de Geelseweg voor de ontsluiting van het zuidoostelijk deel van Herentals. De R15 wordt vervolgens afgebouwd tot een lokale weg.
- De Herenthoutseweg sluit niet meer aan op de ontsluitingsweg langs het kanaal. De bruggen over het kanaal aan de Herenthoutseweg worden exclusief voorbehouden voor bus en fietsers.
- De Industrieweg in Grobbendonk wordt beter verknoopt met complex 20 op de E313 (Herentals-West). Hierdoor wordt het bedrijventerrein in Grobbendonk rechtstreeks op het complex ontsloten.
- Op de spoorlijn tussen Herentals en Geel worden de overwegen Gestelstraat, Langstraat, Larumsebrugweg en Rauwelkoven afgesloten. De overweg Lichtaartseweg ter hoogte van het station van Olen blijft behouden.



- Tussen Grobbendonk-Vorselaar-Tielen-Turnhout worden groene routes ingesteld. Deze volgt de lokale wegen Heirbaan, Berkelheide, Walravens en Zevendonkseweg. De wegen worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en fungeren als autovrije fietsverbindingen. Bijkomend worden ook de volgende routes geknipt¹¹:
 - Route Herentals ten Aard: knip Roerdomstraat tussen Zeggendijk en Wolkenstraat.
 - Route Vorselaar-Wechelderzande: knip brug E34 Vorselaarseweg.
 - Route Vorselaar-Zoersel: knip brug E34 Kruisdreef.
 - Route Zandhoven-Halle: knip brug E34 Schildebaan-Kantonbaan.
- Ook de bruggen De Breem (Vosselaar) en de Boshuisweg (Zandhoven) over de E34 worden uit dienst genomen om sluipverkeer te weren¹².
- Het concept van de sneldiensten met halten op de E34 en E313 met P+R-voorzieningen wordt aan dit scenario toegevoegd¹³:
 - Sneldienst 68 met P+R-halten op de E313 ter hoogte van Geel, Olen, Herentals (Diamantstraat), Grobbendonk, Massenhoven en Ranst (Vaartstraat). Er wordt eveneens een verdubbeling van de frequentie voorzien van 1 uur tot 30 minuten.
 - Sneldienst 415 met P+R-halten op de E34 ter hoogte van de complexen Beerse, Lille, Zoersel, Oelegem en Ranst Vaartstraat.
 - Sneldienst 416 met P+R-halten op de E34 ter hoogte van Lille, Zoersel, Oelegem en Ranst Vaartstraat.
 - Sneldienst 417 met P+R-halten op de E34 ter hoogte van Zoersel, Oelegem en Ranst Vaartstraat.
 - Sneldienst 429 met P+R-halten op de E34 ter hoogte van Zoersel, Oelegem en Ranst Vaartstraat.
 - Sneldienst 427 met P+R-halten op de E34 ter hoogte van Oelegem en Ranst Vaartstraat.
- De oude spoorwegbedding Herentals-Aarschot wordt opnieuw ingesteld als spoorlijn. In de bestaande dienstregeling wordt een IC-verbinding Herentals-Leuven ingeschoven. Deze verbinding heeft een totale reistijd van 38 minuten en een frequentie van 30 minuten in beide richtingen (zie tabel 1). Herentals dient als overstappunt voor het treinverkeer Hamont – Neerpelt – Mol – Geel – Olen. Aarschot dient als IC-overstappunt voor treinverkeer Diest – Hasselt. Leuven dient als IC-overstappunt naar Brussel nationale luchthaven, Brussel en Luik.

IC-verbinding Herentals-Leuven		
Stopplaatsen	Tijd (min)	Afstand (km)
Herentals	0	0
Morkhoven	8	8
Heultje	12	11
Hulshout	15	14
Aarschot	24	23
Wezemaal	32	30
Leuven	38	39

Tabel 1: reistijden en stopplaatsen IC-verbinding Herentals-Leuven

¹¹ De overige routes die in realiteit worden geknipt, zijn niet opgenomen in het netwerk van het provinciaal verkeersmodel

¹² De overige bruggen die in realiteit worden geknipt, zijn niet opgenomen in het netwerk van het provinciaal verkeersmodel

¹³ Hierbij is het belangrijk te vermelden dat de OV-lijnen in het provinciaal verkeersmodel geen capaciteitsbeperking hebben en er geen afwijkingen van de dienstregeling mogelijk zijn, ondanks hoge I/C-verhoudingen of kruispuntverliestijden op het wegennet.

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

4 RESULTATEN

Om de resultaten van het verkeersmodel te analyseren, werden er resultaatfiguren opgemaakt. Deze zijn opgenomen in bijlage 1.

De **toedelingsfiguren (pae/u)** tonen per spitsuur hoeveel personenauto-equivalenten per uur over elk wegsegment rijden. Dit wordt richtingsafhankelijk getekend. Daarnaast worden er op bepaalde segmenten het aantal pae gerapporteerd. Om vrachtwagens om te zetten naar pae wordt gebruik gemaakt van de volgende factoren: lichte vrachtwagen: 1,5 pae; zware vrachtwagen: 2,0 pae.

In de **verschilfiguren** wordt het absoluut verschil van de verkeersbelasting op elk wegsegment weergegeven. Op wegsegmenten die rood kleuren, is er sprake van een toename van meer dan 100 pae/u. Is er een afname van meer dan 100 pae/u op het wegsegment, dan zijn deze groen gekleurd. Op wegsegmenten die grijs gekleurd zijn, is er slechts een klein verschil (tussen -100 pae/u en 100 pae/u).

De **kruiispuntpunten** tonen de kruispuntbelastingen van alle bewegingen op een bepaald kruispunt. De belasting op kruispuntniveau (in pae/u) stemt niet overeen met de belasting op wegvakniveau (in pae/u). Op kruispuntniveau wordt er immers een zwaarder gewicht gegeven aan de lichte en zware vrachtwagens dan op wegvakniveau. Bij de interpretatie van de kruispuntbelastingen is het belangrijk te beseffen dat deze het resultaat zijn van een doorrekening met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen. Dit is een macroscopisch verkeersmodel bestemd voor evaluaties op strategisch niveau, de kruispuntbelastingen uit het provinciaal verkeersmodel kunnen dus onmogelijk dezelfde waarde en kwaliteit hebben als echte verkeersstellingen. De belastingen geven eerder een indicatie van de relatieve verdeling van de verkeersstromen op het kruispunt.

De **shape-bestanden** van de resultaten worden eveneens aangeleverd. Voor alle gevraagde scenario's worden de resultaatnetwerken opgeleverd in shape-formaat (telkens een .dbf-bestand, een .shp-bestand en een .shx-bestand), hiervoor werd een uitsnede gemaakt uit het netwerk. De opgeleverde resultaatnetwerken zijn modelnetwerken die een vereenvoudiging zijn van de werkelijkheid. Hierdoor is het mogelijk dat deze niet perfect aansluiten bij de geografische ligging op het terrein. In deze resultaatnetwerken zijn een aantal attributen (velden) opgenomen (o.a. netwerkattributen en belastingen). Deze attributen worden kort toegelicht in het Excel-bestand dat samen met de shape-bestanden wordt opgeleverd.

4.1 REFERENTIESCENARIO 2020

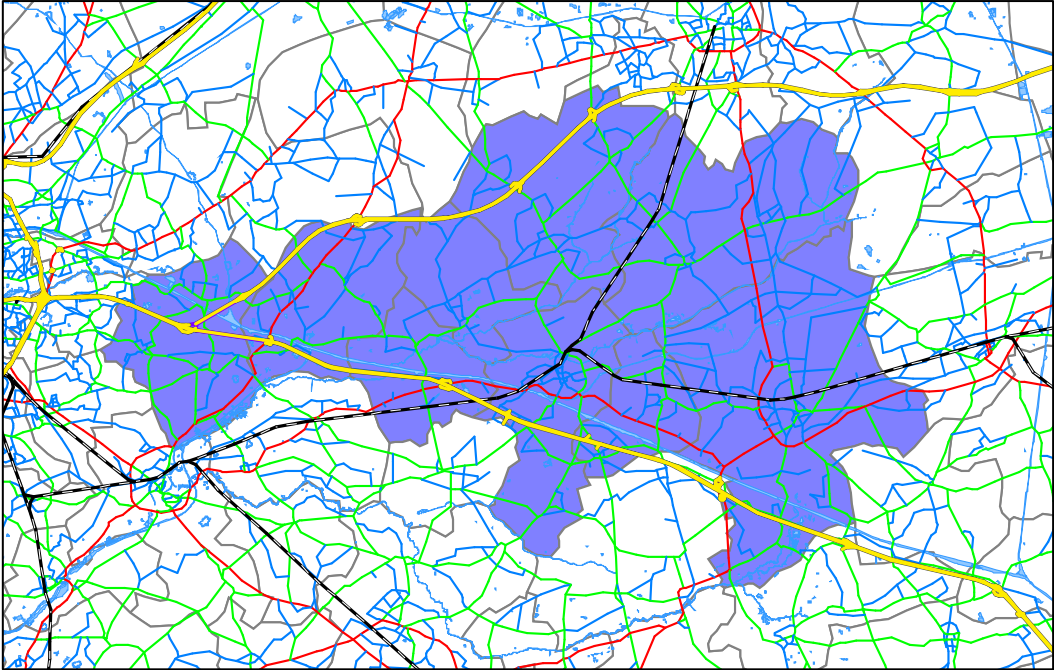
Het netwerk van het referentiescenario 2020 wordt weergegeven in figuur B1.1. De resultaten van de ochtend- en avondspits worden getoond in respectievelijk figuren B1.2-4 en B1.5-7.

Tijdens de **ochtendspits** zijn de grootste verkeersbelastingen terug te vinden op de E34 en E313 richting Antwerpen. Op de E34 tussen Zoersel en Oelegem bedraagt de verkeersbelasting ongeveer 4 060 pae/u richting Antwerpen en 2 450 pae/u richting Turnhout. Op de E313 ter hoogte van Grobbendonk rijden er ongeveer 4 210 pae/u richting Antwerpen en 3 230 pae/u richting Herentals. Vanaf het complex Herentals-West ligt de I/C-verhouding richting het knooppunt in Ranst hoger dan 100% (zie figuur B1.3). Op het onderliggend wegennet zijn de grootste verkeersbelastingen terug te vinden op de N19g, N14, N153 Poederleeseweg en N13 Geelseweg. Op de N19g bedraagt de verkeersbelasting ongeveer 1 110 pae/u richting Kasterlee en 1 080 pae/u richting Geel. De verkeersbelasting op de N123 Lichtaartseweg bedraagt ongeveer 420 pae/u richting Lichtaart en 620 pae/u richting Herentals. Binnen de ontsluitingsdriehoek E34-E313-N19g rijden de meeste vrachtwagens op de N14: ongeveer 50 vrwg/u richting Zoersel en 70 vrwg/u in de omgekeerde richting (zie figuur B1.4). Ook op de N153 Poederleeseweg en ter hoogte van de dorpskern in Lichtaart rijden er relatief veel vrachtwagens.



Tijdens de **avondspits** liggen de verkeersbelastingen (figuur B1.5) en I/C-verhoudingen (figuur B1.7) hoger. Op het hoofdwegennet zijn de grootste verkeersbelastingen terug te vinden op de E34 en E313 weg van Antwerpen. Op de E34 tussen Oelegem en Zoersel bedraagt de verkeersbelasting ongeveer 4 260 pae/u richting Turnhout en 3 130 pae/u richting Antwerpen. Op de E313 ter hoogte van Grobbendonk rijden er ongeveer 4 470 pae/u richting Herentals en 3 800 pae/u richting Antwerpen. De I/C-verhoudingen op de E34 en E313 zijn vanaf het knooppunt in Ranst groter dan 100% in de richting weg van Antwerpen. Op de N19g bedraagt de verkeersbelasting ongeveer 1 150 pae/u richting Kasterlee en 1 640 pae/u richting Geel (de I/C-verhouding is hier hoger dan 80%). De verkeersbelasting op de N123 Lichtaartseweg bedraagt ongeveer 840 pae/u richting Lichtaart en ongeveer 600 pae/u richting Herentals. Op de N153 Poederleeseweg zijn er een aantal drukke wegvakken, met I/C-verhoudingen boven 80%. Binnen de ontsluitingsdriehoek E34-E313-N19g rijden de meeste vrachtwagens op de N14: ongeveer 50 vrwg/u richting Zoersel en ongeveer 70 vrwg/u richting Massenhoven (zie figuur B1.7). Ook ter hoogte van de dorpskern van Lichtaart rijden er relatief veel vrachtwagens.

Het studiegebied Midden-Kempen bestaat uit de volgende 9 gemeenten: Ranst, Zandhoven, Grobbendonk, Vorselaar, Lille, Kasterlee, Herentals, Olen en Geel. Een kaart van dit gebied wordt getoond in onderstaande figuur.



Figuur 2: afbakening studiegebied Midden-Kempen (paars)

De verkeersgeneratie van het studiegebied tijdens de ochtend- en avondspits wordt weergegeven in respectievelijk tabel 2 en 3, inclusief de verdeling over de vervoerwijzen. Dit gaat over alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in het studiegebied.



b) Resultaten avondspits

Tijdens de avondspits bedraagt de verkeersbelasting op de nieuwe verbindingsweg tussen de Gestelstraat en de N13 Geelseweg ongeveer 340 pae/u richting Geelseweg en 710 pae/u richting Gestelstraat. Op de nieuwe parallelweg langs de E313 tussen de N152/Industrielaan en de Toekomstlaan rijden er ongeveer 560 pae/u richting Toekomstlaan en 1 590 pae/u richting N152/Industrielaan (zie figuur B1.22). Door de aanleg van de parallelweg langs de E313 neemt de verkeersbelasting in de Toekomstlaan toe met maximaal ongeveer 1 300 pae/u richting Herenthoutsebaan. Ook de Industrieweg kent toenames van ongeveer 240 pae/u richting parallelweg en 560 pae/u richting Olen. In combinatie met de autovrije brug over het kanaal in de Herenthoutsebaan dalen en de knip in de Sint-Jobsstraat hierdoor de verkeersbelastingen op de R15, tot ongeveer 820 pae/u tussen de Herenthoutsebaan en Geelseweg en tot 260 pae/u tussen de Herenthoutsebaan en de N13 in vergelijking met het referentiescenario 2020. Ter hoogte van Wolfstee/Rietbroek neemt de verkeersbelasting toe met ongeveer 810 pae/u richting Toekomstlaan en 280 pae/u richting N13. De talrijke afnames op de groene routes zorgen voor toenames op de N123 Lichtaartsebaan, Sassenhout en N153 Poederleeseweg tussen Vorselaar en Poederlee, de N123 Lichtaartseweg, Zandhoef en de N19g. De knips van de bruggen Schildebaan-Kantonbaan en Kruisdreef over de E34 leiden tot toenames op de Zandhovensesteenweg en de Hallebaan. Het knippen van de bruggen over de E34 zorgt ook voor beperkte toenames op bepaalde segmenten van de E34 (zie figuur B1.21).

De maatregelen voor het weren van het doorgaand vrachtverkeer zorgen voor afnames op de N123 Herentalsesteenweg in Lichtaart (tot 40 vrwg/u) en de Lichtaartseweg in Sint-Jozef-Olen (tot 50 vrwg/u). Dit vrachtverkeer verschuift naar de N14, E34, N19g en Antwerpseweg (zie figuur B1.23).

Tijdens de avondspits zijn er voor het openbaar vervoer toenames op de E34 en E313 weg van Antwerpen (zie figuur B1.24). Op de E34 bedraagt de toename ongeveer 50 busreizigers/u tot Zoersel en 40 busreizigers/u tot Lille. Op de E313 is er een toename van ongeveer 300 busreizigers/u vanuit Antwerpen. Dit wordt gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van het aantal treinreizigers op de spoorlijn vanuit Antwerpen in de richting van Lier (-190 reizigers/u), Herentals (-180 reizigers/u) en Geel (-60 reizigers/u). De extra verschuiving naar het openbaar vervoer is te verklaren door het uitgebreide OV-aanbod in combinatie met de hoge verzadigingsgraden op het hoofdwegennet weg van Antwerpen. Het instellen van de spoorlijn Herentals-Aarschot met een IC-verbinding tussen Herentals en Leuven leidt tot ongeveer 300 treinreizigers/u in de richting van Herentals en 150 treinreizigers/u richting Leuven. Er is tussen Brussel en Leuven ook een toename van ongeveer 160 treinreizigers/u in de richting van Leuven (zie figuur B1.25).

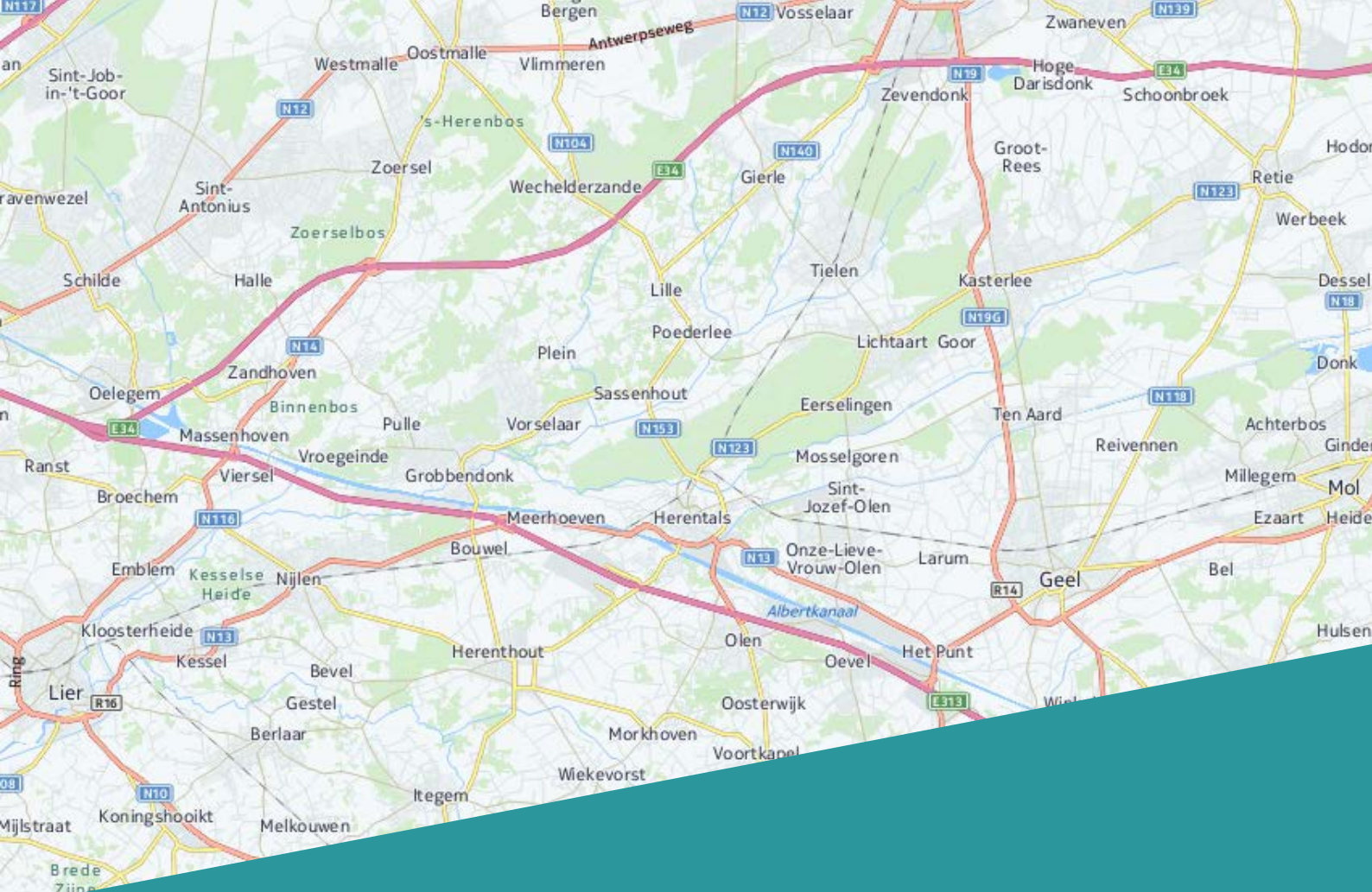
c) Analyse doorgaand verkeer

In tabel 5 wordt het procentueel verschil van aantal doorgaande verplaatsingen in het studiegebied Midden-Kempen (figuur 2) ten opzichte van het referentiescenario 2020 weergegeven voor de ochtend- en avondspits. Doorgaande verplaatsingen hebben geen herkomst of bestemming heeft in 1 van de 9 gemeenten die het studiegebied vormen. In het synthesescenario 2020 worden weliswaar maatregelen genomen om sluipverkeer en doorgaand vrachtverkeer te weren binnen de ontsluitingsdriehoek E34-E313-N19g, maar een deel van de 9 gemeenten ligt buiten deze ontsluitingsdriehoek, waardoor er hier nog steeds doorgaande verplaatsingen aanwezig zijn. Ook verplaatsingen vanuit of naar zones in de gemeente Turnhout die binnen de ontsluitingsdriehoek liggen, worden hierin als doorgaande verplaatsingen aanzien.

<i>Synthesescenario 2020</i>	Verskil doorgaand verkeer gebied Midden-Kempen tov referentiescenario (%)			
	Personenwagens	Lichte vrachtwagens	Zware vrachtwagens	PAE
Ochtendspits 8u-9u	-4%	-26%	-21%	-6%
Avondspits 17u-18u	-7%	-26%	-19%	-8%

Tabel 5: relatief verschil aantal doorgaande verplaatsingen in het synthesescenario 2020 t.o.v. referentiescenario 2020

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



BIJLAGE 1: FIGUREN RESULTATEN

SYNTHESEDOORREKENINGEN MOBILITEITSSTUDIE MIDDEN-KEMPEN



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

COLOFON

Titel Synthesedoorrekeningen mobiliteitsstudie Midden-Kempen

Bijlage 1: Figuren resultaten

Dossiernummer 15272

Opdrachtgever Provincie Antwerpen - Mathias De Beucker

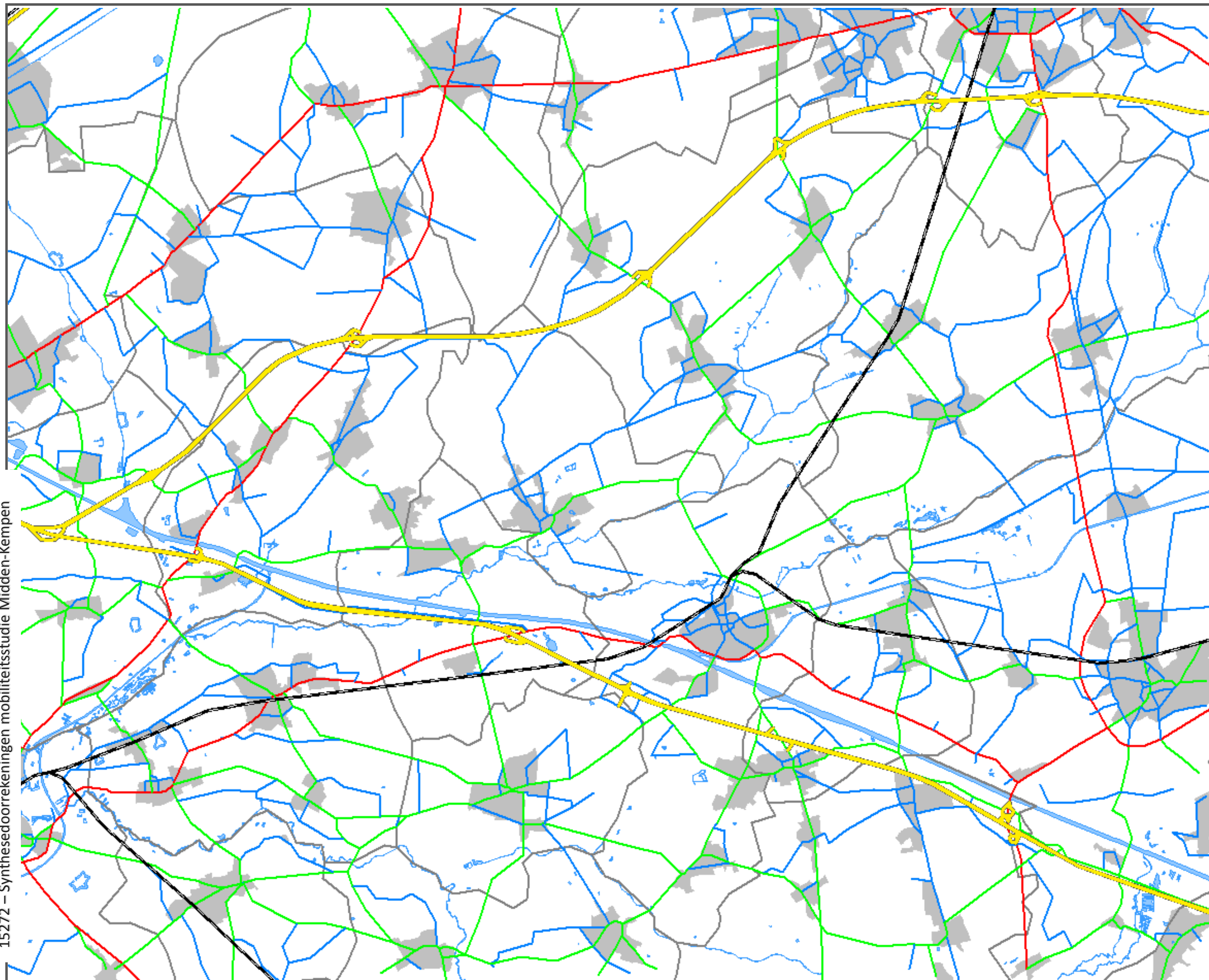
Dossierbeheerder Departement MOW afdeling Beleid – Marthe Van Criekinge (02 553 15 51)

Opgesteld door Stef Tourwé (MINT nv)

Gereviseerd door Bruno Villé (MINT nv)
Marthe Van Criekinge

Versie v1.1 Eerste versie

24/11/2017



Figuur B1.1





Referentiescenario
2020

Netwerktopologie

Netwerk opbouw

Legende:

Netwerk

-  A-wegen
-  N-wegen
-  Lokale wegen
-  Railinfra

Achtergrond

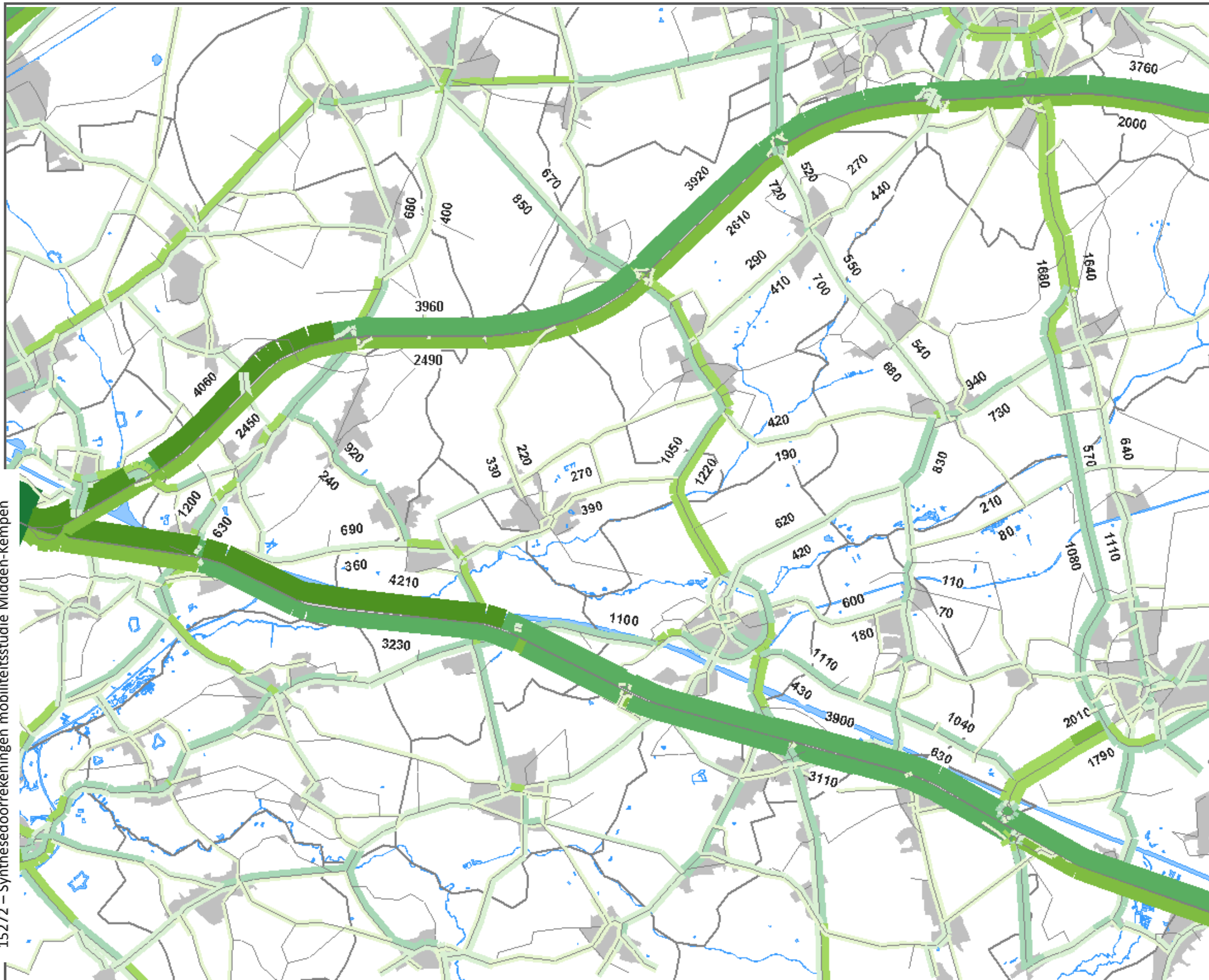
-  Water
-  Bebouwing
-  Gemeente

SYNTHESE\Var-01



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.2

**Referentiescenario
2020**

**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

SYNTHESE\Var-01



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.3




Referentiescenario
2020

Toedeling
gemotoriseerd
verkeer




I/C verhouding
8u-9u

Legende:

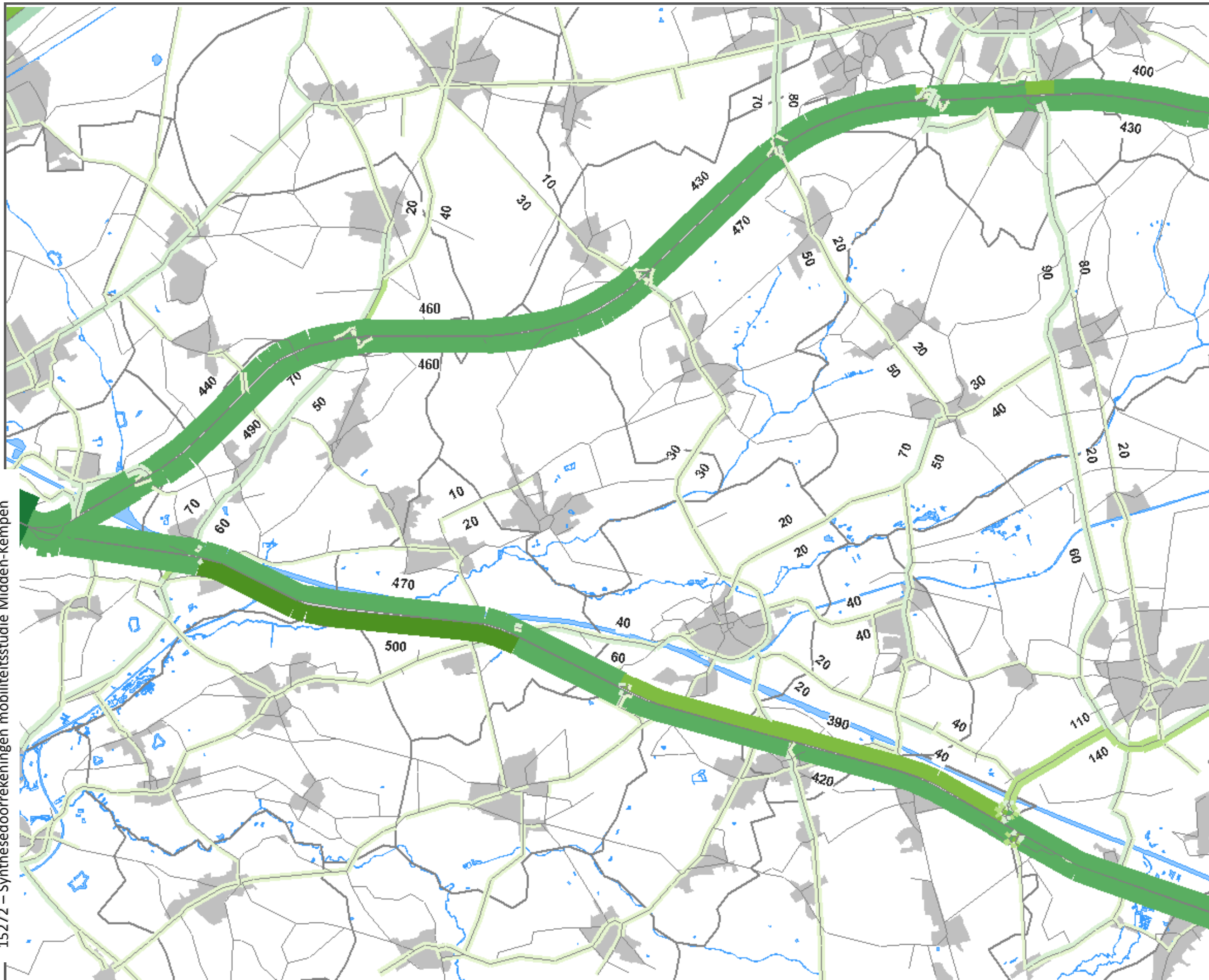
Enheid: %

-  < 80 %
-  80 – 100 %
-  > 100 %

Achtergrond

-  Water
-  Bebouwing
-  Gemeente

SYNTHESE\Var-01



Figuur B1.4

Referentiescenario
2020

Toedeling
gemotoriseerd
verkeer

Belasting
vrachtwagens
8u-9u

Andere schaal!

Legende:

Eenheid: vrwg/u

- < 50
- 50 – 100
- 100 – 200
- 200 – 300
- 300 – 400
- 400 – 500
- 500 – 600
- > 600

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-01



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.5

**Referentiescenario
2020**

**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

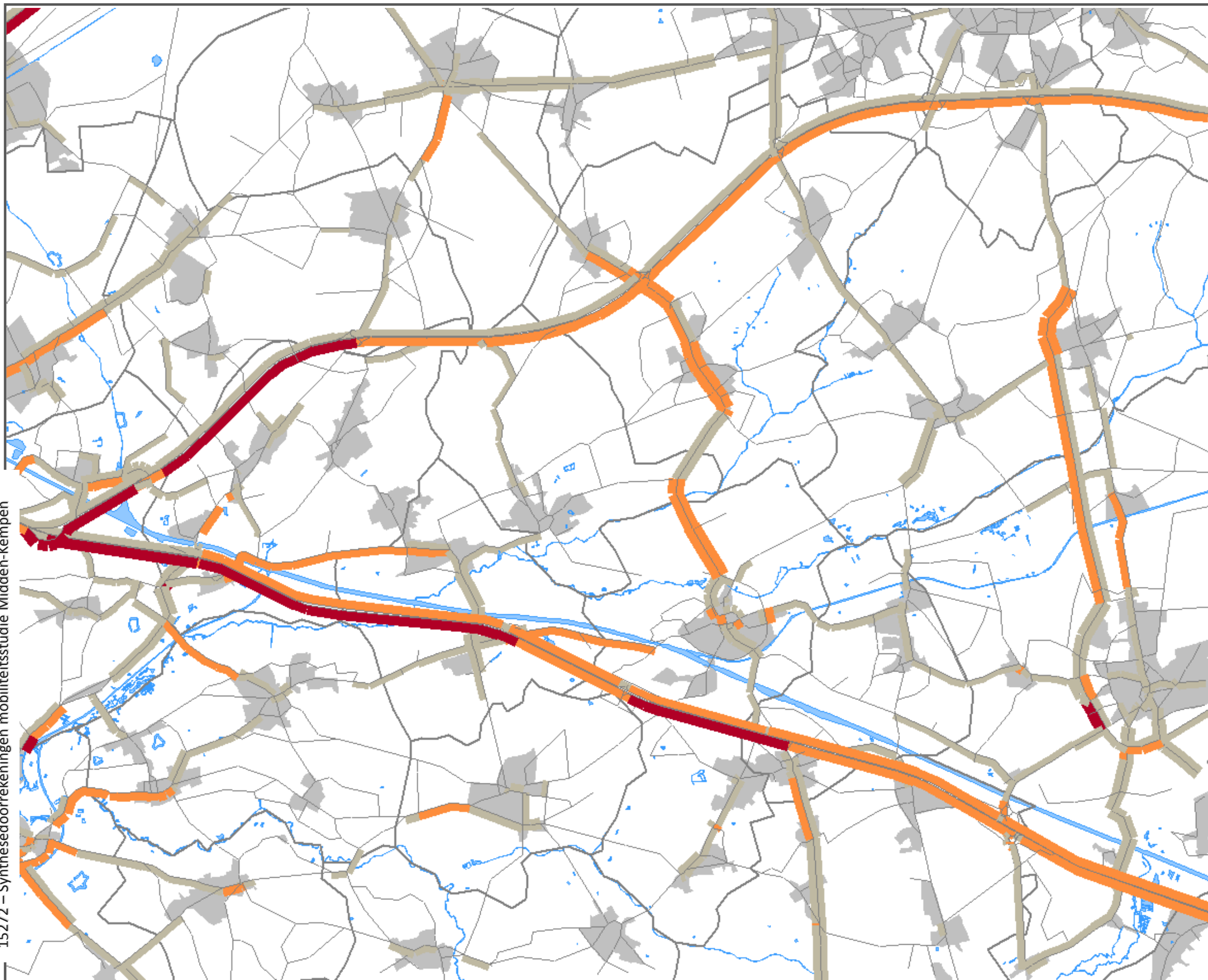
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-01



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.6




Referentiescenario
2020

Toedeling
gemotoriseerd
verkeer

I/C verhouding
17u-18u

Legende:

Einheid: %

-  < 80 %
-  80 – 100 %
-  > 100 %

Achtergrond

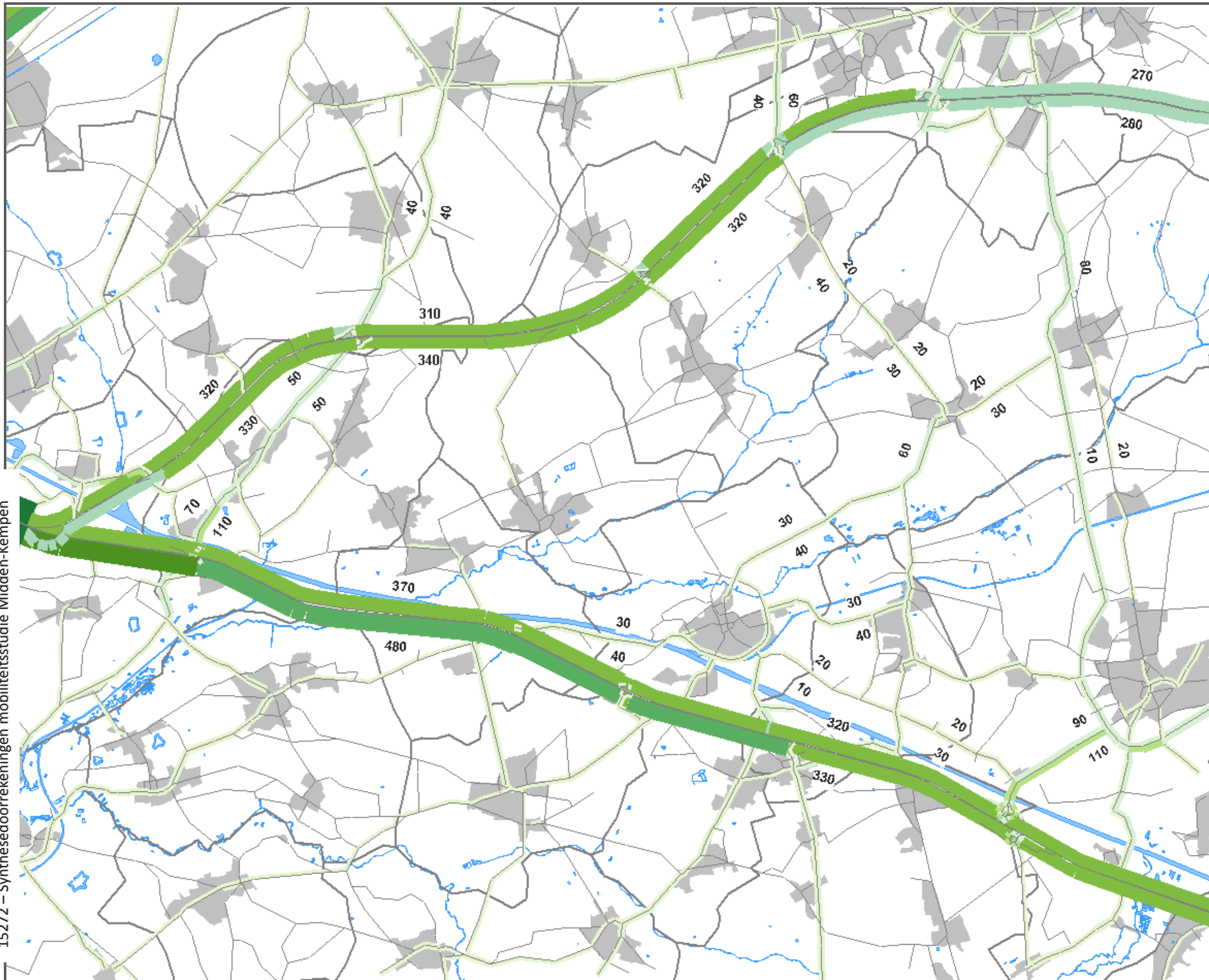
-  Water
-  Bebouwing
-  Gemeente

SYNTHESE\Var-01



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.7

**Referentiescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Belasting
vrachtwagens
17u-18u

Andere schaal!

Legende:

Eenheid: vrwg/u

- < 50
- 50 – 100
- 100 – 200
- 200 – 300
- 300 – 400
- 400 – 500
- 500 – 600
- > 600

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

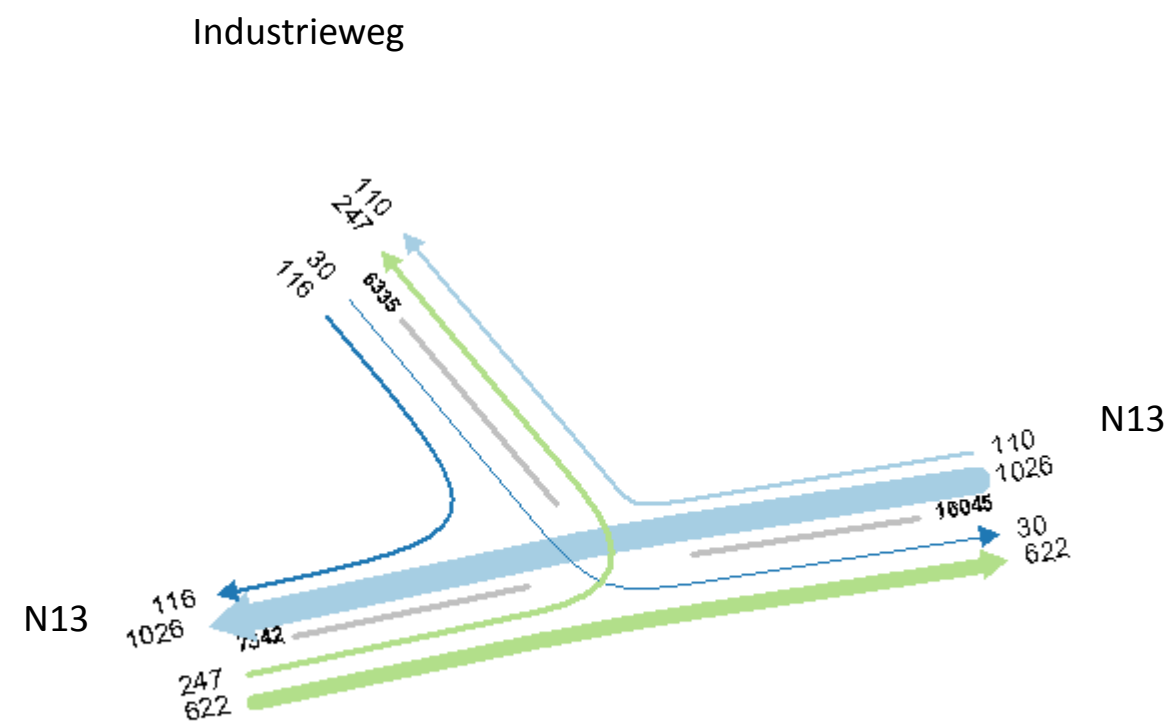
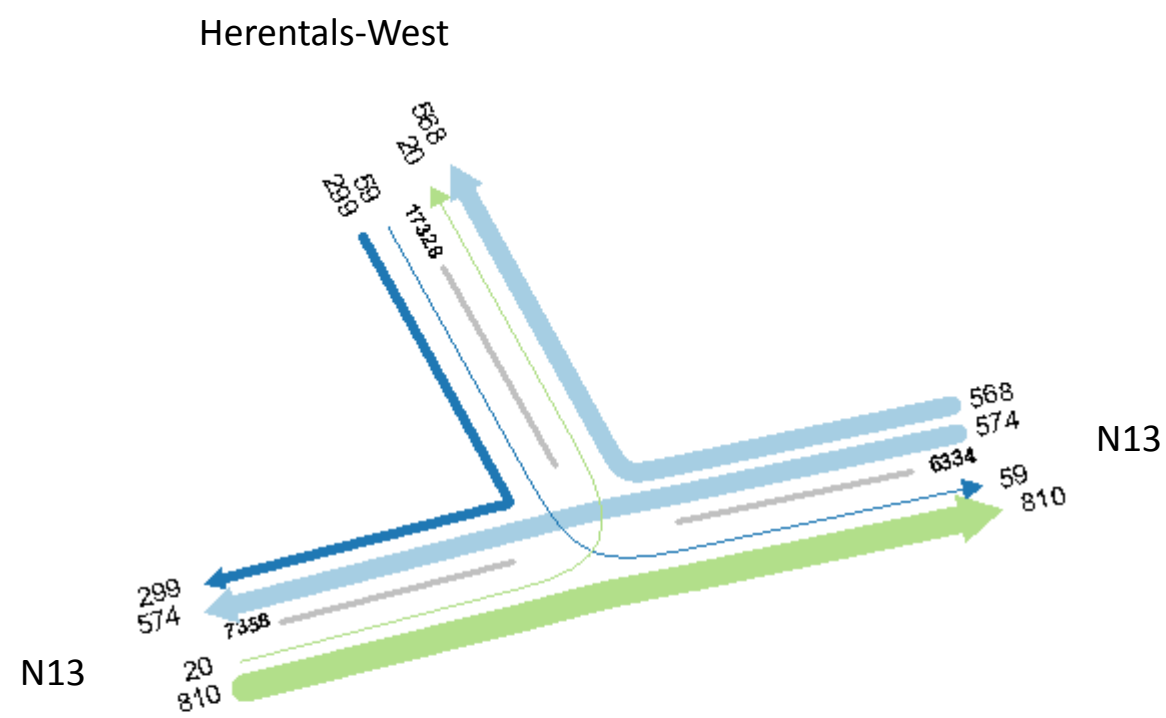
SYNTHESE\Var-01



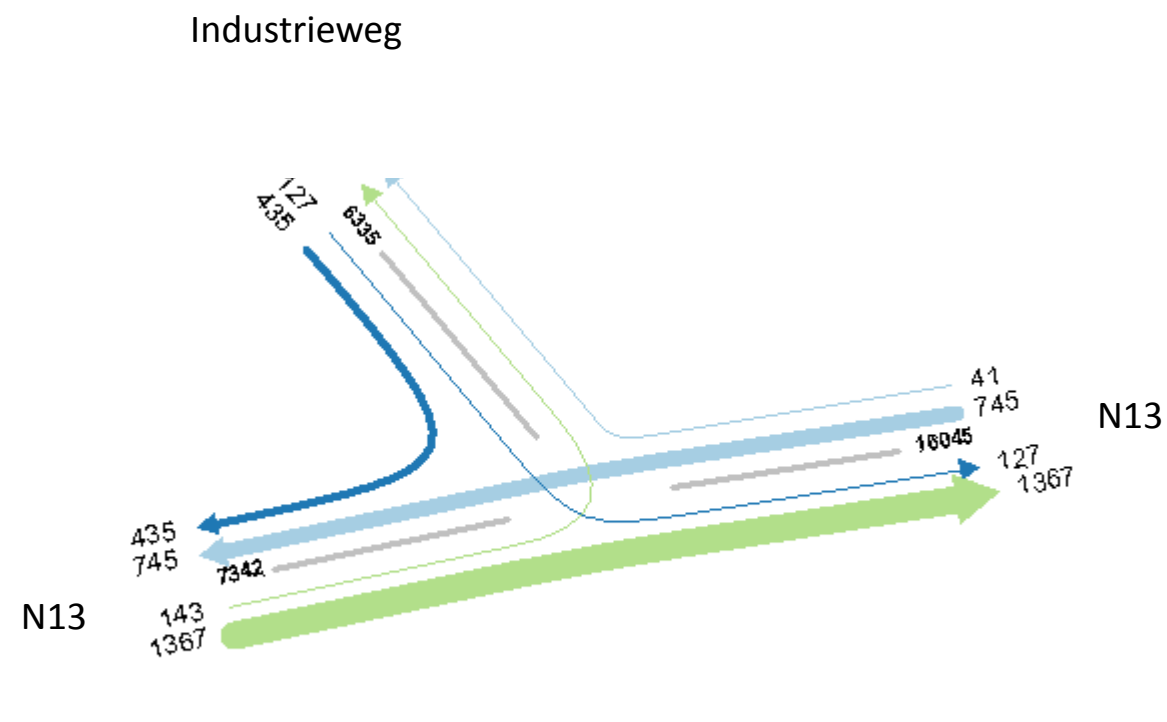
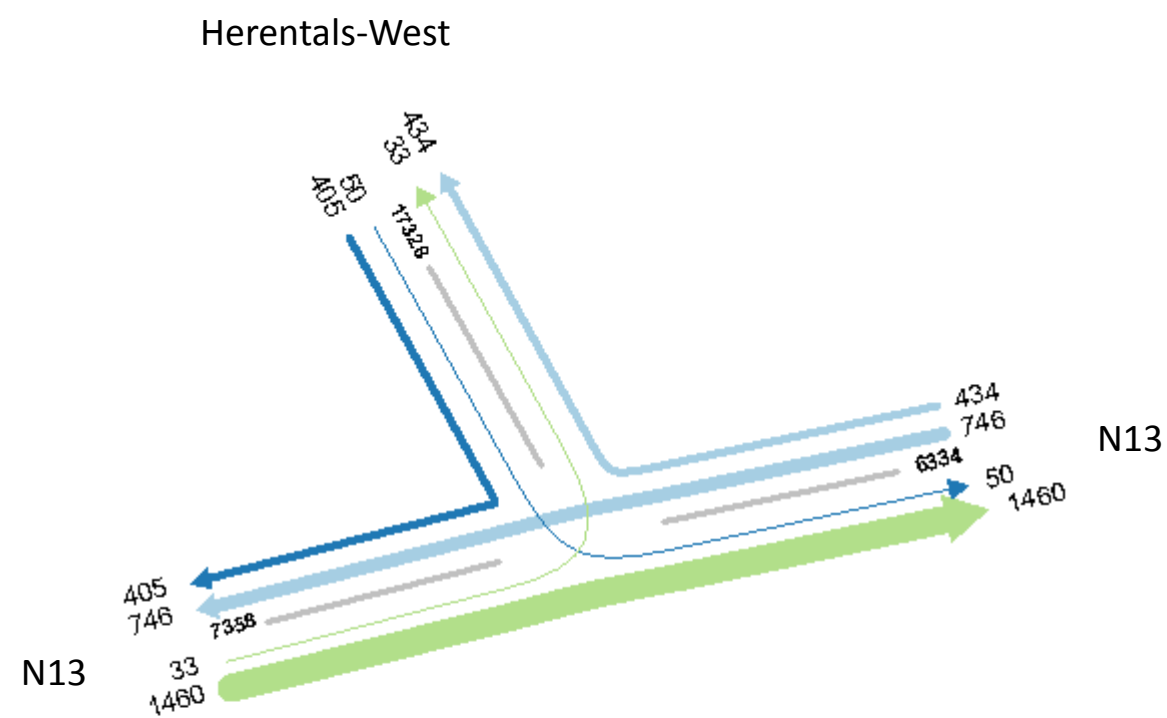
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017

Ochtendspits (8u-9u)



Avondspits (17u-18u)



Figuur B1.8

Referentiescenario 2020

Toedeling gemotoriseerd verkeer

Kruispuntbelastingen (PAE/u)

N13 – Herentals-West

N13 – Industrieweg



Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

SYNTHESE\Var-01

November 2017



Figuur B1.9

Synthesescenario
2020

Netwerktopologie

Netwerk opbouw

Legende:

Netwerk

- A-wegen
- N-wegen
- Lokale wegen
- Verkeersvrij
- Railinfra

Achtergrond

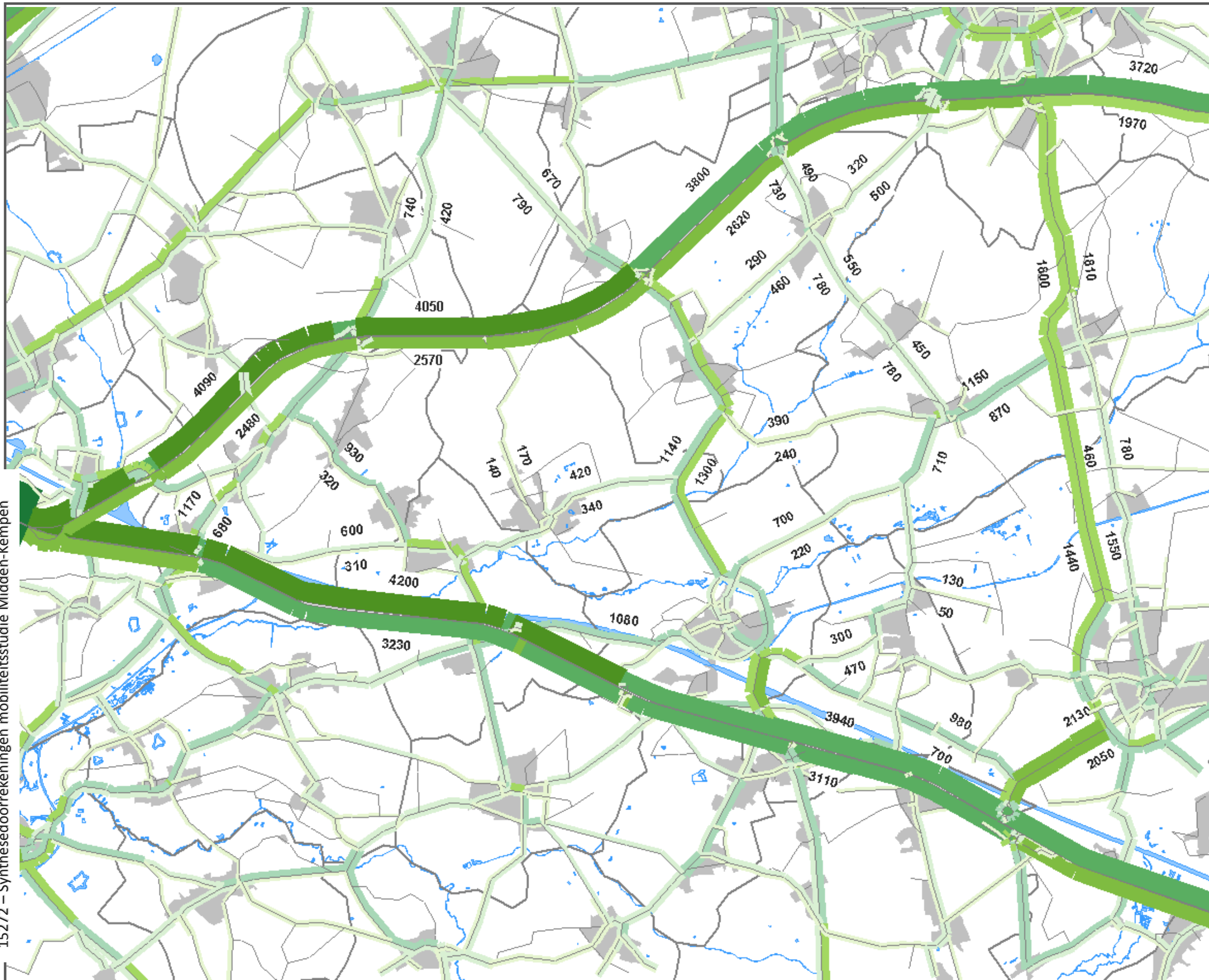
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.10

**Synthesescenario
2020**

**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

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.11




**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**




I/C verhouding
8u-9u

Legende:

Enheid: %

-  < 80 %
-  80 – 100 %
-  > 100 %

Achtergrond

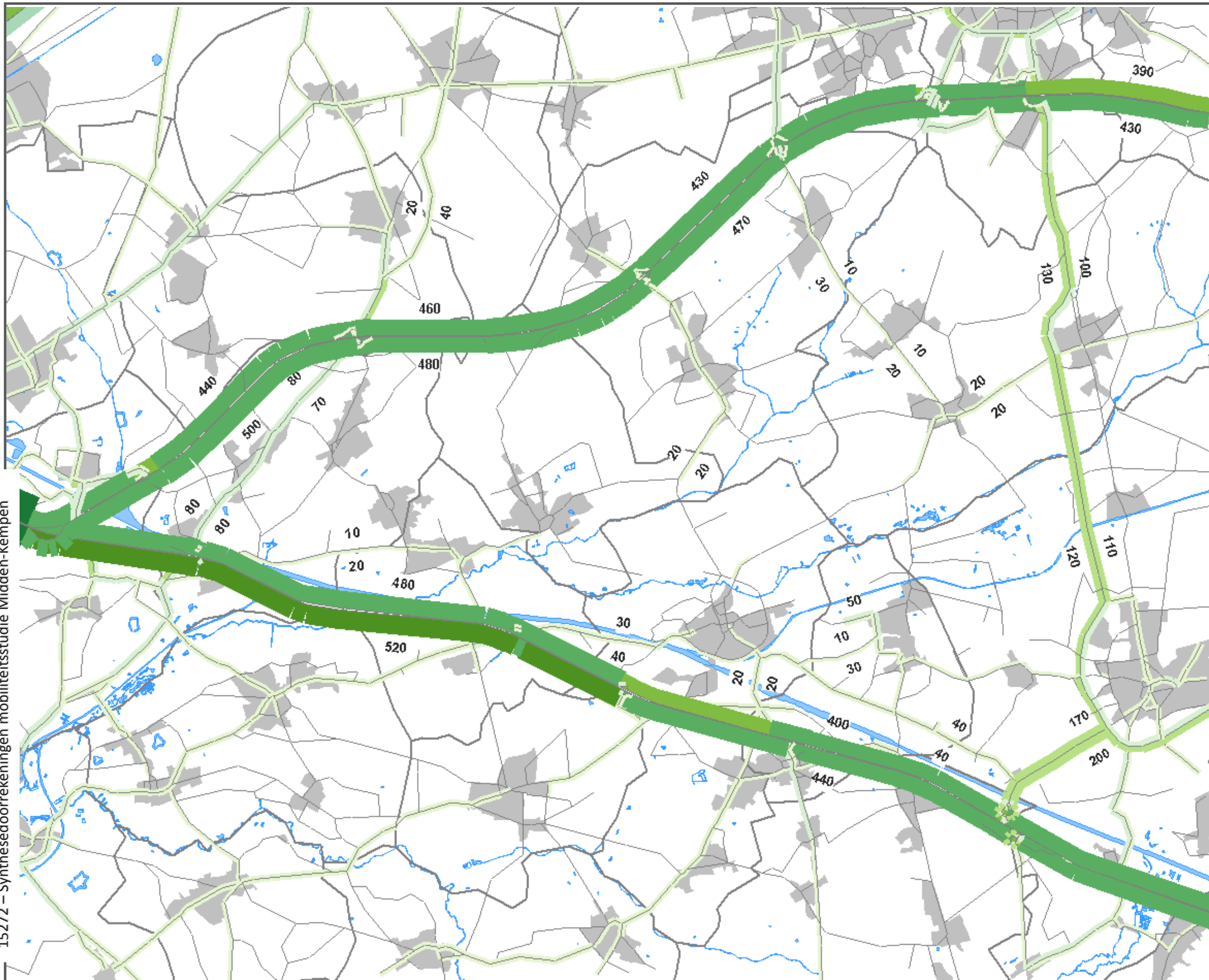
-  Water
-  Bebouwing
-  Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.12

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Belasting
vrachtwagens
8u-9u

Andere schaal!

Legende:

Eenheid: vrwg/u

- < 50
- 50 – 100
- 100 – 200
- 200 – 300
- 300 – 400
- 400 – 500
- 500 – 600
- > 600

Achtergrond

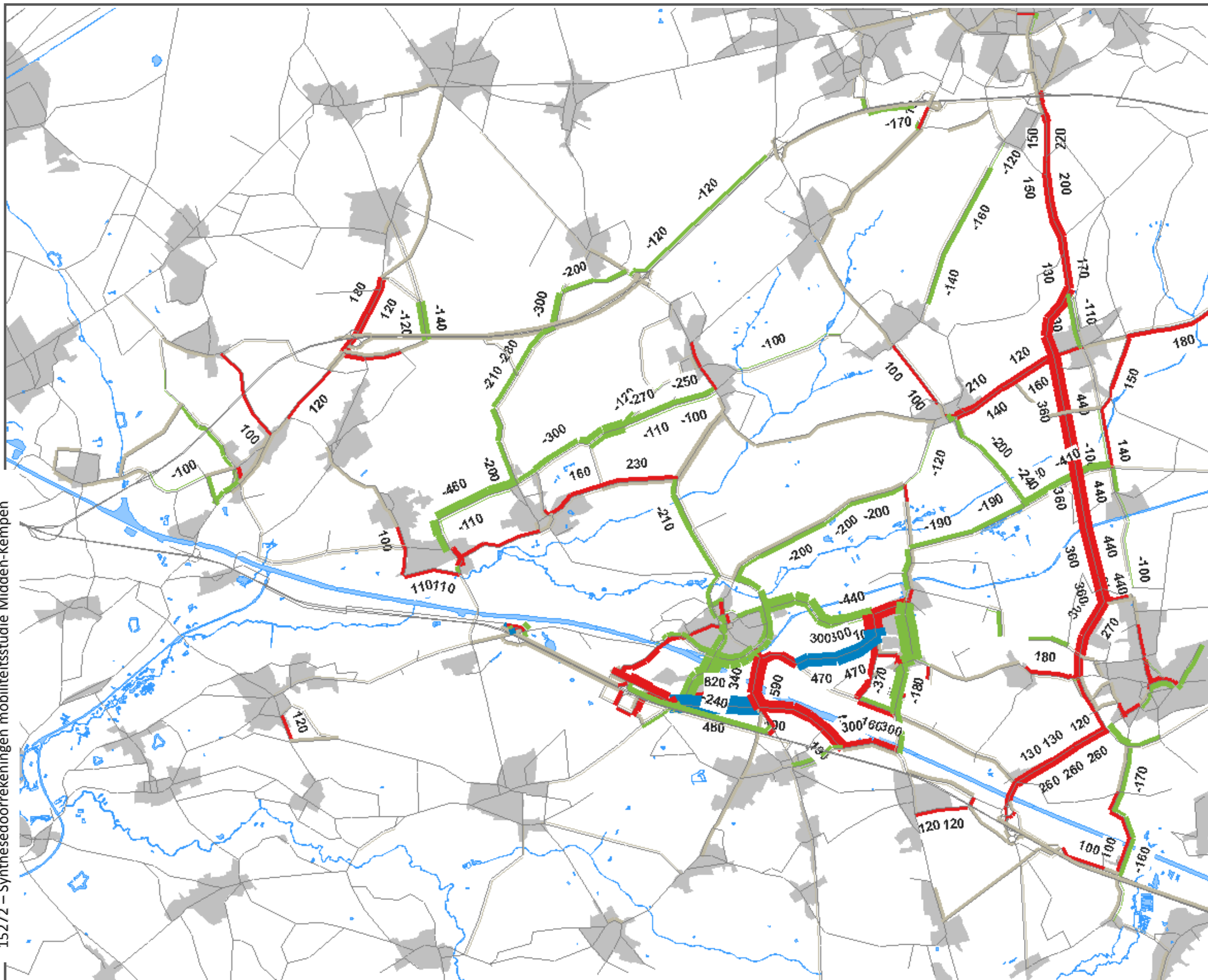
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.13

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
(absolute verschillen)
8u-9u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheit: pae/u

- < -100
- -100 / +100
- > +100
- Nieuwe infra.

Achtergrond

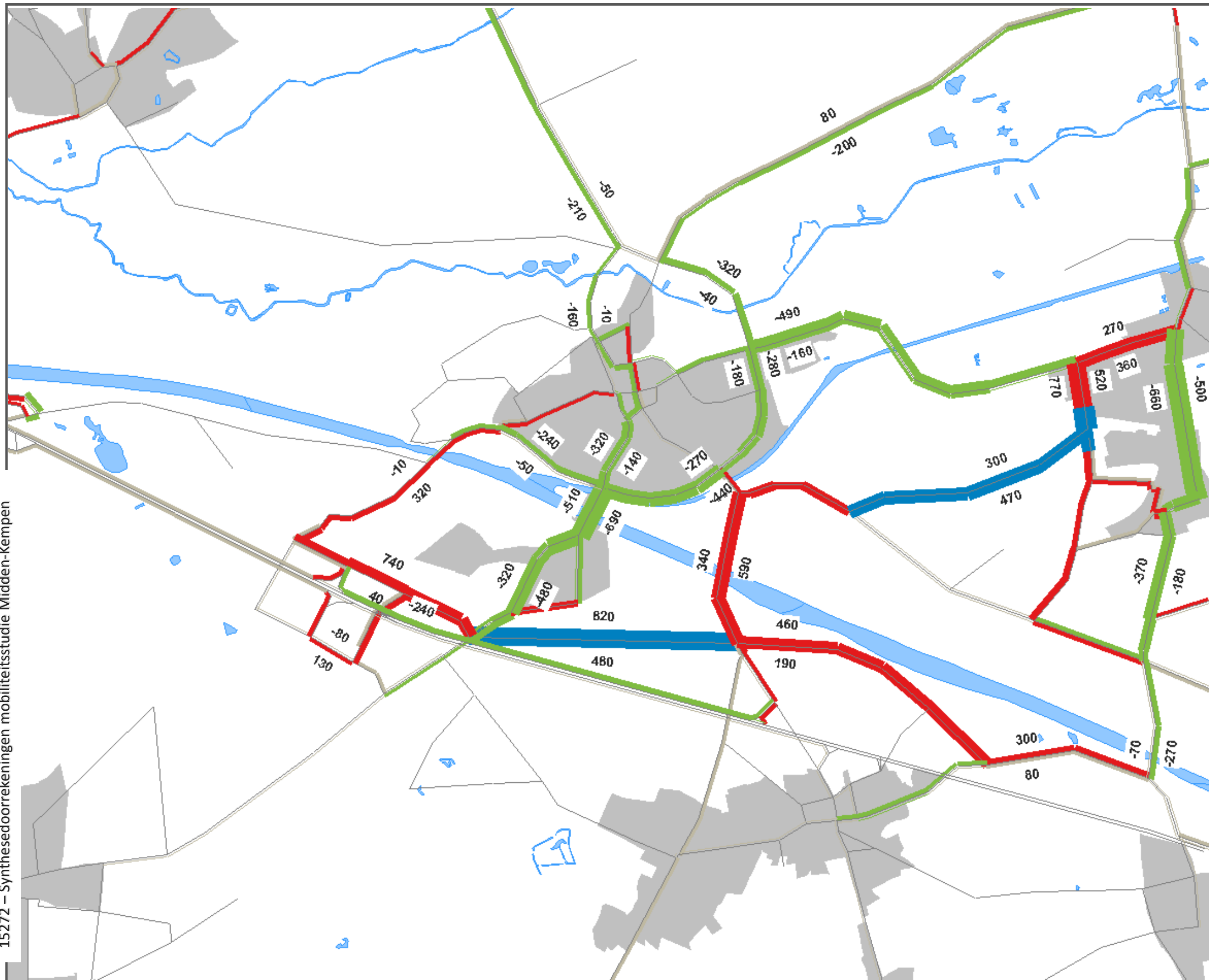
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.14

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
(absolute verschillen)
8u-9u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheit: pae/u

- < -100
- -100 / +100
- > +100
- Nieuwe infra.

Achtergrond

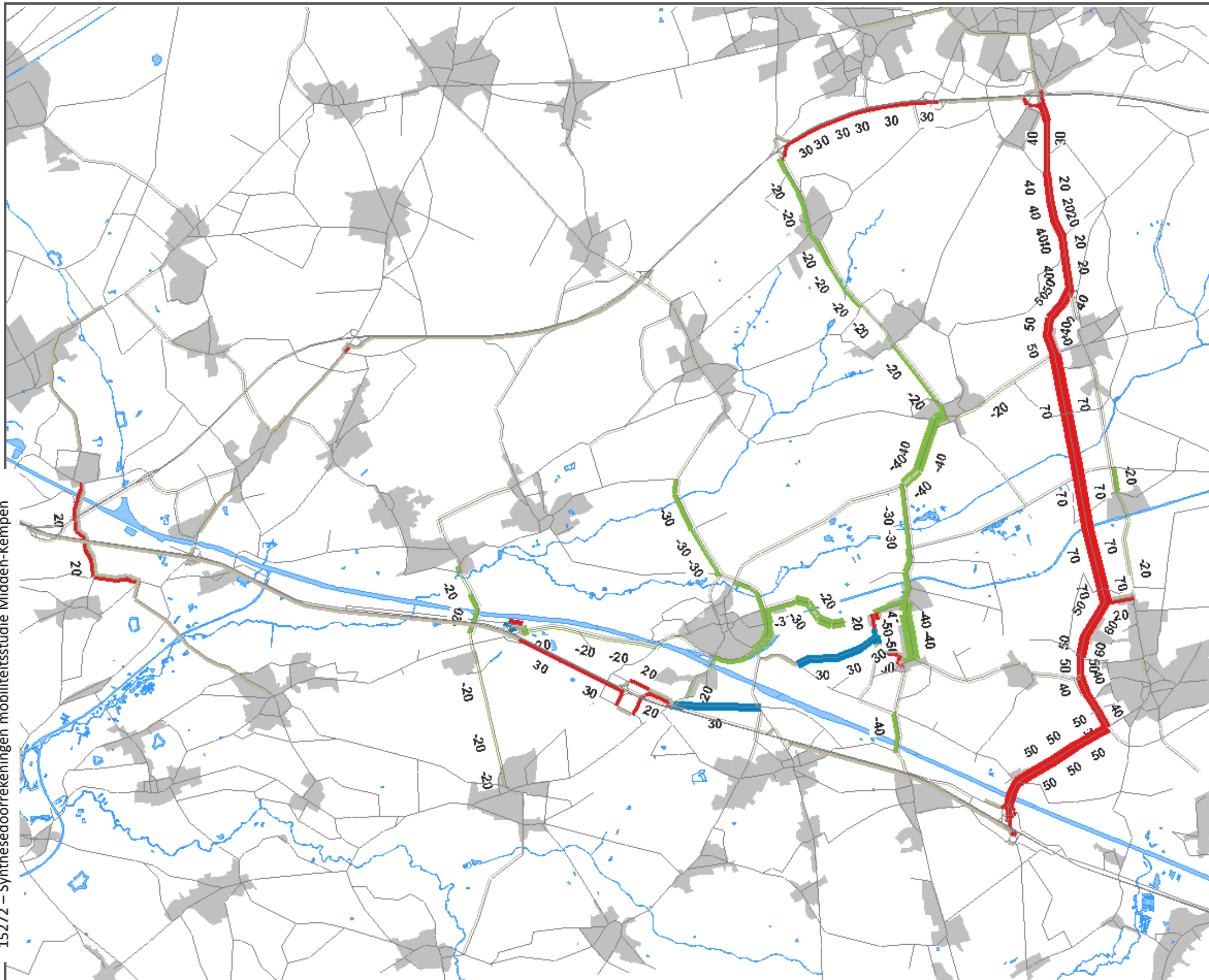
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.15

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
vrachtwagens
(absolute verschillen)
8u-9u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheid: vrwg/u

- < -100
- -100 / +100
- > +100
- Nieuwe infra.

Achtergrond

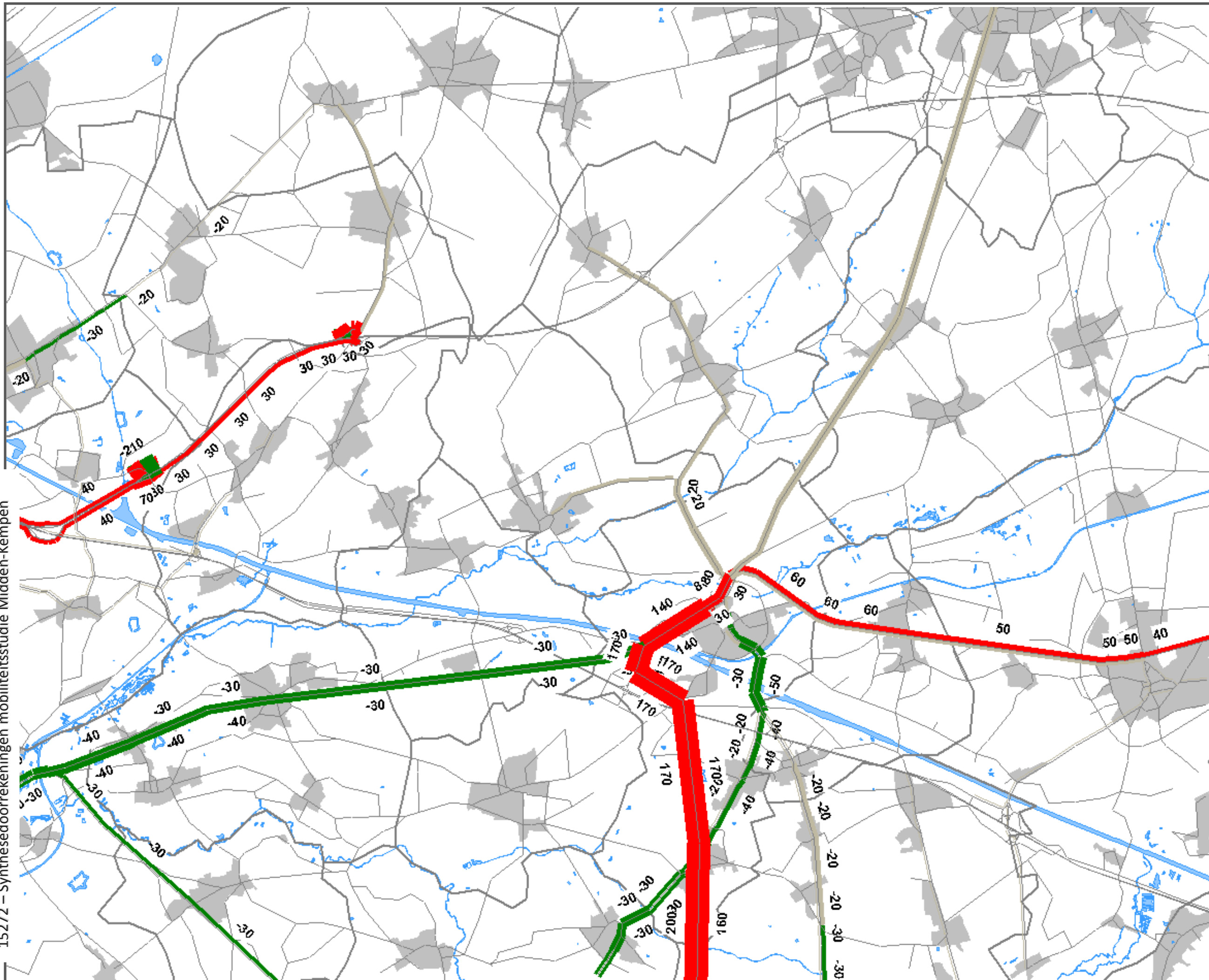
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.16

Synthesescenario
2020

Toedeling
gemotoriseerd
verkeer

Verschillenplot
openbaar vervoer
(absolute verschillen)
8u-9u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheit: reizigers/u

- < -25
- -25 / +25
- > +25
- Nieuwe infra.

Achtergrond

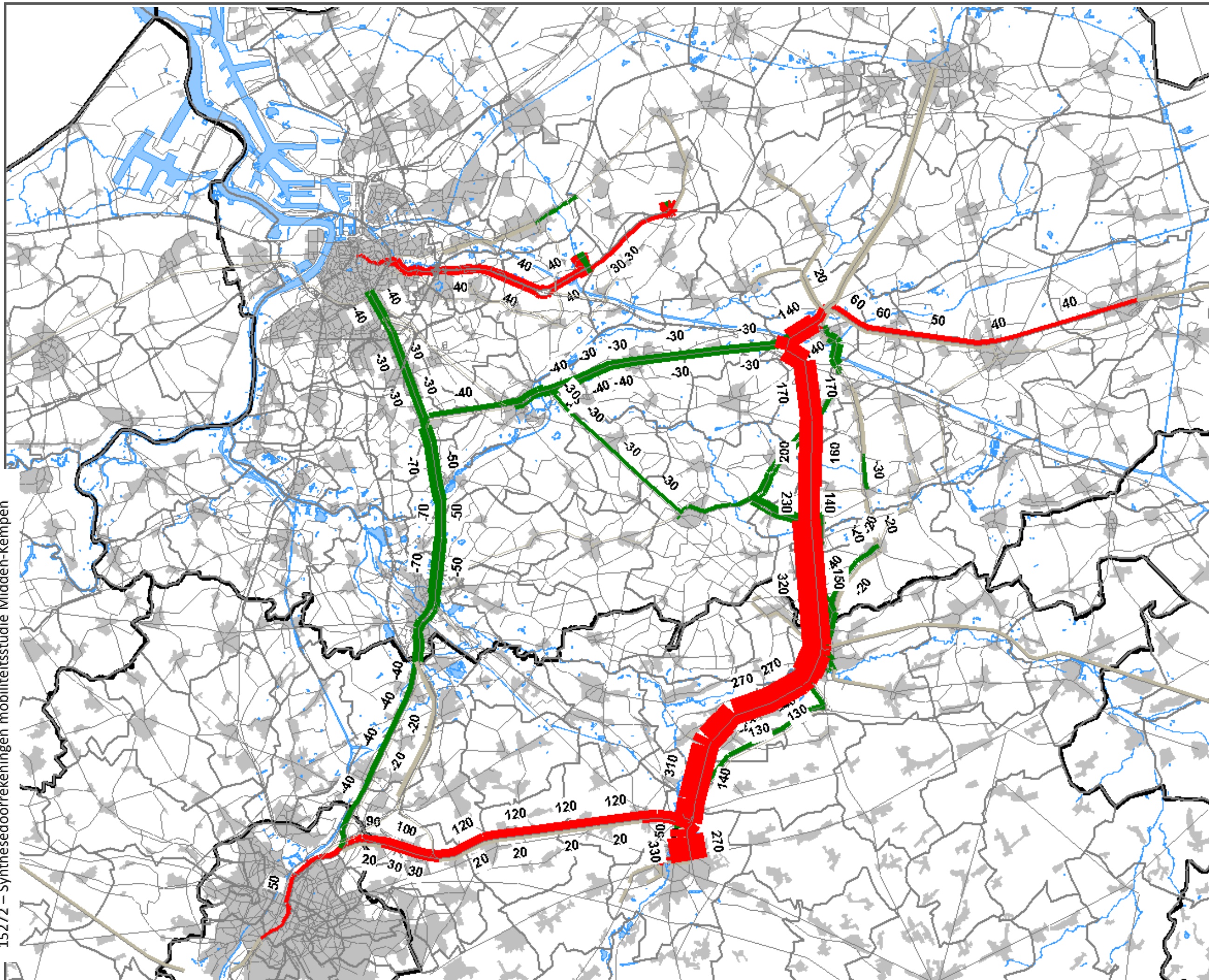
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.17

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
openbaar vervoer
(absolute verschillen)
8u-9u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Eenheid: reizigers/u

- < -25
- -25 / +25
- > +25
- Nieuwe infra.

Achtergrond

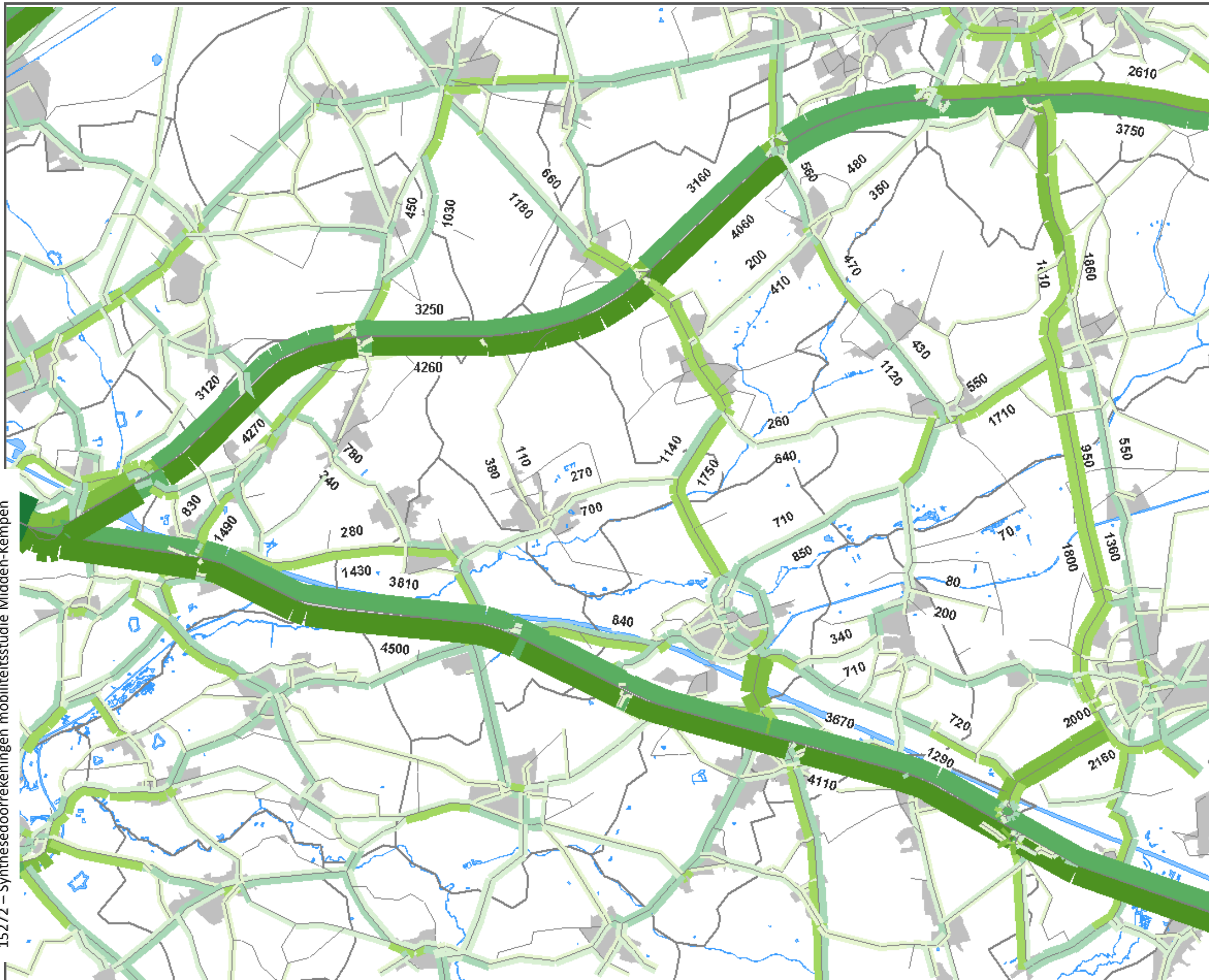
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.18

Synthescenario
2020

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

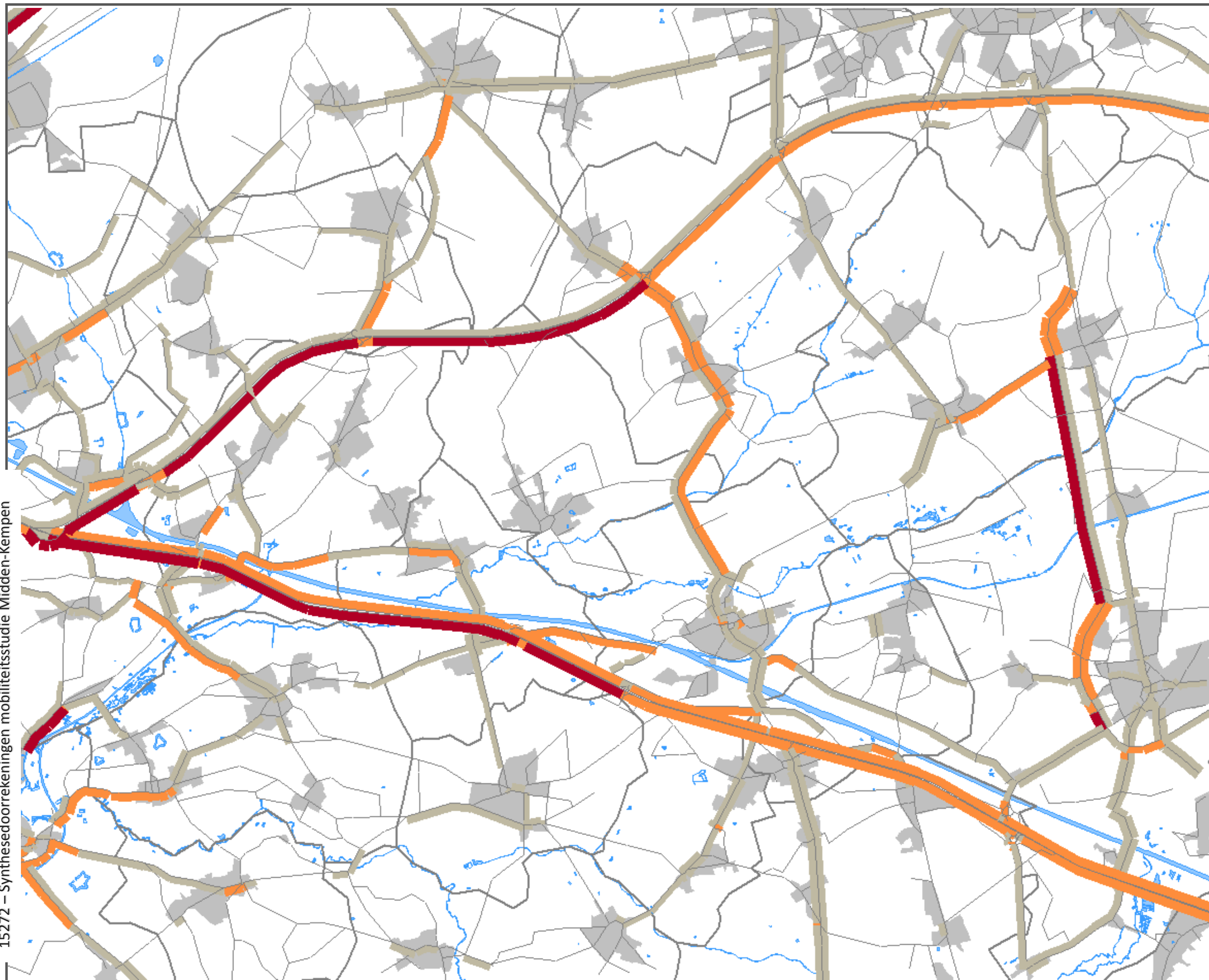
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.19




Synthesescenario
2020

Toedeling
gemotoriseerd
verkeer




I/C verhouding
17u-18u

Legende:

Enheid: %

-  < 80 %
-  80 – 100 %
-  > 100 %

Achtergrond

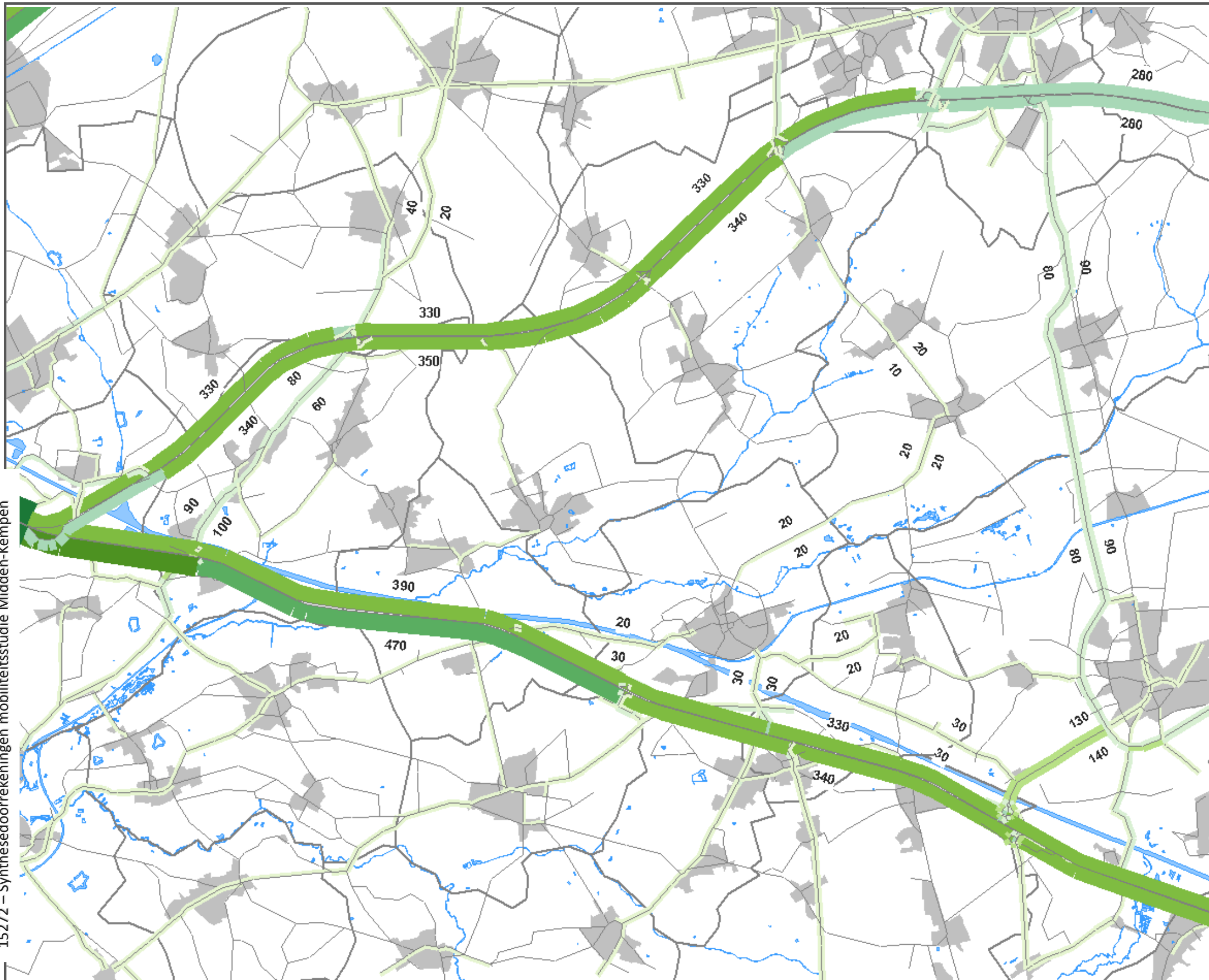
-  Water
-  Bebouwing
-  Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.20

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Belasting
vrachtwagens
17u-18u

Andere schaal!

Legende:

Eenheid: vrwg/u

- < 50
- 50 – 100
- 100 – 200
- 200 – 300
- 300 – 400
- 400 – 500
- 500 – 600
- > 600

Achtergrond

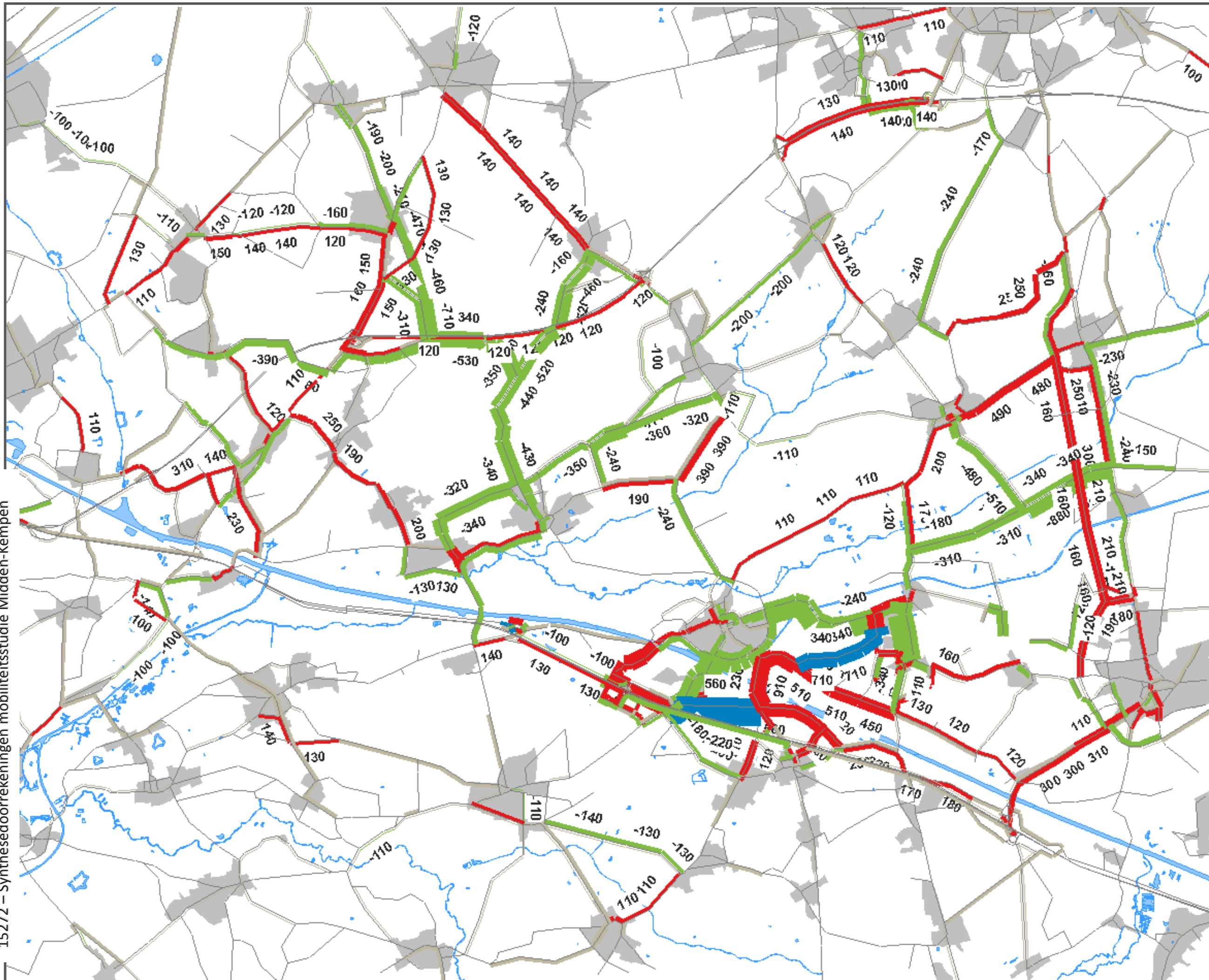
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.21

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
(absolute verschillen)
17u-18u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheit: pae/u

- < -100
- -100 / +100
- > +100
- Nieuwe infra.

Achtergrond

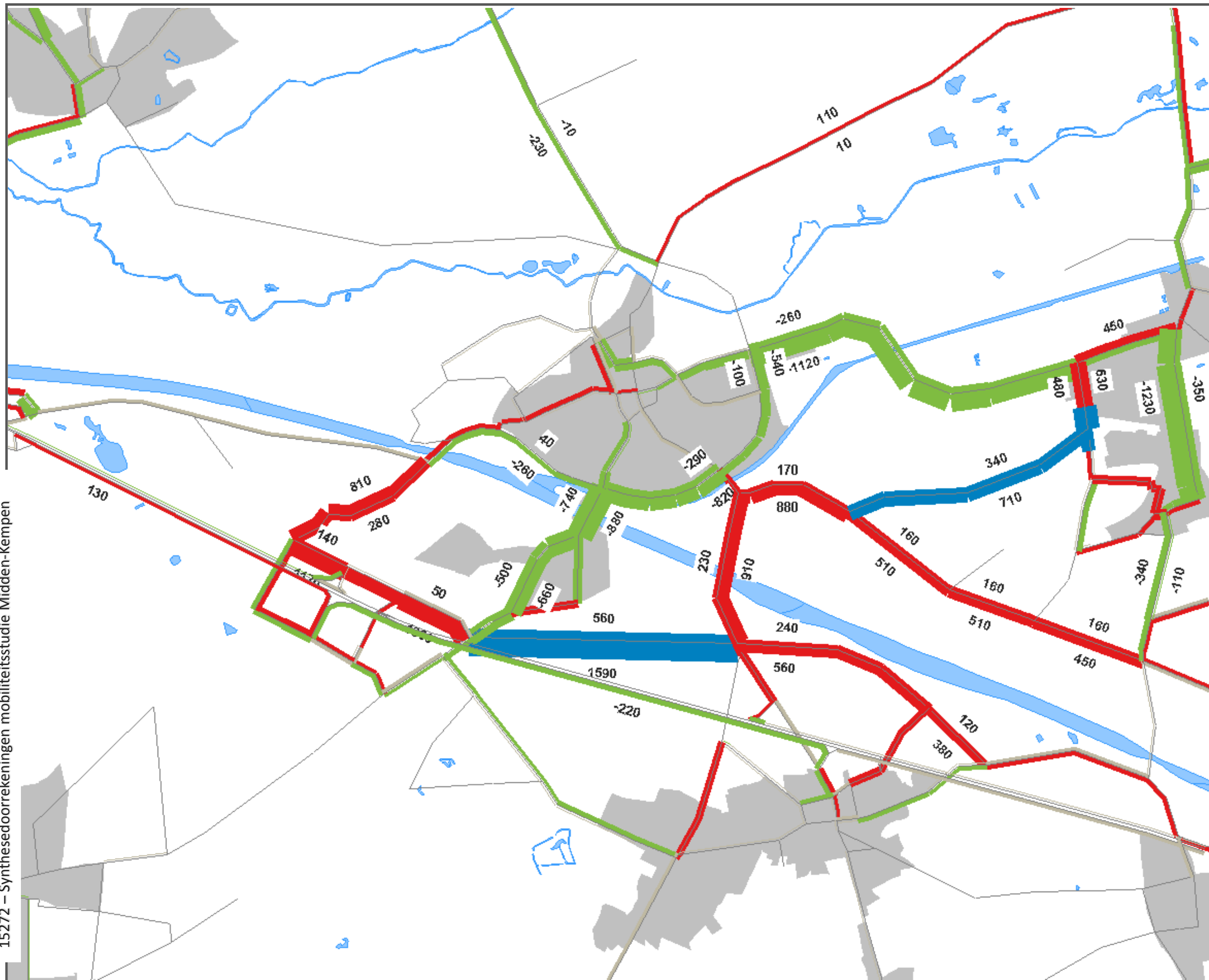
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.22

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
(absolute verschillen)
17u-18u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheit: pae/u

- < -100
- -100 / +100
- > +100
- Nieuwe infra.

Achtergrond

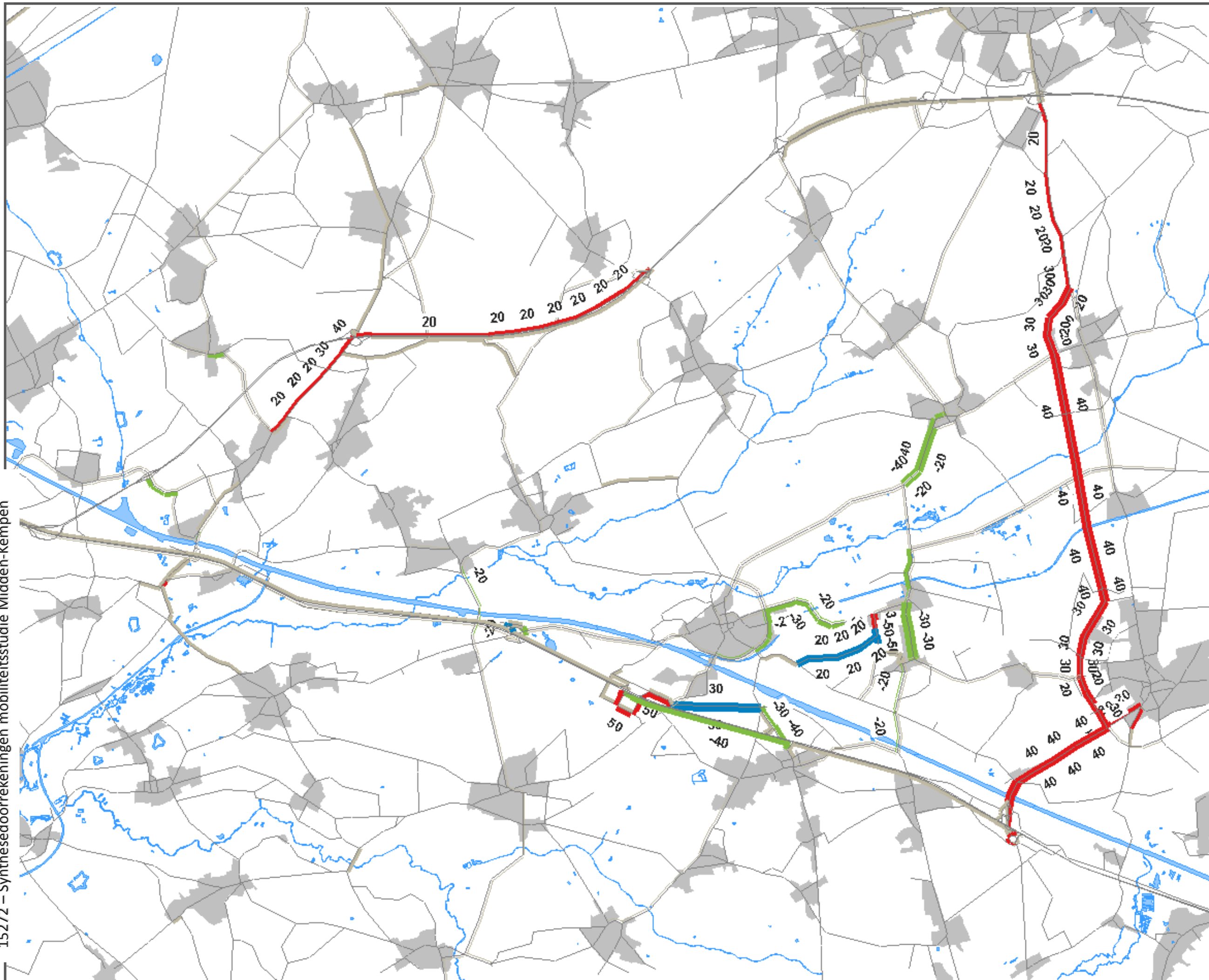
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.23

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
vrachtwagens
(absolute verschillen)
17u-18u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheit: vrwg/u

- < -20
- -20 / +20
- > +20
- Nieuwe infra.

Achtergrond

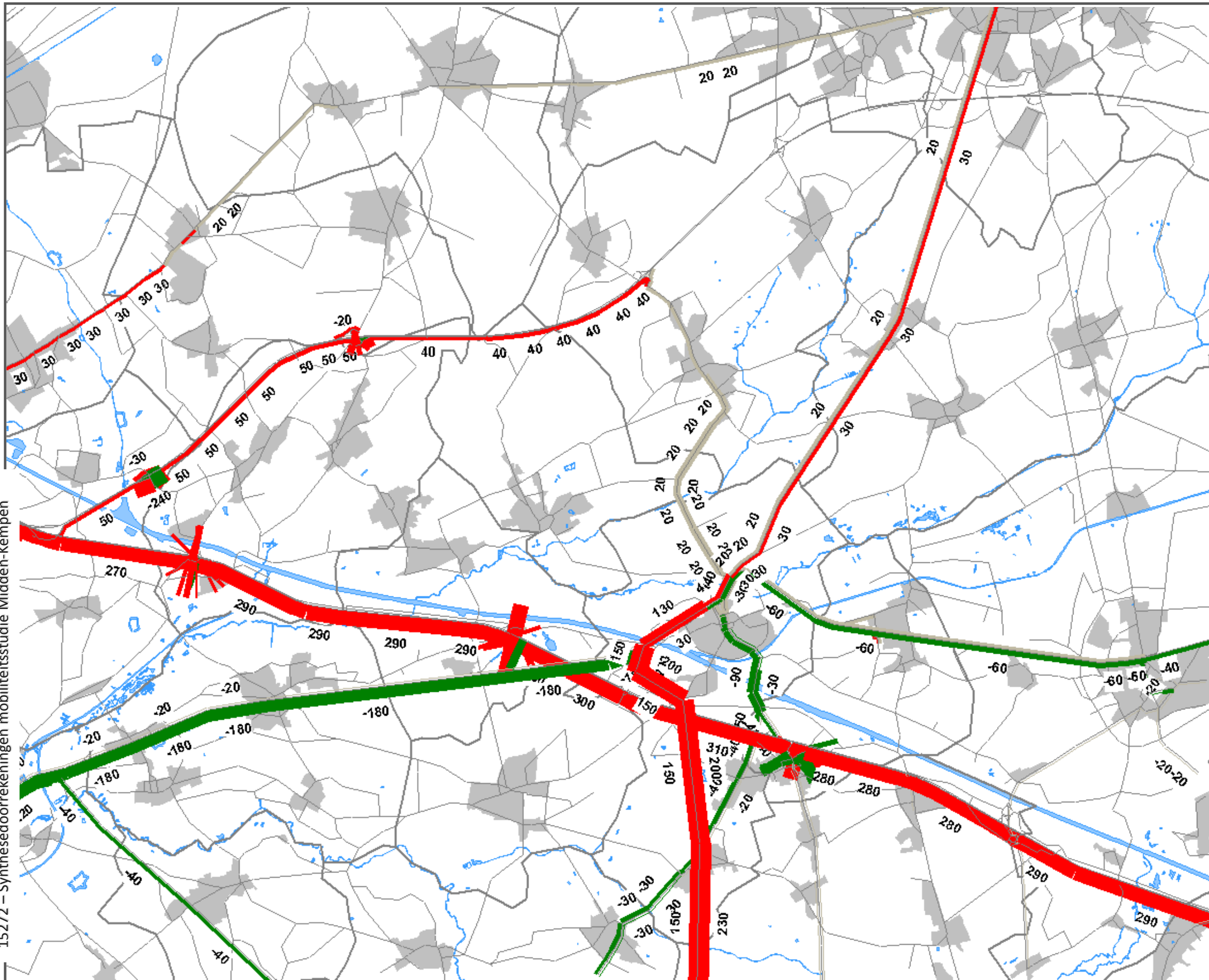
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.24

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
openbaar vervoer
(absolute verschillen)
17u-18u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheid: reizigers/u

- < -25
- -25 / +25
- > +25
- Nieuwe infra.

Achtergrond

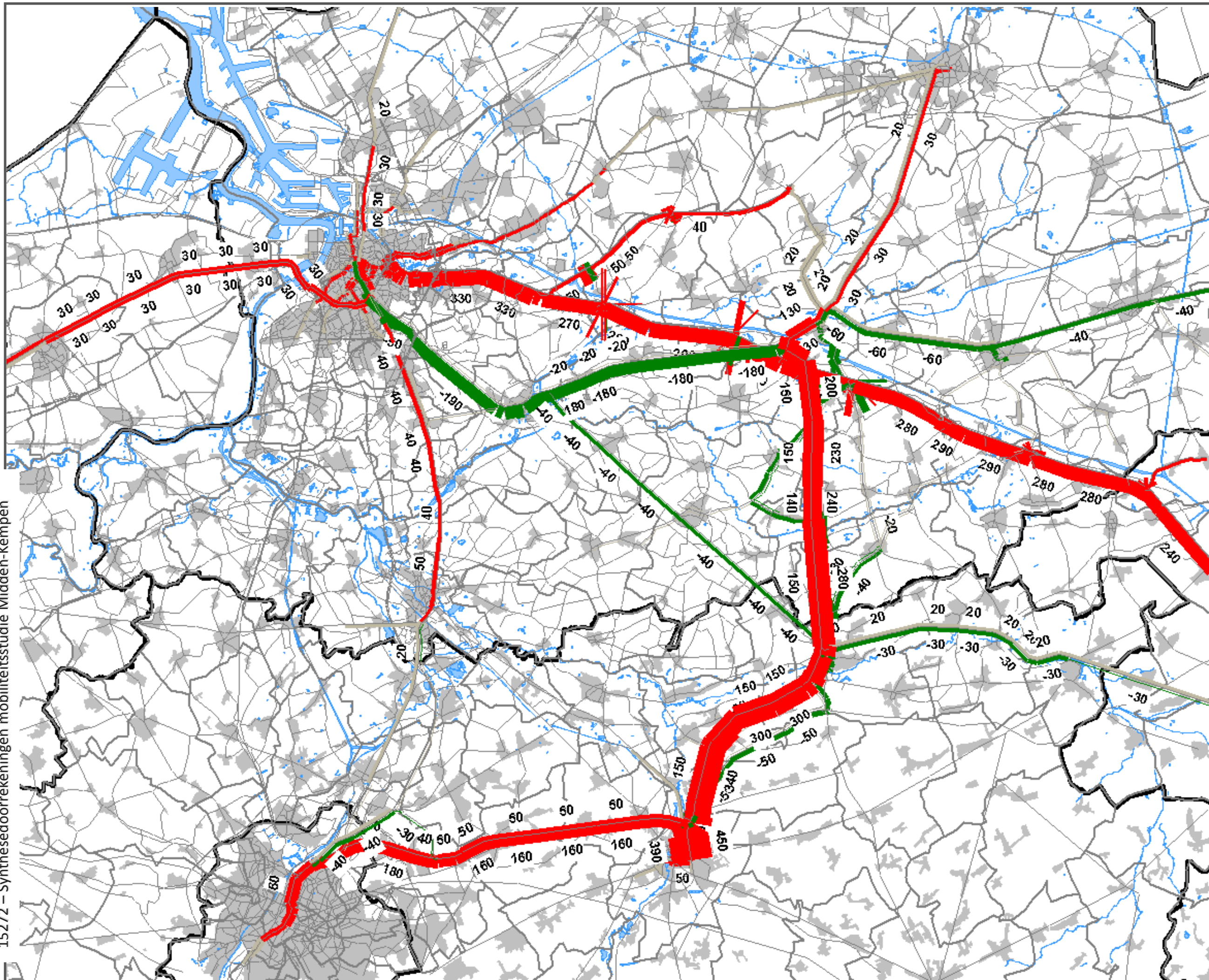
- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017



Figuur B1.25

**Synthesescenario
2020**

**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Verschillenplot
openbaar vervoer
(absolute verschillen)
17u-18u

Tov
referentiescenario
2020

Legende:

Einheit: reizigers/u

- < -25
- -25 / +25
- > +25
- Nieuwe infra.

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

SYNTHESE\Var-02



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

November 2017

Figuur B1.26

**Synthesescenario
2020**

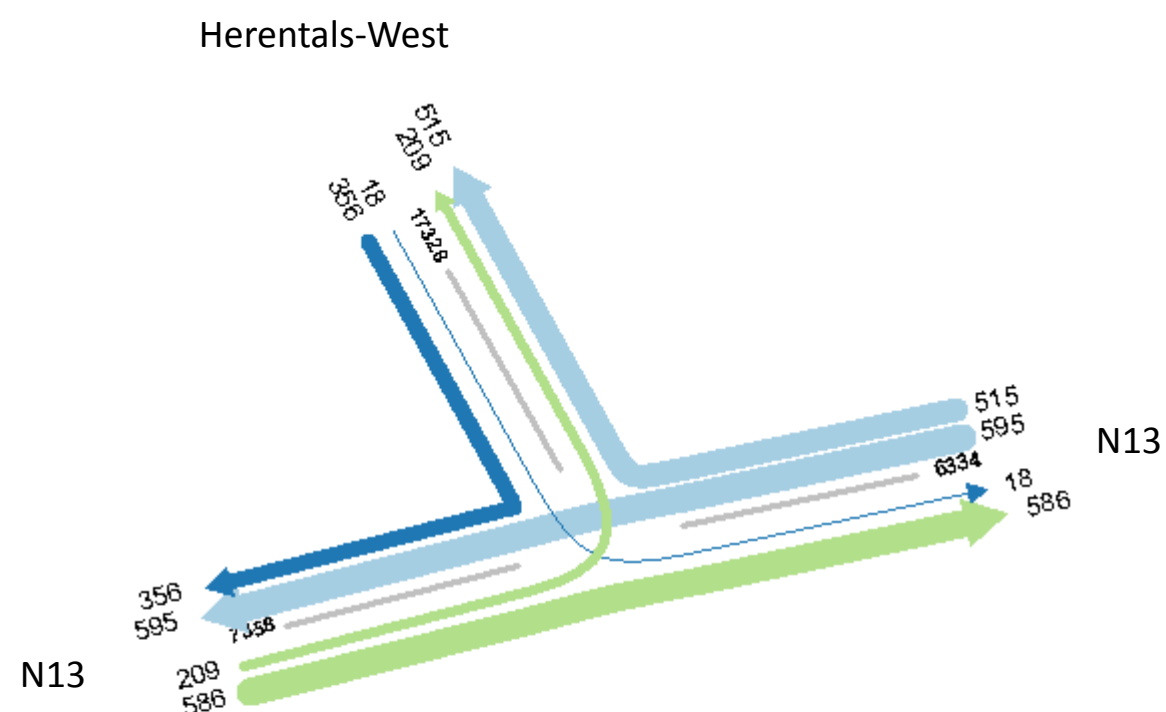
**Toedeling
gemotoriseerd
verkeer**

Kruispuntbelastingen
(PAE/u)

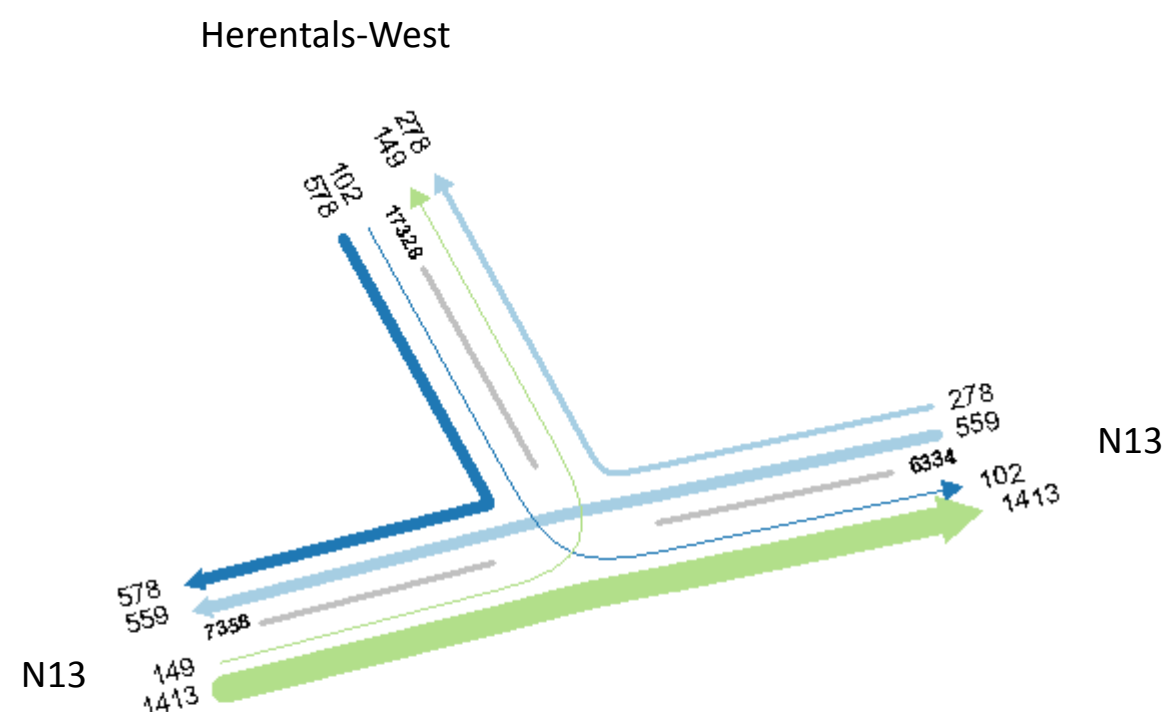
N13 – Herentals-West

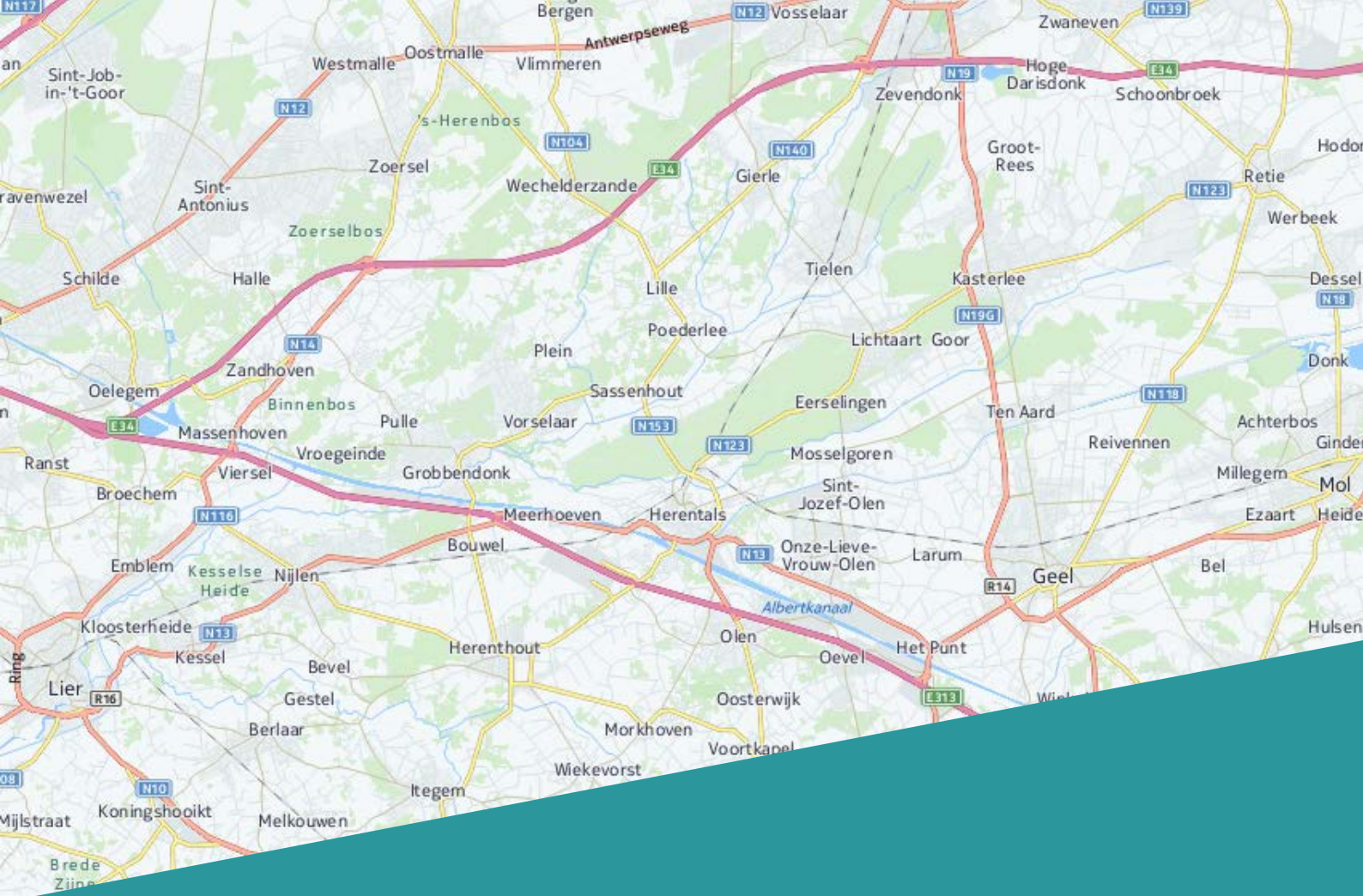
N13 – Industrieweg

Ochtendspits (8u-9u)



Avondspits (17u-18u)





BIJLAGE 2: AANVRAAGFORMULIER

SYNTHESEDOORREKENINGEN MOBILITEITSSTUDIE MIDDEN-KEMPEN



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

COLOFON

Titel Synthesedoorrekeningen mobiliteitsstudie Midden-Kempen

Bijlage 2: Aanvraagformulier

Dossiernummer 15272

Opdrachtgever Provincie Antwerpen - Mathias De Beucker

Dossierbeheerder Departement MOW afdeling Beleid – Marthe Van Criekinge (02 553 15 51)

Opgesteld door Stef Tourwé (MINT nv)

Gereviseerd door Bruno Villé (MINT nv)

Marthe Van Criekinge

Versie v1.1 Eerste versie

24/11/2017

Aanvraagformulier¹

Doorrekeningen met een strategisch verkeersmodel voor gebruik in een studie

Bij goedkeuring van deze aanvraag, wordt op basis hiervan een licentieovereenkomst opgesteld tussen de Vlaamse overheid (Verkeerscentrum) en de betrokken partij(en). De licentieovereenkomst bevat de gebruiksvoorwaarden die gerespecteerd moeten worden door de licentienemer(s).

Aanvragende (overheids)instantie(s)

- Aanvragende instantie(s): Provincie Antwerpen
- Contactperso(n)en: Mathias De Beucker
- Contactgegevens (adres(sen), telefoonnummer(s), e-mailadres(sen)):
Desguinlei 100 - 2018 Antwerpen, 03.240.66.53,
mathias.debeucker@provincieantwerpen.be

Project/studie waarvoor doorrekeningen nodig zijn

- Titel: **Opmaak van een bovengemeentelijke mobiliteitsstudie Midden-Kempen**
- Omschrijving: mobiliteitsvisie uitwerken voor het gebied afgebakend door de de E34-E313-N19, de gemeente Ranst, Zandhoven, Grobbendonk, Vorselaar, Lille, Kasterlee, Herentals, Olen, Geel.
- Opdrachtgever(s): **provincie Antwerpen, dienst mobiliteit**
- Contactperso(n)en opdrachtgever(s): Mathias De Beucker
- Contactgegevens (adres(sen), telefoonnummer(s), e-mailadres(sen))
opdrachtgever(s): Desguinlei 100 - 2018 Antwerpen, 03.240.66.53,
mathias.debeucker@provincieantwerpen.be
- Overige betrokken actoren: de gemeenten, AWV, BMV, De Lijn, NMBS
- Start- en einddatum van project/studie: december 2015 - december 2017
- Uitvoerder(s) (studiebureau(s)): **Vectris - Stramien**
- Contactperso(n)en uitvoerder(s): Geert Vercruysse
- Contactgegevens (adres(sen), telefoonnummer(s), e-mailadres(sen))
uitvoerder(s): Vital Decosterstraat 67A /0201, 016 31 91 03,
geert.vercruysse@vectris.be

Beschrijving van gevraagde doorrekeningen

- Strategisch verkeersmodel waarmee doorrekening moet uitgevoerd worden:
provinciaal verkeersmodel Antwerpen
- (Uitvoerige) motivatie voor de aanvraag: Het verkeersmodel als analyse-instrument om inzichten te krijgen in de huidige en toekomstige mobiliteit van het studiegebied.
- Aantal scenario's/varianten en omschrijving voor huidige situatie (2009): situatie 2009, situatie 2009 met ophoging gerealiseerde projecten
- Aantal scenario's/varianten en omschrijving voor toekomstige situatie (2020):
3 à 5
- Termijn: juni 2016 - april 2017, alle doorrekeningen tegen september 2016 ifv stuurgroep november 2016, eventuele bijsturing scenario, bijkomend scenario tegen april 2017 ifv stuurgroep van mei 2017
- Extra verkeerstellingen beschikbaar ? (aankruisen en omschrijven)
 ja: tellingen AWV, evaluatie N19g, tellingen gemeente Grobbendonk
 neen

¹ In te vullen door de aanvragende instantie en terug te sturen naar marthe.vancrieking@mow.vlaanderen.be

- Benodigde resultaten (aankruisen en omschrijven):
 - toedelingsfiguren:
 - verschilfiguren: 2009 -2020
 - selected link analyses (aangeven exacte locaties): snelwegen, op- en afritten, gewestwegen N13, N153, N152, N19g N19
 - shape-bestanden:
 - overige resultaten (aangeven welke):
 - Belastingsplot 2009
 - Belastingsplot BAU 2020
 - Verschilplot tussen beide
 - Belastingsplot vrachtverkeer
 - Verzadigingsgraad wegennet
 - Overzichtkaart met wachtrijen en verliestijden kruispunten
 - Selectedlinkanalyse nabij de op en afritten met de E34,E313 en N19C

Zijn er reeds doorrekeningen gebeurd voor dit project/studie en welke?

- ja:
 neen

Goedkeuring:²

- toedelingsfiguren: belastingen met opsplitsing vrachtverkeer, I/C-verhoudingen, verliestijden kruispunten
- verschilfiguren
- selected link analyses
- shape-bestanden
- overige resultaten

wel nakalibratie

Datum: 07/04/2016

Projectnummer: 15272

² in te vullen door Verkeerscentrum



PROVINCIE ANTWERPEN - MOBILITEITSSTUDIE MIDDENKEMPEN

VERSLAG OVERLEG 27 MEI - STUURGROEP

AANWEZIGEN

Mustafa Aktas	Agentschap Wegen en Verkeer	mustafa.aktas@mow.vlaanderen.be
Geert Andries	Mobiliteitsambtenaar Kasterlee	Geert.andries@kasterlee.be
Richard Bastanie	Schepen mobiliteit Zandhoven	richard.bastanie@skynet.be
Johan Bockx	Hoofd technische dienst Lille	Johan.bockx@lille.be
Fernand Bossaerts	Schepen mobiliteit Ranst	Fernand.bossaerts@telenet.be
Chris Brouwers	Diensthoofd mobiliteit provincie Antwerpen	Chris.brouwers@provincieantwerpen.be
Marc Caers	Mobiliteitsambtenaar Herentals	Marc.caers@herentals.be
Nikka Curinckx	Beleidsmedewerker mobiliteit MOW	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
Mathias De Beucker	Provincie Antwerpen	Mathias.Debeucker@provincieantwerpen.be
Els De Groof	Beleidsmedewerker Olen	Els.de.groof@olen.be
Kirsten De Reu	Relatiebeheerder Ruimte Vlaanderen	Kirsten.dereu@rwo.vlaanderen.be
Hilde Dielen	Administratief medewerker Ranst	Hilde.dielen@ranst.be
Paul Diels	Burgemeester Lille	Paul.diels@lille.be
Gert Fransen	Schepen mobiliteit Grobbendonk	
Ward Kennes	Burgemeester Kasterlee	Ward.kennes@vlaamsparlement.be
Wim Lux	Departementshoofd Ruimte Erfgoed en Mobiliteit provincie Antwerpen	Wim.lux@provincieantwerpen.be
Jan Michiels	Schepen mobiliteit Herentals	Schepen.jan.michielsen@herentals.be
Anita	NMBS	Anita.rombauts@B-rail.be



Rombauts		
Nadine Smets	Mobiliteitsambtenaar Geel	Nadine.smets@geel.be
Roel Smits	Directeur investeringen MOW	Roeland.smits@mow.vlaanderen.be
Marc T'Syen	Schepen mobiliteit Olen	Marc.tsyen@skynet.be
Marc Vanhee	provincie Antwerpen	Marc.vanhee@admin.provant.be
Dominique Van Baelen	Medewerker Ruimte Vlaanderen	Dominique.vanbaelen@rwo.vlaanderen.be
Ann Van de Water	Mobiliteitsambtenaar Vorselaar	Ann.vandewater@vorselaar.be
Geert Vercruysse	VECTRIS	Geert.vercruysse@vectris.be
Pieter Verhesen	Schepen mobiliteit Geel	Pieter.verhesen@geel.be
Gust Verheyen	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	Gust.verheyen@delijn.be
Peter Vermeulen	Ir. Architect, vennoot Stramien	Peter.vermeulen@stramien.be

VERONTSCHULDIGD

Anouk De Wit	Diensthofd Duurzaamheid en mobiliteit Grobbendonk	anouk.de.wit@grobbendonk.be
Lieven Janssens	Burgemeester Vorselaar	burgemeester@vorselaar.be
Luk Lemmens	Gedeputeerde mobiliteit	llemmens@provincieantwerpen.be
Dirk Schoofs	Ruimte Vlaanderen	
Charlotte Verbeke	Infrabel	
Maarten Wouters	Schepen mobiliteit Grobbendonk	maarten.wouters@grobbendonk.be

INLEIDING

- Inleiding door Wim Lux.



- Toelichting presentatie door Mathias de Beucker

VRAGEN EN OPMERKINGEN

Fietsers

- Mobiliteitsambtenaar Marc Caers van de stad Herentals vraagt aandacht voor het behoud van de fietspunten.
- Schepen Jan Michielsens (Herentals) maakt zich zorgen omtrent de lichtvisie van AWV. Daarin staat dat fietspaden niet altijd en overall moeten worden verlicht. Roeland Smits geeft aan dat de lichtvisie een kader vormt en dat er ruimte is om dit geval per geval te bekijken.
- Ward Kennes, burgemeester van Kasterlee, vraagt wat het vervolgtraject zal zijn na de oriëntatiefase. De provincie geeft aan dat hierna workshops zullen worden gerealiseerd per deelgebied. Tijdens de workshops wordt thematisch gewerkt en per deelgebied.
- Mobiliteitsambtenaar Marc Caers vraagt aandacht voor de kanaalweg tussen Herentals en Olen. Hiervoor werd reeds een Plan MER opgemaakt.

Openbaar vervoer (spoor)

- Schepen Jan Michielsens laat weten dat er momenteel een studie loopt om van het bestaande fietspad op de oude spoorwegbedding Aarschot-Herentals een volwaardige fietssnelweg te maken (verbreding van het fietspad, beveiligen kruispunten, ...). Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een spoorverbinding.
- Ondertunneling van de spoorweg is nodig om de doorstroming van het autoverkeer op de R15-Belgiëlaan te verbeteren. De stad heeft meerdere keren gevraagd naar oplossingen op korte termijn. Infrabel heeft tot nu toe steeds geargumenteed dat de spoorweg zo lang dicht moet blijven omwille van de veiligheid. De stad stelt echter dat doordat de overweg van de spoorlijn te lang dicht blijft in Herentals mensen risico's nemen bij het oversteken van de spoorweg. De gemeente verwacht een antwoord en oplossing voor deze problematiek.

Openbaar vervoer Bus

- De Lijn is bezig met het uittekenen van een kernnet en wenst dit af te stemmen met de studie van de Middenkempen. Zo wordt gedacht aan een tangentlijn tussen Lier-Malle.

- Schepen Pieter Verhesen van de stad Geel vraagt aandacht voor het verbeteren van de busverbinding naar Leuven (lijn 306 - buiten studiegebied gelegen). De capaciteit van de bussen is op piekmomenten te beperkt. Studenten moeten vaak recht staan op de bus.
- De Lijn geeft aan dat het niet realistisch is om iedereen een zitplaats te geven op piekmomenten.
- Marc Caers (mobiliteitsambtenaar Herentals) pleit voor goede fietsenstallingen nabij bushaltes.

Autonetwerk

- De congestie op de ring van Herentals - onder meer door de problematiek van de overwegen - is een probleem dat zich ook stelt voor de omliggende gemeenten.
- De barrièrewerking van de spoorwegen is niet alleen een probleem voor het autoverkeer maar ook voor fietsers en openbaar vervoer.
- Schepen Pieter Verhesen, stad Geel, ziet de opeenvolging van op- en afritten op de E313 als het probleem voor de doorstroming op de autosnelweg. Door de vele weefbewegingen is er een probleem van verkeersafwikkeling en doorstroming. Als mogelijke oplossing zou het aantal op- en afritten op de E313 in vraag kunnen worden gesteld. Deze oefening zal worden meegenomen in de uitwerking van de scenario's.
- Marc Caers (mobiliteitsambtenaar Herentals) vraagt of in de studie ook milieuaspecten kunnen onderzocht worden. Wim Lux (provincie Antwerpen) geeft aan dat dit geen deel uitmaakt van de opdracht.
- Door de kilometerheffing zoeken vrachtwagens naar de kortste routes en de routes waar er geen tolheffing van toepassing is. Dit legt een druk op het onderliggend wegennet. De provincie verwijst naar de tellingen van AWV die hierover zijn gebeurd.
- Els De Groof, beleidsmedewerker gemeente Olen, vraagt aandacht voor de ontsluitingsproblematiek van het bedrijventerrein in Heultje. De gemeente vraagt om dit mee te nemen in de studie van de Middenkempen. De provincie geeft aan dat het studiegebied is afgebakend tot de E313 en dat het niet de bedoeling is om deze problematiek mee te nemen. Nikka Curinckx (MOW-Beleid) geeft aan dat er een consensus bestaat

omtrent de ontsluiting van Heultje. Westerlo en Olen zijn het hier echter niet met eens.

- Ward Kennes, burgemeester van Kasterlee, vraagt aandacht voor de problematiek van het parkeren van vrachtwagens. Vrachtwagens parkeren vaak in woonbuurten en voor buitenlandse bestuurders ontbreken plaatsen waar ze kunnen overnachten; dat zorgt voor overlast in de gemeenten. Bij de bedrijventerreinen zou hiervoor ruimte moeten worden voorzien. De provincie laat weten dat het niet de bedoeling is om op lokaal niveau hiervoor oplossingen uit te werken. Wel kan op streekniveau gezocht worden naar locaties.
- De gemeente Olen geeft aan dat IOK dit aan het onderzoeken is voor de omgeving Olen-Geel-Westerlo.
- Schepen Fernand Bossaerts, gemeente Ranst, vraagt aandacht voor de ontsluiting van de geplande bedrijvigheid in de gemeente. Hiervoor wordt verwezen naar een conceptnota opgemaakt door de Vlaamse regering. Marc Vanhee (provincie Antwerpen) merkt op dat de conceptnota voor bedrijvigheid langs de E34 in Ranst al in een verder stadium staat. Er is hiervoor al een GRUP in opmaak.
- Schepen Richard Bastanie, gemeente Zandhoven, vraagt om ook de NV Scheepvaart uit te nodigen voor overleg. De provincie laat weten dat de NV Scheepvaart zal worden uitgenodigd in de klankbordgroep.
- Schepen Pieter Verhesen, stad Geel, betreurt dat de N19 g maar een 2x1 rijweg is en ziet een kans om het profiel van de weg te verbreden. Ward Kennes, burgemeester van Kasterlee, geeft aan dat dit het resultaat is van een consensus in de streek. De vrees bestond immers dat bij een 2x2 een maaswijdteverkleining zou ontstaan. Toch is het niet uitgesloten dat de weg ooit (op lange termijn) een 2x2 rijweg wordt. De bruggen en tunnels zijn hierop voorzien. De weg is in private exploitatie (THV) en zal 30 jaar na ingebruikneming (10/07/2008) worden overgedragen aan AWV.

VERDER VERLOOP VAN DE STUDIE

- De volgende stap is de uitwerking van de scenario's
- Dit zal worden teruggekoppeld met de gemeenten en de klankbordgroep.

AFSPRAKEN



- Opmerkingen op de nota overmaken aan de provincie tegen 15 juni op het mailadres Middenkempen@provincieantwerpen.be
- Volgende stuurgroep 25 november om 10 uur, polyvalente zaal, gemeentehuis Kasterlee.



PROVINCIE ANTWERPEN - MOBILITEITSSTUDIE MIDDENKEMPEN

VERSLAG OVERLEG 25 NOVEMBER - STUURGROEP

AANWEZIGEN

Mustafa Aktas	Agentschap Wegen en Verkeer	mustafa.aktas@mow.vlaanderen.be
Geert Andries	Mobiliteitsambtenaar Kasterlee	Geert.andries@kasterlee.be
Mathias De Beucker	Provincie Antwerpen	Mathias.Debeucker@provincieantwerpen.be
Johan Bockx	Hoofd technische dienst Lille	Johan.bockx@lille.be
Fernand Bossaerts	Schepen mobiliteit Ranst	Fernand.bossaerts@telenet.be
Chris Brouwers	Diensthoofd mobiliteit provincie Antwerpen	Chris.brouwers@provincieantwerpen.be
Marc Caers	Mobiliteitsambtenaar Herentals	Marc.caers@herentals.be
Nikka Curinckx	Beleidsmedewerker mobiliteit MOW	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
Els De Groof	Beleidsmedewerker Olen	Els.de.groof@olen.be
Anouk De Wit	Diensthoofd mobiliteit Grobbendonk	Anouk.de.wit@grobbendonk.be
Hilde Dielen	Administratief medewerker Ranst	Hilde.dielen@ranst.be
Luc Dirckx	Infrabel	Luc.dirckx@infrabel.be
Ward Kennes	Burgemeester Kasterlee	Ward.kennes@vlaamsparlament.be
Sigrid Lens	De Lijn	Sigrid.lens@delijn.be
Bram Leroy	Infrabel	Bram.Leroy@infrabel.be
Wim Lux	Departementshoofd Ruimte Erfgoed en Mobiliteit provincie Antwerpen	Wim.lux@provincieantwerpen.be
Jan Michielsens	Schepen mobiliteit Herentals	Schepen.jan.michielsen@herentals.be
Nadine Smets	Mobiliteitsambtenaar Geel	Nadine.smets@geel.be



Marc T'Syen	Schepen mobiliteit Olen	Marc.tsyen@skynet.be
Richard Bastanie	Schepen mobiliteit Zandhoven	richard.bastanie@skynet.be
Maarten Wouters	Schepen mobiliteit Grobbendonk	Maarten.wouters@telenet.be
Geert Vercruysse	VECTRIS	Geert.vercruysse@vectris.be

VERONTSCHULDIGD

David Bastanie	diensthofd technische dienst gemeente Zandhoven	
Luk Lemmens	Gedeputeerde mobiliteit	
Olivier Bervoets	De Lijn	Olivier.bervoets@delijn.be
Koen Christiaen	Adj. Afdelingschef NMBS	Koen.christiaen@b-rail.be
Frank Leys	beleidsmedewerker mobiliteit MOW	Frank.leys@mow.vlaanderen.be
Anita Rombauts	NMBS	Anita.rombauts@b-rail.be
Dirk Schoofs	Relatie- en procesbeheerder Ruimte Vlaanderen	Dirk.schoofs@rwo.vlaanderen.be
Ann Van De Water	Stedenbouwkundige gemeente Vorselaar	

INLEIDING

Het verslag van de stuurgroep van 27.05.2016 wordt goedgekeurd.

Wim Lux leidt de vergadering in. Doel van deze stuurgroep vergadering is afspraken te maken over de scenario's, nagaan of het onderzoek volledig is op basis van de knelpunten en kansen die in de oriëntatiefase gedetecteerd zijn. Tijdens stuurgroep worden geen beslissingen genomen, er wordt in eerste instantie geïnformeerd.



ALGEMENE VRAGEN

Infrabel vraagt zich af of het Vlaams verkeersmodel inzicht kan geven van waar het vrachtverkeer komt. Geert Vercruyssen geeft aan dat dit via een selected-linkanalyse voor vrachtwagens in beeld kan worden gebracht.

Mustafa Aktas vraagt zich af hoe men kan beletten dat vrachtwagens doorheen de Middenkempen gaan rijden. Is een vrachtwagen die vanuit Herentals naar Zoersel rijdt doorgaand vrachtverkeer?

Mathias De Beucker laat weten dat er kan worden gewerkt met trajectcontrole zoals werd voorgesteld voor de Noorderkempen.

Nikka Curinckx vraagt of de heraanleg van de op- en afrit in Massenhoven mee is opgenomen in het verkeersmodel? Geert Vercruyssen laat weten dat er een lijst zal worden opgevraagd bij het Verkeerscentrum met geplande ontwikkelingen en infrastructuurprojecten.

Schepen Wouters van Grobbendonk vraagt of er een toetsing dient te gebeuren met de studie naar de vervoersregio door IGEMO. Nikka Curinckx geeft aan dat de Vlaamse overheid dit via Frank Leys (MOW-Beleid) zal bewaken aangezien ze beide studies opvolgen.

Infrabel vraagt om aanwezig te zijn op de workshops om de spoorwegovergangen te bespreken.

SCENARIO'S

De gemeente Olen stelt voor om de verbindingsweg tussen de Watertorenstraat en de Geelseweg te laten verlopen via een bestaande landbouwweg. Door deze landbouwweg op te waarderen tot een volwaardige ontsluitingsweg kunnen we vermijden dat er nieuwe open ruimte en landbouwgronden moeten worden aangesneden. Mathias De Beucker geeft aan dat voor de doorrekening van het verkeersmodel de ligging van de weg minder van belang is, maar dat we het tracé via de workshop met de gemeente verder zullen onderzoeken.

De gemeente Olen geeft ook aan dat het bedrijf Aurubis zal uitbreiden met extra jobs en vrachtwagens. Een betere ontsluiting is dus zeker gewenst.

De stad Herentals wenst te benadrukken dat een ondertunneling van de spoorweg aan de Poederleeseweg van belang is om de doorstroming te verbeteren.

Stad Herentals wenst ook een variant te onderzoeken binnen scenario 4 waarbij de afrit Wolfstee behouden blijft. Deze variant zal mee onderzocht worden.

Herentals vraagt ook aandacht voor de verkeersleefbaarheid (geluid) van de wijk Molekens. Mathias De Beucker geeft aan dat we eerst de verkeerskundige effecten onderzoeken met het



verkeersmodel. Pas in een latere fase zullen we nagaan hoe de ruimtelijke inpassing dient te gebeuren.

De gemeente Ranst geeft aan dat er rekening moet worden gehouden met de mogelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de zwaaihoek en Terstraten. De impact hiervan op de scenario's dient te worden onderzocht.

De Lijn uit bezorgdheid voor de effecten op hun dienstverlening en de conflicten met het huidige netplan.

De gemeente Lille uit haar bezorgdheden bij het afsluiten van afrit 21 (E34).

De gemeente Kasterlee vraagt in welke mate de scenario's voor een betere ontsluiting van Bobbejaanland zorgen. Olen vreest voor ongunstige effecten. Mathias De Beucker geeft aan dat de scenario's de ontsluitingsmogelijkheden onderzoeken (ontsluitingsweg Olen-Herentals, groene route N123, weerstand afrit 22 E34, sluiten afrit 21 E34). Als de effecten via het verkeersmodel in kaart gebracht zijn kan in de vervolgfase van de studie de routekeuze bepaald worden.

De gemeente Olen vraagt aandacht voor de verkeersdruk in het centrum van Sint-Jozef Olen.

De gemeente Kasterlee wenst de doorstroming van de N19g te verbeteren en stelt dat hiervoor best de snelheid van vrachtwagens wordt verhoogd naar 90 km/uur. Kasterlee vraagt of de effecten van een verhoging van de snelheid meetbaar is met het verkeersmodel. Dit zal mee onderzocht worden, het verkeersmodel kan effecten in tijd/snelheid berekenen.

AFSPRAKEN

- De stuurgroep spreekt af om steeds door te verwijzen naar de provincie Antwerpen als er vragen vanuit de pers en het middenveld zouden zijn over de studie Middenkempen.
- De provincie Antwerpen is bereid een toelichting te geven aan colleges/gemeenteraden. De stuurgroep oordeelt dat het hiervoor momenteel nog te vroeg is. Wel wenselijk goed te informeren zodra er studieresultaten zijn en duidelijk wordt welke richting men uit gaat met de studie.
- De provincie Antwerpen stelt voor om het middenveld te bevragen en stand van zaken te geven via een klankbordgroep. De stuurgroep acht dat dit nog te vroeg is aangezien er nog geen onderzoeksresultaten zijn. De stuurgroep vindt het wel belangrijk om in een volgende fase het middenveld te betrekken.
- Volgende stuurgroep op 2 juni 2017

Maarten Wouters	Schepen mobiliteit Grobbendonk	maarten.wouters@grobbendonk.be
Jan Bertels	Burgemeester Herentals	Burgemeester.jan.bertels@herentals.be
Luk Lemmens	Gedeputeerde mobiliteit	
Pieterjan Deschmaecker	Dienstringenieur district Geel	Pieterjan.descheemaeker@mow.vlaanderen.be
Marc Vanhee	provincie Antwerpen	Marc.vanhee@admin.provant.be
Tim cordemans	Deskundige doorstroming De Lijn	Tim.cordemans@delijn.be
Mathias De Beucker	Provincie Antwerpen	Mathias.Debeucker@provincieantwerpen.be
Johan Bockx	Hoofd technische dienst Lille	Johan.bockx@lille.be
Jochen Vercammen	Gemeente Ranst	Jochen.vercammen@ranst.be
Chris Brouwers	Diensthoofd mobiliteit provincie Antwerpen	Chris.brouwers@provincieantwerpen.be
Marc Caers	Mobiliteitsambtenaar Herentals	Marc.caers@herentals.be
Nikka Curinckx	Beleidsmedewerker mobiliteit MOW	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
Raf Daniëls	Vlaamse Waterweg	
Els De Groof	Beleidsmedewerker Olen	Els.de.groof@olen.be
Kirsten De Reu	Relatiebeheerder Ruimte Vlaanderen	Kirsten.dereu@rwo.vlaanderen.be
Hilde Dielen	Administratief medewerker Ranst	Hilde.dielen@ranst.be
Gert Fransen	Schepen mobiliteit Grobbendonk	
Ward Kennes	Burgemeester Kasterlee	Ward.kennes@vlaamsparlement.be
Luk Lemmens	Gedeputeerde mobiliteit	
Luc Van Hove	Burgemeester Zandhoven	burgemeester@zandhoven.be
Jan Michielsen	Schepen mobiliteit Herentals	Schepen.jan.michielsen@herentals.be
Nadine Smets	Mobiliteitsambtenaar Geel	Nadine.smets@geel.be
Roel Smits	Directeur investeringen MOW	Roeland.smits@mow.vlaanderen.be
Marc T'Syen	Schepen mobiliteit Olen	Marc.tsyen@skynet.be
Luc Dirckx	infrabel	Luc.dirckx@infrabel.be
Joris Geens	Gemeente Zandhoven	Joris.geens@zandhoven.be
Dominique Van Baelen	Medewerker Ruimte Vlaanderen	Dominique.vanbaelen@rwo.vlaanderen.be
Pieter Verhesen	Schepen mobiliteit Geel	Pieter.verhesen@geel.be
Gust Verheyen	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	Gust.verheyen@delijn.be
Peter Vermeulen	Ir. Architect, vennoot Stramien	Peter.vermeulen@stramien.be
Richard Bastanie	Schepen mobiliteit Zandhoven	richard.bastanie@skynet.be

Paul Diels	Burgemeester Lille	Paul.diels@lille.be
Geert Vercruysse	VECTRIS	Geert.vercruysse@vectris.be

VERONTSCHULDIGD

Anouk De Wit	Diensthofd Duurzaamheid en mobiliteit Grobbendonk	anouk.de.wit@grobbendonk.be
Lieven Janssens	Burgemeester Vorselaar	burgemeester@vorselaar.be
Dirk Schoofs	Ruimte Vlaanderen	
Charlotte Verbeke	Infrabel	
Bram Leroy	infrabel	
Wim Lux	Departementshoofd Ruimte Erfgoed en Mobiliteit provincie Antwerpen	Wim.lux@provincieantwerpen.be
Gust Verheyen	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	
Fernand Bossaerts	Schepen mobiliteit Ranst	Fernand.bossaerts@telenet.be
Geert Andries	Mobiliteitsambtenaar Kasterlee	Geert.andries@kasterlee.be
Anita Rombauts	NMBS	Anita.rombauts@B-rail.be
Ann Van de Water	Mobiliteitsambtenaar Vorselaar	Ann.vandewater@vorselaar.be

INLEIDING

Inleiding en toelichting bij de stand van zaken planproces door Chris Brouwers.

TOELICHTING RESULTATEN EVALUATIERAPPORT

Toelichting resultaten evaluatierapport door Mathias Debeucker.

OPMERKINGEN

Scenario met sneldiensten op de E313

- De stuurgroep kan zich vinden in de resultaten en de visie om de sneldienst op de E313 te versterken en om extra haltes toe te voegen.
- De gemeente Lille vraagt wel dat de sneldiensten geen omrijbewegingen mogen maken, maar zo rechtstreeks mogelijk rijden.
- Grobbendonk staat achter het voorstel en heeft goede ervaringen met de sneldienst.
- Herentals vraagt om ook nabij op- en afrit 21 een halte te voorzien voor de sneldienst. Dit kan worden gecombineerd met de herziening van het knooppunt.
- Roels Smits kan zich vinden in het voorstel om haltes te voorzien op de E313 maar vraagt wel een afstemming met de vervoersregio's.

- Gemeente Ranst is vragende partij voor een bushalte van de sneldienst nabij op- en afrit Oelegem.
- Zandhoven staat eveneens achter het voorstel.

Groene fietsroutes, autoluwe fietsroutes

- De gemeente Grobbendonk wil graag zicht krijgen op het verkeer dat een andere route zal moeten volgen. Gevreesd wordt dat er sluijverkeer zal ontstaan in Eikenlei en Rubensstraat. Aan het verkeerscentrum zal worden gevraagd om een detailplan met intensiteiten aan te leveren. In de workshop met de gemeente zullen maatregelen worden uitgewerkt om sluijverkeer te weren.
- De burgemeester van Kasterlee vraagt naar de stand van zaken van de fietsostrade Herentals-Turnhout. Zal de groene fietsroute de fietsostrade vervangen? Mathias laat weten dat het hier gaat om een en-en verhaal. De fietssnelweg en de autoluwe fietsroute sluiten op elkaar aan. Voor de verbinding Herentals - Turnhout wordt er een aparte studie opgestart.
- De stad Herentals gaat akkoord met de visie om autoluwe fietsroutes te realiseren ten noorden van de stad. De stad heeft wel vragen bij de haalbaarheid om van Herenthoutseweg en Herentalseweg (N123) een fietsas te maken.
- Wat betekent dit voor de bereikbaarheid van de bewoners? De bewoners van de wijken gaan moeten omrijden.
- De stad vreest dat de economische bereikbaarheid van de stad in het gedrang komt.
- Ook het effect op de verkeersafwikkeling van de kruispunten Primalux en Lierssesteenweg zijn onvoldoende in beeld gebracht. Gevreesd wordt dat deze kruispunten het extra verkeer niet gaan kunnen verwerken.

Verkeerswisselaar Ranst

- Zandhoven blijft voorstander van het vervolledigen van het knooppunt E34-E313. Voor de doortocht van Zandhoven betekenen die 90 vrachtwagens per uur minder in de spits een drastische daling van het verkeer. Wellicht rijden er ook buiten de klassieke spits veel vrachtwagens.
- Geert Vercruyse laat weten dat de vraag is gesteld aan het verkeerscentrum om de dagintensiteiten van het vrachtverkeer aan te leveren.
- Roel Smits stelt dat het vervolledigen van het knooppunt moet worden gezien in een ruimer kader waarbij de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten en de uitbreiding hiervan moet worden onderzocht. Ook de mogelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein op het keerdok wordt hierbij best betrokken.
- Aan het verkeerscentrum zal ook een selected linkanalyse worden gevraagd om inzicht te bekomen in de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer.
- De stad Herentals gaat akkoord met de visie om het vrachtverkeer te weren in de middenkempen.
- Herentals heeft vragen bij het snelheidsregime van 90 km/uur op de E19g.
- Marc Vanhee pleit ervoor om de problematiek van het vrachtverkeer op korte termijn aan te pakken en niet te blijven wachten op grootschalige infrastructuurplanningen. Zo kan er worden gestart met trajectcontroles op de belangrijkste vrachtroutes.
- Herentals vraagt naar de stand van zaken van het Vlaams vrachtroutenetwerk. Nikka laat weten dat dit nog niet is goedgekeurd door de minister.
- Deputé Lemmens geeft aan dat er niet moet worden gewacht op de goedkeuring hiervan en stelt dat bij consensus over het plan de gemeenten dit kunnen uitvoeren.
- Olen geeft aan dat de gemeente niet volledig achter het plan staat en stelt dat er geen consensus is voor het plan. Vooral de zuidelijke ontsluiting voor het vrachtverkeer blijft een probleem.

Ontsluiting Umicore en knip Lichtaartseweg - Herentalseweg (N123)

- De burgemeester van Herentals vraagt extra duidelijkheid over de hoeveelheid verkeer dat zal verschuiven na realisatie van de “Umicoreweg” en het afsluiten van de Herentalseweg en Herenthoutseweg. Wat betekent dit voor kernen als Morkhoven en Noorderwijk? Aan het verkeerscentrum zal worden gevraagd om extra cijfers op de plannen aan te brengen.
- Ook de gemeente Olen vraagt duidelijkheid omtrent de effecten op de doortocht van Sint-Jozef-Olen.
- De stad Herentals vraagt inzicht in het tracé van de Umicoreweg en stelt dat de weg de spoorweg en de geplande fietssnelweg moet kruisen. Dit is niet evident. Ook het effect op landbouw, natuur en open ruimte is niet in beeld gebracht.
- Herentals vraagt ook inzicht in de werking van het kruispunt Primalux. Zal dit kruispunt het verkeer kunnen verwerken?
- Wat met de brandweer? Kan die de stad en de verschillende woonwijken blijven bedienen indien de Herenthoutseweg en Herentalseweg worden afgesloten?
- Olen vraagt toch om de voorstellen voor een nieuwe ontsluiting kansen te geven en vraagt om een gelijkwaardige spreiding van de lasten en de lusten.
- De Lijn vraagt aandacht voor de doorstroming van de bus op de Poederleeseweg en vreest dat extra verkeer op deze as de doorstroming zal bemoeilijken.

- De stad Herentals benadrukt dat de studie te weinig aandacht heeft voor de resultaten van het masterplan voor de stationsomgeving van Herentals. Hierin zijn immers voorstellen uitgewerkt om het kruispunt van de worst van Wellens te herzien. Infrabel laat verstaan dat die plannen zeer complex zijn en dat men de oplossing wil herbekijken. De ongelijkvloerse kruisingen met het spoor zitten in de doorrekeningen met het verkeersmodel. De visie moet nog worden uitgeschreven.

Verplaatsen op- en afritten in Ranst

- Zandhoven en Ranst gaan akkoord met het voorstel om de knip onder de E34 t.h.v. de afrit Oelegem verder uit te werken

Afrit Lille afsluiten

- Dit had geen effect op de verkeersafwikkeling. De gemeente stelt zich wel de vraag of de categorisering van de weg niet moet worden herzien. Geert Vercruyse stelt dat er best werk wordt gemaakt van een volwaardig alternatief op deze as met openbaar vervoer.

Scenario 4 met parallelwegen

- Zandhoven is geen voorstander van een parallelweg langs de E313.
- Ook bij de waterwegen is men geen voorstander om langs het kanaal een parallelweg aan te leggen. Dit legt een hypotheek op de goede werking van de kade en de watergebonden activiteiten.
- Grobbendonk is wel vragende partij voor een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Beverdonk. AWV laat weten dat hiervoor een studie zal worden opgestart.
- Voor de gemeente is het echter ook van belang dat er een tweede ontsluiting mogelijk is bij calamiteiten.

Parallelweg Herentals

De realisatie van een parallelweg langs het kanaal in Herentals heeft effecten op de onderdoorgang van de geplande vernieuwing van de bruggen over het kanaal. Infrabel signaleert dat er plannen in opmaak zijn om de spoorlijn langs het kanaal te verleggen in de bocht van het geplande bedrijventerrein Heirenbroek. Mathias geeft aan dat de verschillende plannen best op elkaar worden afgestemd. Dit zal wel snel moeten gebeuren want het dossier is geagendeerd op de RMC. De vraag wordt gesteld of het nog zinvol is om het idee van de parallelweg langs het kanaal verder uit te werken. De modelstudie geeft in ieder geval aan dat er voldoende potentieel is in het gebruik van de nieuwe weg en dat tegelijk de huidige R15 kan worden afgebouwd voor het verkeer. De stad Herentals heeft recent op de RMC van 15.06.2017, waar de nieuwe brug op de Herenthoutseweg over het Albertkanaal geagendeerd was, geen standpunt ingenomen over de variant met parallelweg langs het kanaal. De RMC heeft zich positief uitgesproken over de unieke verantwoordingsnota voor deze brug. Daardoor is een verdere uitwerking van de kanaalvariant niet meer mogelijk en kan enkel de optie langs de snelweg nog verder onderzocht worden.

Mathias geeft aan dat de scenario's niet te nemen of te laten zijn. Een "knip" in de Herenthoutseweg kan verschillende vormen aannemen:

- Knip enkel voor vrachtverkeer
- Knip aan de autosnelweg, zodat de wijk wel nog ontsloten is naar de stad in twee richtingen
- Toch openhouden van de Herenthoutseweg in combinatie met parallelweg.

De stad Herentals wenst wel meer inzicht te bekomen in de effecten op landbouw, geluid, mens en dier, maatschappij. Chris Brouwers geeft aan dat het niet de bedoeling is om nu een Plan MER studie op te maken. Dat kan wel een van de latere acties zijn.

Olen vraagt ook duidelijkheid over de wegcategorisering van de industrieweg. Dat is nu nog een lokale weg.

AWV laat weten geen drie parallelwegen (E313, Industrieweg en N13) te onderhouden. Er zal een keuze moeten worden gemaakt in de ontsluiting.



AFSPRAKEN

- fiche visie ingevuld terug bezorgen aan DMOB voor 15 juli, met voor de gemeenten bijgevoegde collegebeslissing
- Workshop in de week van 28/8-1/9
- Tussentijdse stuurgroep op 22 september in Olen
- Stuurgroep 1 december

Geert Vercruysse

VECTRIS cvba

Johan Bockx	Hoofd technische dienst Lille	Johan.bockx@lille.be
Fernand Bossaerts	Schepen mobiliteit Ranst	Fernand.bossaerts@telenet.be
Nikka Curinckx	Beleidsmedewerker mobiliteit MOW	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
Mathias De Beucker	Provincie Antwerpen	Mathias.Debeucker@provincieantwerpen.be
Pieterjan Descheemaeker	Dienstkringenieur district Geel	Pieterjan.descheemaeker@mow.vlaanderen.be
Hilde Dielen	Administratief medewerker Ranst	Hilde.dielen@ranst.be
Paul Diels	Burgemeester Lille	Paul.diels@lille.be
Luc Dirckx	Infrabel	Luc.dirckx@infrabel.be
Sarah Gilissen	De Vlaamse Waterweg	Sarah.gilissen@vlaamsewaterweg.be
Ward Kennes	Burgemeester Kasterlee	Ward.kennes@vlaamsparlament.be
Luk Lemmens	Gedeputeerde mobiliteit provincie Antwerpen	
Bram Leroy	Infrabel	Bram.leroy@infrabel.be
Marc Vanhee	Adviseur mobiliteit provincie Antwerpen	Marc.vanhee@provincieantwerpen.be
Jannes Vercammen	Adviseur mobiliteit provincie Antwerpen	Jannes.vercammen@provincieantwerpen.be
Jochen Vercammen	Gemeente Ranst	Jochen.vercammen@ranst.be
Geert Vercruysse	VECTRIS	Geert.vercruysse@vectris.be
Pieter Verhesen	Schepen mobiliteit Geel	Pieter.verhesen@geel.be
Maarten Wouters	Schepen mobiliteit Grobbendonk	maarten.wouters@grobbendonk.be
Marc T'Syen	Schepen mobiliteit Olen	Marc.tsyen@skynet.be
Els De Groof	Beleidsmedewerker Olen	Els.de.groof@olen.be
Bart De Boel	Verkeersdienst stad Geel	Bart.De.Boel@geel.be
Jan Michiels	Schepen mobiliteit Herentals	Schepen.jan.michielsen@herentals.be
Jan Bertels	Burgemeester Herentals	Burgemeester.jan.bertels@herentals.be
Joris Geens	Schepen mobiliteit Zandhoven	Joris.geens@zandhoven.be
Geert Andries	Mobiliteitsambtenaar Kasterlee	Geert.andries@kasterlee.be
Koen Christiaen	Adj. Afdelingschef NMBS	Koen.christiaen@b-rail.be
Noortje Geerts	Gemeente Grobbendonk	Noortje.geerts@grobbendonk.be
Roel Smits	Directeur investeringen MOW	Roeland.smits@mow.vlaanderen.be
Ann Van de Water	Mobiliteitsambtenaar Vorselaar	Ann.vandewater@vorselaar.be
Gust Verheyen	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	Gust.verheyen@delijn.be
Peter Vermeulen	Ir. Architect, vennoot Stramien	Peter.vermeulen@stramien.be

Lieven Janssens	Burgemeester Vorselaar	burgemeester@vorselaar.be
Anita Rombauts	NMBS	Anita.rombauts@B-rail.be
Raf Daniëls	Vlaamse Waterweg	Raf.daniels@vlaamsewaterweg.be
Pieter Verhesen	Schepen stad Geel	pieter.verhesen@geel.be
Marc Caers	Mobiliteitsambtenaar Herentals	Marc.caers@herentals.be

INLEIDING

Luk Lemmens opent de vergadering.

Mathias De Beucker geeft de stand van zaken van het planproces.

TERUGKOPPELING INVULFICHES VISIE

De visie van de verschillende actoren is samengevat op en kaart en wordt toegelicht door Mathias De Beucker.

TOELICHTING VISIE ELEMENTEN

Mathias De Beucker licht de visie-elementen toe waarover reeds consensus was, de visie-elementen die werden bijgestuurd na de workshop, en de visie-elementen waarin nog knopen moeten worden doorgehakt.

OPMERKINGEN

Groene fietsroutes

- Zandhoven vraagt de Groene fietsroutes vanuit Grobbendonk/Zandhoven beter te laten aansluiten op de fietssnelweg richting Antwerpen.
- Fietsroute over sluis is nieuw gegeven voor Olen. Dit moet eerst intern op het College worden voorgelegd.
- Geel vraagt ook de verbinding Thomas More richting fietsostrade Albertkanaal op te nemen alsook de koppeling te maken met het recreatief fietsnetwerk.

Concept sneldiensten

- Geen opmerkingen op concept van de sneldiensten.

Wegennet

- Stuurgroep is akkoord om de N123 niet te knippen. De burgemeester van Herentals en de ambtenaar van Geel vragen wel naar maatregelen om het onderliggend wegennet autoluwer te maken.
- De gemeente Olen staat achter het concept van een nieuwe ontsluitingsweg voor Umicore. Het stelt zelf, en Herentals treedt hierin bij, dat dit wel nieuwe infrastructuur betreft dat geen andere infrastructuur compenseert. Mogelijk kan bestaande wegenis worden ingezet. Dit wordt meer in detail bekeken in overleg tussen Herentals, Olen, en de provincie Antwerpen.

- De gemeente Olen is het niet eens met het voorstel om achter de school in St-Jozef-Olen een weg aan te leggen. De inplanting hiervan heeft impact op de parking en de open ruimte achter het gemeenschapscentrum en is nefast voor de verkeersleefbaarheid vlakbij de lagere school, kinderopvang en gemeenschapscentrum. Geert Vercruyse geeft aan dat het gaat om een concept dat nog kan worden bijgestuurd. De weg hoeft niet noodzakelijk negatieve impact te hebben op de schoolomgeving. Vandaag ligt er ook een drukke weg voor de school, het opzet van de omlegging is net om het veiliger voor de school te maken. Bovendien zijn er ook kansen om de doortocht van St-Jozef-Olen aan te passen en verkeersveiliger en meer leefbaar te maken. Er wordt afgesproken dat de gemeente en de provincie hierover een overleg organiseren.
- De burgemeester van Kasterlee is tevreden dat het voorstel met omleidingsweg voor Olen een oplossing kan zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Bobbejaanland. De gemeente vraagt aandacht voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Bobbejaanland dat jaarlijks 800.000 bezoekers heeft. De burgemeester is blij dat deze problematiek in de studie Midden-Kempen mee wordt onderzocht.
- Geel vreest dat een knip van de Sint-Jobsstraat een verschuiving van verkeersstromen zal teweeg brengen richting de N19 die heden reeds verzadigd is.
- Mathias De Beucker haalt aan dat in Herentals een parallelweg langs de E313 de laatst overgebleven optie is ter optimalisatie van de ontsluiting van Herentals en omliggende industrie. De stad Herentals vraagt om de piste van een parallelweg langs het Albertkanaal nog niet af te schrijven. Er zal een overleg georganiseerd worden met de Vlaamse Waterweg om na te gaan welke pistes er nog open liggen.
- De schepen van Grobbendonk stelt zich de vraag hoeveel extra belasting de N13 en de Industrieweg nog kan dragen. Vandaag is deze weg al ernstig verzadigd. Hij stelt dat de extra activiteit in Beverdonk zal leiden voor extra verkeer en vooral meer kleine vrachtwagens en bestelwagens. De verwachting is dat het vrachtvervoer met 50% zal stijgen. Geert Vercruyse stelt dat uit de cijfermatige oefening is gebleken dat dit haalbaar is met het inrichten van de rotonde zoals voorgesteld door AWW. Indien deze knoop goed werkt, wat wordt bevestigd door de cijfers, dan zal het verkeer op de Industrieweg en de N13 ook vlot worden afgewikkeld. Vectris bezorgt Grobbendonk de cijfergegevens waarop zij zicht baseren. AWW zegt dat deze knoop normaal gezien in het voorjaar van 2018 verder wordt bestudeerd. De gemeente Grobbendonk heeft in kader van een eigen studie contacten gehad met de bedrijven en heeft zo reeds gegevens verzameld over de vervoersbewegingen. Deze worden bezorgd aan Vectris. Nikka Curinckx geeft aan dat misschien een flankerend beleid zich opdringt. In plaats van te focussen op het vrachtverkeer, meer te kijken naar de bewegingen van kleinere bestelwagens en het woon-werkverkeer en te kijken of hier een modalshift mogelijk is.
- De gemeente Grobbendonk vraagt aandacht voor een calamiteitenroute voor Beverdonk. In het bedrijventerrein zijn immers ook Seveso-bedrijven gelegen. De gemeente Zandhoven blijft bij haar standpunt dat er geen ontsluiting gewenst is via de Herentalsebaan. Mathias De Beucker geeft aan dat er een mogelijkheid is via Sperwerlaan, als niet-permanente calamiteitenroute, eventueel in combinatie met Nederviersel. De schepen van Grobbendonk stelt dat Nederviersel geen grote hoeveelheden verkeer aankan en dus geen realistische optie is.
- De burgemeester van Herentals haalt aan dat het voorzien van de N156 als primaire weg theoretisch logisch is, maar praktisch niet vanzelfsprekend is. Chris Brouwers stelt dit wel mee op te nemen in de finale visie zodat hieruit een actiepoint kan worden ontwikkeld waarbij andere partijen, bv. Westerlo, mee kunnen worden betrokken. AWW en de burgemeester van Olen volgen Chris.
- Mathias De Beucker haalt aan dat er rond de knoop van Ranst heel wat Vlaamse ontwikkelingen in planproces zitten die een invloed (kunnen) hebben om de Middenkempen. Zo heeft de Vlaamse regering beslist dat de kanaalkom wordt omgevormd tot bedrijventerrein. De Vlaamse Waterweg is hier voorstander van. De schepen van Ranst is verontwaardigd dat de lokale besturen bij de

Vlaamse ontwikkelingen rond de knoop van Ranst, inclusief de ontwikkeling van de kanaalkom, niet werden betrokken. Concreet voor de kanaalkom zijn er vraagtekens rond de ontsluiting. Chris Brouwers stelt voor dat de gemeentes van de Middenkempen een gezamenlijk standpunt betreffende de geplande Vlaamse ontwikkelingen rond de knoop van Ranst neerschrijven gericht aan de Vlaamse Regering. De gemeente Ranst stelt dat er eerst een oplossing moet komen voor de ontsluiting. Dit wordt ook een punt in het kritisch pad van acties.

- Mathias De Beucker haalt de ontwikkeling van de groenpool aan, wat zich ook (gedeeltelijk) kadert binnen de ontwikkelingen rond de knoop van Ranst. Uit de workshop is naar voor gekomen dat een knip van de Kantonbaan op korte termijn en eventueel de Oelegemseweg op zeer lange termijn mogelijke acties kunnen zijn. De schepen van Zandhoven stelt zich de vraag of een knip van de Kantonbaan echt nodig is. Hij betwijfelt dat hier effectief storend sluipverkeer aanwezig is. Ook bij de gemeente Ranst zijn er twijfels rond de intensiteit van eventueel sluipverkeer. Dit moet eerst meer concreet worden onderzocht vooraleer een knip kan worden overwogen.

AFSPRAKEN

- Eindrapport begin november overmaken ter bespreking op schepencolleges.
- De gemeenten bezorgen DMOB de vergaderdata van de gemeenteraden in commissies in februari 2017. De provincie zal 2 infovergaderingen organiseren voor de raadsleden.
- Stuurgroep 1 december om 10.00 uur te Kasterlee

Geert Vercruysse

VECTRIS cvba



PROVINCIE ANTWERPEN - MOBILITEITSSTUDIE MIDDENKEMPEN

VERSLAG STUURGROEP 1 DECEMBER 2017

AANWEZIGEN

Geert Andries	Mobiliteitsambtenaar Kasterlee	Geert.andries@kasterlee.be
Mathias De Beucker	Provincie Antwerpen	Mathias.Debeucker@provincieantwerpen.be
Johan Bockx	Hoofd technische dienst Lille	Johan.bockx@lille.be
Chris Brouwers	Diensthofd mobiliteit provincie Antwerpen	Chris.brouwers@provincieantwerpen.be
Koen Coenen	Expert mobiliteit stad Herentals	Koen.coenen@herentals.be
Nikka Curinckx	Beleidsmedewerker mobiliteit MOW	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
Els De Groof	Beleidsmedewerker Olen	Els.de.groof@olen.be
Hilde Dielen	Administratief medewerker Ranst	Hilde.dielen@ranst.be
Paul Diels	Burgemeester Lille	Paul.diels@lille.be
Luc Dirckx	Infrabel	Luc.dirckx@infrabel.be
Ward Kennes	Burgemeester Kasterlee	Ward.kennes@vlaamsparlement.be
Bram Leroy	Infrabel	Bram.Leroy@infrabel.be
Wim Lux	Departementshoofd Ruimte Erfgoed en Mobiliteit provincie Antwerpen	Wim.lux@provincieantwerpen.be
Luc Van Hove	Burgemeester Zandhoven	burgemeester@zandhoven.be
Jan Michiels	Schepen mobiliteit Herentals	Schepen.jan.michielsen@herentals.be
Jan Bertels	Burgemeester Herentals	Burgemeester.jan.Bertels@herentals.be



Pieter Verhesen	Schepen stad Geel	Pieter.verhesen@geel.be
Marc T'Syen	Schepen mobiliteit Olen	Marc.tsyen@skynet.be
Pieterjan Descheemaeker	Dienstkringenieur AWV	Pieterjan.descheemaeker@mow.vlaanderen
Gust Verheyen	De Lijn	Gust.verheyen@delijn.be
Werner Dirckx	Vlaamse waterweg	Werner.dirckx@vlaamsewaterweg.be
Hanne van Gils	Dep.omgeving	Hanne.vangils@vlaanderen.be
Maarten Wouters	Schepen mobiliteit Grobbendonk	Maarten.wouters@telenet.be
Marc Vanhee	Adviseur mobiliteit provincie	Marc.vanhee@provincieantwerpen.be
Geert Vercruysse	VECTRIS	Geert.vercruysse@vectris.be

VERONTSCHULDIGD

Fernand Bossaerts, schepen gemeente Ranst
Joris Geens, schepen gemeente Zandhoven
Luk Lemmens, gedeputeerde
Anita Roimbauts, NMBS
Ann Van de Water, mobiliteitsambtenaar gemeente Vorselaar
Lieven Janssens, burgemeester Vorselaar
Jochen Vercammen, mobiliteitsambtenaar Ranst
Anouk De Wit, mobiliteitsambtenaar Grobbendonk

BESPREKING VOORSTELLEN

De Lijn kan niet akkoord gaan met de visie om ook op de E313 snelbussen in te zetten. Dit is in concurrentie met de trein. In de vervoersregio Mechelen is het principe gehanteerd dat de bus niet naast de trein mag gaan rijden. Dit geldt ook voor de Middenkempen. Er wordt afgesproken dat verder onderzoek in het kader van de vervoersregio kan gebeuren. Ook AWV geeft aan dat er momenteel geen investeringen komen op halteaccommodatie langs de E313.



De gemeente Olen betreurt dit en geeft aan dat er plannen zijn opgemaakt voor een carpoolparking met koppeling met snelbussen en fietsroutes.

AWV gaat wel investeren in de carpoolparking in Olen.

Gemeente Kasterlee geeft aan dat niet alle overwegen in Tielen kunnen worden afgesloten. Bepaalde overwegen zijn onderdeel van lokale omleidingswegen.

Voor de gemeente Kasterlee dient het eindrapport ook de mogelijkheid open te laten om op termijn de N19g om te bouwen tot een 2x2. Ook de stad Geel is hier voorstander van.

De gemeente Kasterlee pleit er ook voor om bij de opmaak van het streefbeeld voor de N19 een fly-over te voorzien en de aanleg van een carpoolparking nabij de E34. AWV geeft aan dat dit een voorafname is op de streefbeeldstudie en hierover nog geen uitspraak kan doen, het kan een mogelijke uitkomst van de studie zijn.

Voor het knooppunt E34-E313 in Ranst zal een nota worden opgemaakt voor de Vlaamse regering met de vraag om een studie op te starten voor de herinrichting van het knooppunt E34-E313. Peter Vermeulen merkt op dat er verschillende acties naast elkaar bestudeerd worden in de knoop van Ranst (vervolledigen verkeerswisselaar, Groenpool, SAFI-pad, tramverlenging, ...). Hij stelt voor een aparte actie op te nemen in het eindrapport om een overkoepelende studie te maken die al deze acties integreert/op elkaar afstemt, bv. masterplan met kritisch pad van acties.

De haalbaarheidsstudie naar de verbinding Watertorenstraat-Geelseweg blijft als actie gehandhaafd. Er zal wel worden benadrukt dat het gaat om een optimalisatie van de ontsluiting van het bedrijventerrein en niet om een nieuwe verbindingsweg. Het vervolgstudietraject zal dan aantonen of het al dan niet om een nieuwe weg of om het uitbouwen van bestaande infrastructuur gaat. De doorsteek achter de school in Sint-Jozef Olen wordt niet meer weerhouden. De gemeente Kasterlee geeft aan dat een verbeterde ontsluiting van Bobbejaanland hier ook best wordt meegenomen.

De stad Herentals wenst geen tracéstudie voor een parallelweg langs de E313. Onderzoek naar een verbeterde oost-westverbinding op grondgebied Herentals kan wel als actieplan worden opgenomen. De N123 inrichten als groene route is niet weerhouden door de stuurgroep. Maar het afbouwen van de weg zonder radicale knip mag wel verder bestudeerd worden en als actie opgenomen worden.

De actie voor de realisatie van de fietssnelwegen wordt opgesplitst naar realisatie fietssnelweg Herentals -Geel en studie + realisatie van fietssnelweg Lier-Herentals en schakelroute Herentals-Turnhout.

De stuurgroep is akkoord met de visie om vrachtverkeer in de Middenkempen te weren. Op korte termijn blijft de N14 wel nog in het netwerk zitten. De burgemeester van Zandhoven gaat hiermee



akkoord als het streven om op lange termijn ook de N14 uit het vrachtnetwerk te halen bv. na realisatie van de verkeerswisselaar Ranst behouden blijft. Vrachtverkeer via de op- en afrit in Oelegem wordt wel verboden.

De vraag stelt zich welke tonnagebepending zal worden ingevoerd. De stuurgroep gaat uit van 3,5 ton.

De opwaardering van de treinhalt Wolfstee is voor de stad Herentals belangrijk en zou als actie moeten worden opgenomen.

De gemeente Herentals is niet tegen de opmaak van de streefbeelden voor de spoorwegen, maar stelt dat er op korte termijn een oplossing moet komen voor de overweg aan de spoorwegonderdoorgang op de ring. De stad betreurt dan ook dat dit slechts op MT-LT is ingeschreven. Dit moet zeker KT worden in het actieplan. Er is draagvlak in de stuurgroep dat bij het ongelijkvloersmaken van overwegen de N153 de meest prioritaire is.

Wat betreft de doortrekking van de tram wenst de Lijn eerder te spreken over een HOV-lijn. Voor de Lijn kan de tramverlenging ook met bussen gebeuren. De lijn is eerder voorstander om reizigers dichterbij de stad te laten oversteken.

De treinverbinding Herentals-Aarschot blijft als visie opgenomen in het eindrapport maar wordt geen aparte actie.

In het actieplan dienen de studie en uitvoering van maatregelen samen te worden genomen.

De gemeente Olen vraagt om de fietsverbinding langs de Roerdompstraat op te nemen in het actieplan.

VERDER PROCES

Er wordt afgesproken om twee toelichtingen te geven voor de gemeenteraadsleden en adviesraden. Deze worden voorzien op 31 januari en 26 februari.

Opmerkingen op de nota worden verwacht tegen 8 december.

Het is aangewezen om het IOK voortaan uit te nodigen op de stuurgroep in het kader van de regiovorming ruimtelijke ordening en i.k.v. de vervoersregio Kempen. De stuurgroep stemt hier mee in.

9 **2018_GR_00045** **mobiliteitsstudie Middenkempen - goedkeuring
eindrapport - Goedkeuren**

Samenstelling

Aanwezig:

de heer Luc Van Laer; mevrouw Vera Celis; mevrouw Leen Beke; mevrouw Nadine Laeremans; mevrouw Marleen Verboven; de heer Bart Julliams; mevrouw Griet Verhesen; mevrouw Brigitte Kempen; de heer Pieter Verhesen; de heer Noël Devos; mevrouw Rosa Van Cleempoel; de heer Tom Vervoort; de heer Ben Van Looveren; de heer Luc Verguts; de heer Ivan Wartel; de heer Pieter Cowé; de heer Patrick Engelen; de heer Marlon Pareijn; mevrouw Tinne Vangeel; mevrouw Greet Bakelants; mevrouw Lea Neyens; mevrouw Marleen Pszeniczko; de heer Patrick Graux; mevrouw Tinne Van Gelder; de heer Kristof Van Reusel; de heer Koen Thibau; mevrouw Evelien Lievens; de heer Jozef Jacobs; mevrouw Miek Meessen; de heer François Mylle

Afwezig:

mevrouw Griet Smaers; mevrouw Elhasbia Zayou; de heer Benny Eyckmans; mevrouw Veerle Verhaegen

Stemming

Individuele stemming

- 25 stem(men) voor: Greet Bakelants; Leen Beke; Vera Celis; Pieter Cowé; Patrick Engelen; Patrick Graux; Jozef Jacobs; Bart Julliams; Brigitte Kempen; Nadine Laeremans; Evelien Lievens; Miek Meessen; Lea Neyens; Marlon Pareijn; Marleen Pszeniczko; Rosa Van Cleempoel; Luc Van Laer; Ben Van Looveren; Tinne Vangeel; Marleen Verboven; Luc Verguts; Griet Verhesen; Pieter Verhesen; Tom Vervoort; Ivan Wartel

- 4 onthouding(en): Noël Devos; Koen Thibau; Tinne Van Gelder; Kristof Van Reusel

Beschrijving

Aanleiding en context

De provincie Antwerpen heeft samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt voor de Middenkempen. In de gemeenteraad van 29 juni 2015 werd hiervoor een engagementsverklaring goedgekeurd. De Middenkempen is in deze studie afgebakend door de E34 in het noordwesten, de N19-N19g in het oosten en de E313 in het zuidwesten. Ook de bovenlokale mobiliteitsactoren zijn betrokken in het studieproces: de Vlaamse overheid (Afdeling Beleid Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving), Infrabel en NMBS.

De mobiliteitsstudie omvatte 3 fasen:

1. oriëntatiefase met de inventarisatie van knelpunten en kansen

2. conceptfase waarin diverse scenario's zijn onderzocht
3. visievorming met het uitschrijven van een eindrapport met actietabel

Het voorliggende eindrapport is in consensus tot stand gekomen en goedgekeurd door de stuurgroep met de beleidsverantwoordelijken van de 9 gemeenten en de vertegenwoordigers van de bovenlokale actoren op 1 december 2017. In het eindrapport is het studieproces samengevat en de toekomstvisie op de mobiliteit voor de Middenkempen uitgeschreven. Deze visie heeft betrekking op de bovenlokale aspecten van het autonetwerk, vrachtroutes, multimodaal goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsroutes.

De visie heeft als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden. Om de visie te realiseren is een actietabel opgemaakt met acties op diverse termijnen: korte termijn (binnen de 5 jaar); middellange termijn (5 tot 10 jaar) en lange termijn (meer dan 10 jaar). De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein. Er zijn 14 strategische acties benoemd. Zij zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

Er is ook een synthesesnota toegevoegd bij het dossier (niet ter goedkeuring).

Argumentatie

Het eindrapport met actietabel wordt voorgelegd aan de 9 gemeenteraden van de betrokken gemeentebesturen en aan de provincieraad. Na de goedkeuring ondertekenen de partners een samenwerkingsovereenkomst om het actieplan uit te voeren en de programmacoördinatie te duiden.

Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld om het eindrapport met actieplan van de bovenlokale mobiliteitsstudie Middenkempen goed te keuren met volgende opmerkingen:

- Veel van de voorgestelde maatregelen in het gebied kunnen pas ingevoerd worden na acties op de wegen van het hogere "robuust" wegennet aan de rand van het gebied. Het gaat hier voor Geel om de omvorming van o.a. de Noordzuidlaan N19g; Westelijke Ring R14 met specifieke aandacht voor de aantakking van de bereikbaarheidsas en campus Thomas More/wetenschapspark op de R14; de aantakking van de Ring R14 op de Antwerpseweg en de herinrichting Antwerpseweg N19 naar het gewenste profiel voor een primaire weg. Deze acties moeten uitgevoerd zijn voor de acties op het lagere wegennet. Ook het knooppunt E34/E313 moet verder onderzocht worden.
- Er is vanuit stad Geel geen consensus rond de hercategorisering van de N13.
- Op grondgebied van Geel zijn vele spoorovergangen. Het eventueel afsluiten moet kritisch onderzocht worden. Hierbij moet aandacht zijn voor het behoud van oversteekmogelijkheden voor de trage weggebruikers en de impact van de IJzeren Rijn.
- De groene fietsroutes vermeld in het document vragen nog een verdere detaillering in overleg met de stad Geel.
- Op de bijgevoegde kaarten zijn enkele kruisingen van het kanaal Herentals-Bochelt aangeduid in groene pijlen. Deze zijn louter suggestief en werden niet besproken in het gevoerde proces.

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad keurt het eindrapport van de studie Middenkempen met bijhorend actieplan goed met volgende opmerkingen:

- Veel van de voorgestelde maatregelen in het gebied kunnen pas ingevoerd worden na acties op de wegen van het hogere "robuust" wegennet aan de rand van het gebied. Het gaat hier voor Geel om de omvorming van o.a. de Noordzuidlaan N19g; Westelijke Ring R14 met specifieke aandacht voor de aantakking van de bereikbaarheidsas en campus Thomas More/wetenschapspark op de R14; de aantakking van de Ring R14 op de Antwerpseweg en de herinrichting Antwerpseweg N19 naar het gewenst profiel voor een primaire weg. Deze acties moeten uitgevoerd zijn voor de acties op het lagere wegennet. Ook het knooppunt E34/E313 moet verder onderzocht worden.
- Er is vanuit stad Geel geen consensus rond de hercategorisering van de N13.
- Op grondgebied van Geel zijn vele spoorovergangen. Het eventueel afsluiten moet kritisch onderzocht worden. Hierbij moet aandacht zijn voor het behoud van oversteekmogelijkheden voor de trage weggebruikers en de impact van de Ijzeren Rijn.
- De groene fietsroutes vermeld in het document vragen nog een verdere detaillering in overleg met de stad Geel.
- Op de bijgevoegde kaarten zijn enkele kruisingen van het kanaal Herentals-Bochelt aangeduid in groene pijlen. Deze zijn louter suggestief en werden niet besproken in het gevoerde proces.
- Tijdens de **gemeenteraadszitting van 29 maart 2018** kwam naar voren dat andere vervoersmodi dan de wagen in deze studie onderbelicht blijven. Tevens is hier het verschil tussen woon-werk verkeer en het recreatieve verkeer niet opgenomen. Ook het schoolverkeer ontbreekt. Het stadsbestuur van Geel vraagt dat deze punten alsnog kunnen meegenomen worden in de verdere uitwerking van de studie. En dat er op die manier nog meer aandacht kan gegeven worden aan de modal shift.

Artikel 2

De gemeenteraad geeft opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Antwerpen en de andere betrokken gemeenten te ondertekenen om de acties van de mobiliteitsvisie Middenkempem te realiseren.

Bijlagen

1. Middenkempem_eindrapport
2. Middenkempem_kaartenbundel

Gekoppelde besluiten

- 2015_GR_00103 - Engagementsverklaring ikv van de provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie in de Middenkempem - Goedkeuren

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de Gemeenteraad

Stadssecretaris
François Mylle



Voorzitter
Luc Van Laer

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

ZITTING VAN 24 APRIL 2018

- Aanwezig:** Wouters Maarten - schepen-voorzitter
Van Meensel Eric - burgemeester
Van de Peer Greet, Leens Hilde, Franssen Gert - schepenen
Appeltans-Janssen Anne - voorzitter OCMW
Van Peer Alex, Delen Simonne, Taelman Martine, Cateau Lut, Verbeeck Ivan,
Anthonis Ulrik, Geyselings Carine, Van Pelt Peter, Ardies Philip, De Vries
Koen, Soetemans Hedwig, Hoorelbeke Veroniek - raadsleden
Ceulemans Daan - secretaris
- Verontschuldigd:** Cambré Herman - schepen
Wouters Herman, Van Rompaey Paul - raadsleden

Punt nr. : 14

Voorwerp:

Mobiliteit: Mobiliteitsstudie Middenkempen - eindrapport - beslissing

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

De provincie Antwerpen heeft samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt voor de Middenkempen. De Middenkempen is in deze studie afgebakend door de E34 in het noordwesten, de N19-N19g in het oosten en de E313 in het zuidwesten. Ook de bovenlokale mobiliteitsactoren zijn betrokken in het studieproces: de Vlaamse overheid (Afdeling Beleid Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving), Infrabel en NMBS.

De mobiliteitsstudie omvatte 3 fasen:

- oriëntatiefase met de inventarisatie van knelpunten en kansen;
- conceptfase waarin diverse scenario's zijn onderzocht;
- visievorming met het uitschrijven van een eindrapport met actietabel.

De visie heeft als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden.

Om de visie te realiseren is een actietabel opgemaakt met acties op diverse termijnen:

- korte termijn (binnen de 5 jaar);
- middellange termijn (5 tot 10 jaar);
- lange termijn (meer dan 10 jaar).

De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein. Er zijn 14 strategische acties benoemd. Zij zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

Juridisch kader
Niet van toepassing.

Adviezen

Volgende opmerkingen werden bezorgd aangaande het ontwerp-eindrapport:

- Het gemeentebestuur wenst alle opties open te laten (ook bv. bijkomende brug over Albertkanaal) aangaande de ontsluiting van de bedrijvigheid in Grobbendonk langs het kanaal op de industriezone Beverdonk. De studie dient voornamelijk oplossingsgericht opgevat te worden en het is niet wenselijk om nu al standpunten in te nemen zonder dat deze grondig onderzocht werden met actuele vervoersgegevens. Vanuit de gemeente wordt immers vastgesteld dat de verkeersdruk op de N13 en de woonwijk aan de Sperwerlaan blijft stijgen ten gevolge van de uitbouw van de industriezone Beverdonk.
- Het gemeentebestuur vraagt nogmaals aandacht voor een calamiteitenroute voor Beverdonk. De mogelijkheid via Sperwerlaan, eventueel in combinatie met Nederviersel is geen realistische optie. Deze wegen zijn niet uitgerust om gelijktijdig te functioneren als vluchtroute (van personeel en leveranciers) en aanrijroute van de hulpdiensten. Bij noorder- of westenwind kan Sperwerlaan en (oude) Industrieweg niet gebruikt worden voor calamiteiten op Beverdonk. Het betreft hier ook rustige wegen waar redelijk veel fietsverkeer op zit. We willen dan ook aangeven dat het absoluut noodzakelijk is om een tweede ontsluiting te voorzien voor bedrijventerrein Beverdonk in welke vorm dan ook. In eerste instantie om een calamiteitenroute te hebben en in tweede instantie om de aansluiting met de N13 op deze manier te kunnen ontlasten. We zouden de noodzaak van een calamiteitenroute dan ook graag willen toevoegen aan zowel de visie als de actietabel.

De gemeenteraad erkent wel dat de actiepunten in de mobiliteitsstudie Middenkempen die betrekking hebben op Grobbendonk een positieve invloed zullen hebben op de mobiliteitssituatie binnen de gemeente, maar is tevens van oordeel dat een accurate opvolging van de mobiliteitssituatie binnen de gemeente rekening houdend met bovenstaande opmerkingen noodzakelijk is.

Bijkomende motivering

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

Prioritaire beleidsdoelstelling: Veilige gemeente

Actieplan: Grobbendonk bevordert de verkeersveiligheid, verhoogt de veiligheid aan de schoolomgeving en stemt de toegelaten snelheid af op de woon- of verkeersfunctie.

In bijlage het eindrapport. Dit is in consensus tot stand gekomen en goedgekeurd door de stuurgroep met de beleidsverantwoordelijken van de 9 gemeenten en de vertegenwoordigers van de bovenlokale actoren op 1 december 2017. In het eindrapport is het studieproces samengevat en de toekomstvisie op de mobiliteit voor de Middenkempen uitgeschreven. Deze visie heeft betrekking op de bovenlokale aspecten van het autonetwerk, vrachtroutes, multimodaal goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsroutes.

Financiële gevolgen/visum

De mogelijke acties die voortvloeien uit dit rapport werden nog niet geraamd.

BESLUIT: éénparig.

Artikel 1: Akte te nemen van het eindrapport van de mobiliteitsstudie Middenkempen met bijhorend actieplan.

Artikel 2: Vragen aan de provincieraad om de volgende adviezen in de verdere uitwerking mee te nemen:

- Het gemeentebestuur wenst alle opties open te laten (ook bv. bijkomende brug over Albertkanaal) aangaande de ontsluiting van de bedrijvigheid in Grobbendonk langs het kanaal op de industriezone Beverdonk. De studie dient voornamelijk oplossingsgericht opgevat te worden en het is niet wenselijk om nu al standpunten in te nemen zonder dat deze grondig onderzocht werden met actuele vervoersgegevens.

- Het gemeentebestuur vraagt nogmaals aandacht voor een calamiteitenroute voor Beverdonk. De mogelijkheid via Sperwerlaan, eventueel in combinatie met Nederviersel is geen realistische optie. Deze wegen zijn niet uitgerust om gelijktijdig te functioneren als vluchtroute (van personeel en leveranciers) en aanrijroute van de hulpdiensten. Bij noorder- of westenwind kan Sperwerlaan en (oude) Industrieweg niet gebruikt worden voor calamiteiten op Beverdonk. Het betreft hier ook rustige wegen waar redelijk veel fietsverkeer op zit. We willen dan ook aangeven dat het absoluut noodzakelijk is om een tweede ontsluiting te voorzien voor bedrijventerrein Beverdonk in welke vorm dan ook. In eerste instantie om een calamiteitenroute te hebben en in tweede instantie om de aansluiting met de N13 op deze manier te kunnen ontlasten. We zouden de noodzaak van een calamiteitenroute dan ook graag willen toevoegen aan zowel de visie als de actietabel.

Artikel 3: Vragen aan de provincieraad en de stuurgroep om bijzondere aandacht te blijven besteden aan de realisatie van een calamiteitenroute voor het bedrijventerrein Beverdonk. Actie 9.2 (voeren van een onderzoek naar een calamiteitenroute voor bedrijven langs het Albertkanaal te Grobbendonk) is voor de gemeente Grobbendonk prioritair.

Tevens vragen aan de provincieraad en de stuurgroep om via een opvolgingstraject aandacht te blijven besteden aan de problematiek van de tweede ontsluiting van de industriezone Beverdonk en van de verkeersdruk op de N13 en de woonwijk Sperwerlaan en hieromtrent de verdere gepaste maatregelen voor te stellen.

Artikel 4: Loyaal mee te werken aan de uitvoering van de thans in de mobiliteitsstudie opgenomen actiepunten maar de samenwerkingsovereenkomst programmacoördinatie om het actieplan te realiseren slechts te ondertekenen, mits de aanpassingen van artikel 2 worden opgenomen.

Artikel 5: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Dienst communicatie
Dienst ruimtelijke ordening
Dienst milieu en groen
Technische dienst
Politiezone Neteland

Namens de gemeenteraad,

in opdracht
Gemeentesecretaris
w.g. Daan Ceulemans

Voorzitter van de gemeenteraad
w.g. Maarten Wouters

Voor éénsluidend uittreksel,
Grobbendonk, 25 april 2018

in opdracht
Gemeentesecretaris

Daan Ceulemans

Voorzitter van de gemeenteraad

Maarten Wouters

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 6 maart 2018

Aanwezigen : Bertels Jan - voorzitter

Van Olmen Mien, Ryken Ingrid, Bergen Liese, Michiels Jan, Hendrickx Anne-Mie, Baeten Bieke, Michiels Fons - schepenen

Marcipont Daniël, Vervloesem Victor, Vervoort Erik, Sterckx Els, Michiels Bart, Van den Broeck Ludo, De Cat Patrik, Verpoorten Peter, Verellen Guy, Verraedt Stefan, Cleymans Jo, Laureys Koen, Van Thielen Dirk, Laverge Kathleen, Vanooteghem Hubert, Snauwaert Lieve, Moons Rutger, Tegenbos Jasmine, Laureys Pieter, Lathouwers Rob, Lambaerts Eddy, Deckers Roald - raadsleden

Mattheus Tanja - secretaris

001 Mobiliteitsstudie Middenkempen: goedkeuring eindrapport**MOTIVERING****Context, relevante voorgeschiedenis en fasen**

Het college van burgemeester en schepenen besliste op 11 december 2012 om aan het provinciebestuur te vragen om voor de Middenkempen, het gebied tussen de E313 en de E34 - vanaf Ranst tot aan de Noord- & Zuid-as (N19 Turnhout-Geel), een mobiliteitsstudie uit te voeren.

De provincie Antwerpen verklaarde zich in de startvergadering van 18 mei 2015 bereid om deze bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uit te voeren in samenwerking met de gemeenten Herentals, Grobbendonk, Vorselaar, Lille, Kasterlee, Geel, Olen, Zandhoven en Ranst.

Op 30 juni 2016 sloot de gemeenteraad hiervoor met het provinciebestuur van Antwerpen een samenwerkingsovereenkomst af.

Op 27 november 2017 nam het college kennis van het ontwerp van het eindrapport van de provinciale mobiliteitsstudie Middenkempen en formuleerde enkele opmerkingen hierbij.

Op 1 december 2017 werd in een overleg de eindversie van de studie voorgesteld aan de gemeenten.

Op 8 december 2017 maakte de stad Herentals zijn opmerkingen over aan de provincie Antwerpen.

Op 2 januari 2018 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van het verslag van de presentatie van de stuurgroep Middenkempen van 1 december 2017 en nam ook kennis van de opmerkingen die zijn overgemaakt aan de provincie.

Op 19 februari 2018 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van het eindrapport van de mobiliteitsstudie Middenkempen en vraagt aan de voorzitter van de gemeenteraad om de mobiliteitsstudie te agenderen op een volgende gemeenteraad.

Op 26 februari 2018 heeft de provincie Antwerpen een toelichting gegeven aan alle gemeenteraadsleden over deze mobiliteitsstudie.

Argumentatie

Op 5 februari 2018 ontving de stad van de provincie het eindrapport met alle verwerkte opmerkingen.

De provincie vraagt aan de verschillende gemeenten om dit rapport goed te keuren op de volgende gemeenteraad.

BESLUIT

De gemeenteraad keurt het eindrapport van de studie Middenkempen met bijhorend actieplan unaniem goed.

Door de raad

Bij verordening

de secretaris
getekend
Tanja Mattheus

de voorzitter
getekend
Jan Bertels
burgemeester

Voor eensluitend uittreksel

Bij verordening

de secretaris


Tanja Mattheus



de burgemeester


Jan Bertels

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD.

OPENBARE ZITTING VAN DINSDAG 27 FEBRUARI 2018

Aanwezig: Rob Guns, voorzitter;
Ward Kennes, burgemeester;
Mies Meeus, Guy Van de Perre, Gert Storms, Sumati
Adriaensen, schepenen;
Walter Van Baelen, OCMW-voorzitter;
Jeroen Van de Water, Els Aerden, Bea Jaenen, Robby Diels,
Jan Biermans, Hanne Baeyens, Eric Lauwers, Tim Vanneste,
Jo Van de Water, Kris Goossens, Alois Peinen, Rita Thijs,
Marc Stijnen, Marleen Verbeek, Valérie Van Laer, Bart Van
Ossel, Maria Van Laer, Nick Stevens, raadsleden;
Tom De Munter, gemeentesecretaris;
Verontschuldigd: Frank Van Nijlen, raadslid;

Afwezig:

Belangenconflict:

16. Goedkeuring van het eindrapport met actietabel van de bovenlokale mobiliteitsstudie Middenkempen.

De gemeenteraad,

Gelet op de uitwerking van een bovenlokaal mobiliteitsvisie van de provincie Antwerpen samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar, Zandhoven en Kasterlee;

Overwegende dat het doel van de studie is om te streven naar een uniformiteit, de verschillende studies en resultaten, vrachtvervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor (zowel personen als goederen), multimodaal transport, openbaar vervoer op elkaar af te stemmen;

Overwegende dat naast de netwerkvisies ook andere aspecten die het projectgebied beïnvloeden zoals bijvoorbeeld ruimtelijke planning, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid werden onderzocht;

Overwegende dat het college in zitting van 10 juli 2017 haar prioritair bovenlokale maatregelen heeft toegevoegd;

Overwegende dat de leden van de gemeenteraad, Gecoro en MoRa werden uitgenodigd op de voorstelling van het eindrapport van de studie Midden Kempen op 31 januari 2018 en 26 februari 2018;

BESLIST: eenparig.

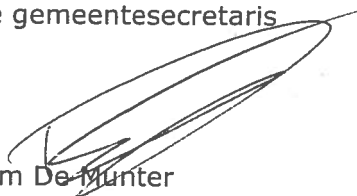
Artikel 1 - De gemeenteraad keurt het bijgevoegde eindrapport met actietabel van de bovenlokale mobiliteitsvisie Middenkempen goed.

Art. 2 - De gemeenteraad geeft opdracht aan het schepencollege om een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Antwerpen en de andere betrokken gemeenten te ondertekenen om de actie van de mobiliteitsvisie Middenkempen te realiseren.

Kasterlee, 1 maart 2018

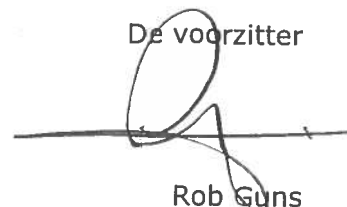
De gemeentesecretaris

Tom De Munter



De voorzitter

Rob Guns



Besluit van 28/03/2018
Volgnummer 3
Betreft Mobiliteitsstudie Middenkempen - eindrapport
Dienst Technische Dienst
Classificatie

	Aanwezig:	Verontschuldigd:
Burgemeester - Voorzitter CD&V	Paul Diels	
Schepenen CD&V	Ann Van Mechelen Kris Breugelmans Luc Vloemans Marc Herrygers	
Raadsleden CD&V	Eric Van Echelpoel Joren Boons Jozef Meeuws Lea Pluym Luc Wagemans Ria Van Thielen Sophie Raeymaekers Stanislas Van Ouwenhuysen	
Raadsleden N-VA	Andreas Pluym Elien Leys Els Peerlinck Geert Geens Jan Stevens Johan Verlinden Leo Smans Marleen Peeters Paul Verswyvel	
Raadsleden Groen	Guy Knockaert Luc De Backer	
Raadsleden Vlaams Belang	Dirk Dox	
OCMW-voorzitter CD&V	Willem Peeters	
Secretaris	Davy Smeyers	

Details

De provincie Antwerpen heeft samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt voor de Middenkempen. De Middenkempen is in deze studie afgebakend door de E34 in het noordwesten, de N19-N19g in het oosten en de E313 in het zuidwesten. Ook de bovenlokale mobiliteitsactoren zijn betrokken in het studieproces: de Vlaamse overheid (Afdeling Beleid Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving), Infrabel en NMBS.

De mobiliteitsstudie omvatte 3 fasen:

1. oriëntatiefase met de inventarisatie van knelpunten en kansen
2. conceptfase waarin diverse scenario's zijn onderzocht
3. visievorming met het uitschrijven van een eindrapport met actietabel.

Het voorliggende eindrapport is in consensus tot stand gekomen en goedgekeurd door de stuurgroep met de beleidsverantwoordelijken van de 9 gemeenten en de vertegenwoordigers van de bovenlokale actoren op 1 december 2017. In het eindrapport is het studieproces samengevat en de toekomstvisie op de mobiliteit voor de Middenkempen uitgeschreven.

Deze visie heeft betrekking op de bovenlokale aspecten van het autonetwerk, vrachtroutes, multimodaal goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsroutes. De visie heeft als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden.

Om de visie te realiseren is een actietabel opgemaakt met acties op diverse termijnen:

- korte termijn (binnen de 5 jaar)
- middellange termijn (5 tot 10 jaar)
- lange termijn (meer dan 10 jaar).

De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein. Er zijn 14 strategische acties benoemd. Zij zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

Het eindrapport met actietabel wordt voorgelegd aan de 9 gemeenteraden van de betrokken gemeentebesturen en aan de provincieraad.

Na de goedkeuring ondertekenen de partners een samenwerkingsovereenkomst om het actieplan uit te voeren en de programmacoördinatie te duiden.

Het provinciebestuur organiseerde verder twee informatiemomenten voor alle gemeenteraadsleden van de betrokken gemeentes op:

- woensdag 31 januari om 19:30 in de grote zaal van de Populier, Populierenhoeve 22 te Zandhoven,
- maandag 26 februari om 19:30 in cc het Schaliken, Grote Markt 35 te Herentals.

Juridisch kader

Het gemeentedecreet van 15 juli 2005, en latere wijzigingen;

De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen;

Het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur;

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 gewijzigd bij decreet van 10 februari 2012 (BS 20 maart 2012);

Gelet op de conformverklaring van het geactualiseerde gemeentelijk mobiliteitsplan van 30 augustus 2012 door de Provinciale Auditcommissie (PAC);

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 24 juni 2015 betreffende 'Samenwerkingsovereenkomst mobiliteitsstudie Middenkempen'.

Besluit

De gemeenteraad beslist eenparig:

Enig artikel: Goedkeuring te hechten aan het eindrapport betreffende de mobiliteitsstudie Middenkempen opgemaakt door Vectris, in opdracht van het provinciebestuur en in samenwerking met de betrokken gemeenten.

Lille, 28/03/2018

Namens de gemeenteraad,

Voor eensluidend uittreksel,

Davy Smeyers
Secretaris

Paul Diels
Voorzitter

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad
Openbare vergadering van woensdag 4 april 2018

Eindrapport mobiliteitsstudie Middenkempen. Goedkeuring.

Aanwezigheden

Aanwezig	Jan Verhaert, voorzitter Seppe Bouquillon, burgemeester Marc Verhulst, Marc T'Syen, Kris Gebruers, Riet Smits, Ellen Deswert, Leen Mertens, schepenen Carlo Liekens, Lisette Boeckx, Gert Wouters, Witje Mertens, Eddy Molenberghs, Willy Maes, Jan Verbist, Annelies Horemans, Mario Verhaert, Dag Pas, Jef Peeters, An Peeters, Rudi Van Houdt, raadsleden Jeroen Peeters, algemeen directeur
Verontschuldigd	Nancy Van Olmen, raadslid

Motivering

Voorgeschiedenis

De provincie Antwerpen heeft samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt voor de Middenkempen. De middenkempen is in deze studie afgebakend door de E34 in het noordwesten, de N19-N19g in het oosten en de E313 in het zuidwesten. Ook de bovenlokale mobiliteitsactoren zijn betrokken in het studieproces: de Vlaamse overheid (Afdeling Beleid Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving), Infrabel en NMBS.

Context en argumentatie

Mobiliteitsstudie en eindrapport

De mobiliteitsstudie omvatte drie fasen:

- 1) oriëntatiefase met de inventarisatie van knelpunten en kansen
- 2) conceptfase waarin diverse scenario's zijn onderzocht
- 3) visievorming met het uitschrijven van een eindrapport met actietabel

Het voorliggende eindrapport is in consensus tot stand gekomen en goedgekeurd door de stuurgroep met de beleidsverantwoordelijken van de 9 gemeenten en de vertegenwoordigers van de bovenlokale actoren op 1 december 2017. In het eindrapport is het studieproces samengevat en de toekomstvisie op de mobiliteit voor de Middenkempen uitgeschoven.

Deze visie heeft betrekking op de bovenlokale aspecten van het autonetwerk, vrachtroutes, multimodaal goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsroutes.

De visie heeft als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden. Om de visie te realiseren, is een actietabel opgemaakt met acties op diverse termijnen:

- korte termijn (binnen de 5 jaar)
- middellange termijn (5 tot 10 jaar)
- lange termijn (meer dan 10 jaar)

De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein. Er zijn 14 strategische acties benoemd. Zij zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

De stuurgroep legt het eindrapport met actietabel voor aan de negen gemeenteraden van de betrokken gemeentebesturen en aan de provincieraad. Na de goedkeuring is het de bedoeling dat de partners een samenwerkingsovereenkomst ondertekenen om het actieplan uit te voeren en de programmacoördinatie te duiden.

Beslissingsbevoegdheid

- gemeentedecreet van 15 juli 2005, zoals gewijzigd, artikel 42

Stemming

Unaniem

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad keurt het eindrapport met actietabel van de bovenlokale mobiliteitsvisie Middenkempen, met uitzondering van de paragrafen 6.1.5 en 7.3.3., goed.

Artikel 2

Volgende tekstaanpassingen worden voorgesteld:

Paragraaf 6.1.5.:

“Om de verkeersleefbaarheid in Sint-Jozef-Olen en de Sint-Jobsstraat te verbeteren wordt gezocht naar een verbeterde ontsluiting van de bedrijvenczone langs de Watertorenstraat (Olen) – Zavelbosstraat (Herentals). Tegelijk is dit ook een manier om de bereikbaarheid van Bobbejaanland te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is een optimale multimodale bereikbaarheid voor vrachtverkeer, via water en spoor, en pas in tweede orde de autobereikbaarheid. Bij het zoeken van een verbeterde ontsluiting via de weg zal worden uitgegaan van het optimaliseren van bestaande wegen. Het open ruimte gebied tussen de spoorweg en de Geelseweg dient maximaal gevrijwaard te worden. ...”

Paragraaf 7.3.3.:

“Uit de doorrekening van de ontsluitingsscenario's is gebleken dat een verbeterde ontsluiting van de site Umicore potentieel heeft. Anderzijds vormt het gebied tussen Umicore en de Geelseweg een samenhangend openruimte gebied waar nieuwe infrastructuur niet gewenst is. ...”

Artikel 3

De gemeenteraad geeft de opdracht aan het schepencollege om deze visie (artikel 1) verder uit te klaren en een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Antwerpen en de andere betrokken gemeenten te ondertekenen om de acties van de mobiliteitsvisie Middenkempen te realiseren.



(was getekend)
algemeen directeur,
Jeroen Peeters

Namens de gemeenteraad

(was getekend)
voorzitter,
Jan Verhaert

algemeen directeur,

Voor eensluidend afschrift

burgemeester,



Jeroen Peeters

Seppe Bouquillon



Zitting van 26 maart 2018

Aanwezig:	Sonja De Pooter - voorzitter Lode Hofmans - burgemeester Tine Muyshondt, Jef Verhaegen, Fernand Bossaerts, Roel Vermeesch, Hilde Goris en Nicole Damen - schepenen Monique Beirinckx, Yves Caers, Luc Redig, Christel Engelen, Kevin Helsen, Leen Baeten, Johan De Ryck, An Willems, Jan Dillen, Fons Huysmans, Jörg Welz, John Oliviers, Patrik Teurfs, Guido Wittocx, Christel Meeus en Erik Fossez - gemeenteraadsleden Wim Van der Schoot - gemeentesecretaris
Verontschuldigd:	Kurt De Belder - gemeenteraadslid

4 Studie Middenkempen - eindrapport - goedkeuring

Motivering:

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context:

De provincie Antwerpen heeft samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt voor de Middenkempen. De Middenkempen is in deze studie afgebakend door de E34 in het noordwesten, de N19-N19g in het oosten en de E313 in het zuidwesten. Ook de bovenlokale mobiliteitsactoren zijn betrokken in het studieproces: de Vlaamse overheid (Afdeling Beleid Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving), Infrabel en NMBS.

De mobiliteitsstudie omvatte 3 fasen:

- 1) oriëntatiefase met de inventarisatie van knelpunten en kansen
- 2) conceptfase waarin diverse scenario's zijn onderzocht
- 3) visievorming met het uitschrijven van een eindrapport met actietabel

Het voorliggende eindrapport is in consensus tot stand gekomen en goedgekeurd door de stuurgroep met de beleidsverantwoordelijken van de 9 gemeenten en de vertegenwoordigers van de bovenlokale actoren op 1 december 2017. In het eindrapport is het studieproces samengevat en de toekomstvisie op de mobiliteit voor de Middenkempen uitgeschreven.

Deze visie heeft betrekking op de bovenlokale aspecten van het autonetwerk, vrachtroutes, multimodaal goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsroutes.

De visie heeft als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden.

Om de visie te realiseren is een actietabel opgemaakt met acties op diverse termijnen:

- korte termijn (binnen de 5 jaar)
- middellange termijn (5 tot 10 jaar)
- lange termijn (meer dan 10 jaar)

De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein.

Er zijn 14 strategische acties benoemd. Zij zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

Het eindrapport wordt voorgelegd aan 9 gemeenteraden van de betrokken gemeentebesturen en aan de provincieraad.

Na de goedkeuring ondertekenen de partners een samenwerkingsovereenkomst om het actieplan uit te voeren en de programmacoördinatie te duiden.

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 16 november 2017 heeft eindrapport met actieplanbesproken zonder verdere opmerkingen en stelt aan de gemeenteraad voor om het eindrapport met actieplan van de bovenlokale mobiliteitsstudie Middenkempen goed te keuren.

Juridisch kader:

Art. 2 van het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017

De gemeenten en de openbare centra voor maatschappelijk welzijn beogen om op het lokale niveau duurzaam bij te dragen aan het welzijn van de burgers en verzekeren een burgersnabije, democratische, transparante en doelmatige uitoefening van hun bevoegdheden.

De gemeenten zijn overeenkomstig artikel 41 van de Grondwet bevoegd voor de aangelegenheden van gemeentelijk belang. Voor de verwezenlijking daarvan kunnen ze alle initiatieven nemen. Ze beogen om bij te dragen aan de duurzame ontwikkeling van het gemeentelijk gebied.

Artikel 42, §2 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005

De gemeenteraad bepaalt het beleid van de gemeente en kan daartoe algemene regels vaststellen.

Artikel 57 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005

De gemeenteraad bepaalt het beleid van de gemeente

Bijlagen:

- eindrapport studie Middenkempen
- kaartenbundel
- synthesesnota eindrapport

Besluit met:

14 stemmen voor: Lode Hofmans (Open VLD), Tine Muyshondt (CD&V), Jef Verhaegen (Open VLD), Fernand Bossaerts (CD&V), Roel Vermeesch (Open VLD), Hilde Goris (Open VLD), Nicole Damen (CD&V), Monique Beirinckx (CD&V), Yves Caers (Open VLD), Luc Redig (groen), Kevin Helsen (Open VLD), Fons Huysmans (Open VLD), Christel Meeus (CD&V) en Sonja De Pooter (Open VLD)

10 onthoudingen: Christel Engelen (Vlaams Belang), Leen Baeten (N-VA), Johan De Ryck (N-VA), An Willems (N-VA), Jan Dillen (N-VA), Jörg Welz (N-VA), John Oliviers (N-VA), Patrik Teurfs (N-VA), Guido Wittocx (N-VA) en Erik Fossez (N-VA)

Art. 1:

De gemeenteraad keurt het eindrapport met actietabel van de bovenlokale mobiliteitsvisie Middenkempen goed.

Art. 2:

De gemeenteraad geeft opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Antwerpen en de andere betrokken gemeenten te ondertekenen om de acties van de mobiliteitsvisie Middenkempen te realiseren.

Gedaan te Ranst in zitting datum als boven

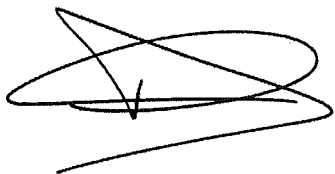
De gemeentesecretaris
Wim Van der Schoot

De voorzitter
Sonja De Pooter

De gemeentesecretaris

Voor éénsluidend afschrift

De voorzitter



Wim Van der Schoot

Sonja De Pooter

14 **2018_GR_00026** **Mobiliteitsstudie Middenkempen - Eindrapport -
Goedkeuring**

Samenstelling

Aanwezig:

de heer Eddy Steijnen, voorzitter; de heer Lieven Janssens, burgemeester; mevrouw Mizel Gebruers, OCMW-voorzitter; de heer Paul Laeremans, schepen; de heer Filip Van den Broeck, schepen; mevrouw Sara Van Rooy, schepen; de heer Kobe Vercauteren, schepen; de heer Ludo Adriaenssen, raadslid; de heer Tom Breugelmans, raadslid; de heer Jos Bouly, raadslid; de heer Jan Dhanis, raadslid; de heer Bart Geukens, raadslid; de heer Luc Lauwereys, raadslid; mevrouw Mia Mesens, raadslid; mevrouw Leslie Olieslagers, raadslid; de heer Guy Peeters, raadslid; mevrouw Sofie Rombouts, raadslid; mevrouw Eva Somers, raadslid; de heer Davy Van Hemelen, raadslid; mevrouw Elly Beirinckx, secretaris

Beschrijving

Voorgeschiedenis

- 6 juli 2015: GR goedkeuring engagementsverklaring
- 23 mei 2016: CBS kennisname oriëntatienota
- 24 juli 2017: CBS kennisname verslag visie Middenkempen en bespreking invulviche gemeente Vorselaar visievorming
- 27 november 2017: CBS kennisname ontwerp eindrapport en ontwerp kaartenbundel

Feiten en context

1. Situering

De provincie Antwerpen heeft samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt voor de Middenkempen. De Middenkempen is in deze studie afgebakend door de E34 in het noordwesten, de N19-N19g in het oosten en de E313 in het zuidwesten. Ook de bovenlokale mobiliteitsactoren zijn betrokken in het studieproces: de Vlaamse overheid (Afdeling Beleid Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving), Infrabel en NMBS.

2. Mobiliteitsstudie en eindrapport

De mobiliteitsstudie omvatte 3 fasen:

1. oriëntatiefase met de inventarisatie van knelpunten en kansen
2. conceptfase waarin diverse scenario's zijn onderzocht

3. visievorming met het uitschrijven van een eindrapport met actietabel

Het voorliggende eindrapport is in consensus tot stand gekomen en goedgekeurd door de stuurgroep met de beleidsverantwoordelijken van de 9 gemeenten en de vertegenwoordigers van de bovenlokale actoren op 1 december 2017. In het eindrapport is het studieproces samengevat en de toekomstvisie op de mobiliteit voor de Middenkempen uitgeschreven.

Deze visie heeft betrekking op de bovenlokale aspecten van het autonetwerk, vrachtroutes, multimodaal goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsroutes.

De visie heeft als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden.

Om de visie te realiseren is een actietabel opgemaakt met acties op diverse termijnen:

- korte termijn (binnen de 5 jaar)
- middellange termijn (5 tot 10 jaar)
- lange termijn (meer dan 10 jaar)

De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein.

Er zijn 14 strategische acties benoemd. Zij zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

3. Goedkeuring eindrapport met actieplan

We leggen het eindrapport met actietabel voor aan de 9 gemeenteraden van de betrokken gemeentebesturen en aan de provincieraad.

Na de goedkeuring ondertekenen de partners een samenwerkingsovereenkomst om het actieplan uit te voeren en de programmacoördinatie te duiden.

Het schepencollege keurde het eindrapport met actieplan principieel goed in de zitting van 27/11/17 en stelt aan de gemeenteraad voor om het eindrapport met actieplan van de bovenlokale mobiliteitsstudie Middenkempen goed te keuren.

Regelgeving: bevoegdheid

De gemeenteraad is bevoegd op basis van artikel 42-43 van het gemeentedecreet.

Motivatie

De mobiliteitsambtenaar geeft een positief advies. Ook de mobiliteitscommissie en het college van burgemeester en schepenen gaf zijn input verschillende malen in het kader van de verschillende fases in het project.

Het was daarbij vooral ook zaak om enkele gemeente-overschrijdende problematieken aan te pakken en niet enkel naar de eigen knelpunten te kijken. Dit betreft een regionale visie die solidair over gemeentegrenzen heen dient te worden afgesproken.

Het document is vooral een masterplan, een visie voor de toekomst. Over de uitvoering, de modaliteiten en fasering zal nog veel moeten worden gepraat.

Stemming op het besluit

Goedgekeurd door de gemeenteraad met unanimititeit.

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad keurt het eindrapport met actietabel van de bovenlokale mobiliteitsvisie Middenkempem goed.

Artikel 2

De gemeenteraad geeft opdracht aan het schepencollege om een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Antwerpen en de andere betrokken gemeenten te ondertekenen om de acties van de mobiliteitsvisie Middenkempem te realiseren.

Bijlagen

1. NO_Middenkempem_eindrapport_februari2018
1. invulfiche
1. NO_Middenkempem-Synthese def_201801

Namens de gemeenteraad

De Secretaris,
Elly Beirinckx

De Voorzitter,
Eddy Steijnen

<u>Aanwezig:</u>	Richard Bastanie, Voorzitter Luc Van Hove, Burgemeester Rudolf Willems, May Peeters, Hans Soetemans, Joris Geens, Schepenen Jozef Oorts, Paula Henderickx, Paul Stulens, Jeanne-Marie Van Hecke, Luc Verelst, Bart Van den Bergh, Pieter Helsen, Roel De Beuckeleer, Oliver Vertruyen, Dirk Vercammen, Annick Van Trier, Betty Bossaerts, Jordi De Vlam, leden Annick Smeets, Gemeentesecretaris
<u>Verontschuldigd:</u>	Steven Van Staeyen, Eerste schepen Geert Van Laer, Conny Van den Heuvel, Werner Van Nuffelen, leden Mieke Maes, OCMW-voorzitter met raadgevende stem

EINDRAPPORT PROVINCIALE MOBILITEITSSTUDIE 'GEBIEDSGERICHTE VISIE MIDDENKEMPEN': GOEDKEURING

De gemeenteraad,

Overwegende dat mobiliteit een thema is waar meerdere gemeentebesturen uit de Middenkempen vandaag mee kampen:- dat de oplossing van eigen knelpunten niet steeds in het bereik van elke gemeente afzonderlijk ligt en dat sommige oplossingen vanuit een gemeentelijk perspectief nieuwe problemen in andere gemeenten creëren waardoor een bovengemeentelijke gezamenlijke en concrete aanpak zich dan ook opdringt.

Overwegende dat om deze redenen de provincie Antwerpen samen met 9 gemeentebesturen (Geel, Grobbendonk, Herentals, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven) een provinciale bovengemeentelijke mobiliteitsvisie wilde uitwerken voor de Middenkempen, met name een toekomstvisie met evenwichtige oplossingen voor het gebied tussen E313 en E34.

Gelet op zijn beslissing van 15 oktober 2015 waarbij de engagementsverklaring voor de gebiedsgerichte visie Middenkempen werd goedgekeurd.

Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen.

Overwegende dat de visie in het eindrapport als doel heeft de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het projectgebied Middenkempen te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden.

Overwegende dat om deze visie te realiseren, een actietabel is opgemaakt met acties op diverse termijnen:

- korte termijn (binnen de 5 jaar)
- middellange termijn (5 tot 10 jaar)

- lange termijn (meer dan 10 jaar)

De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein. Er zijn 14 strategische acties benoemd dewelke zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

Gelet op de vraag van het Provinciebestuur van 5 februari 2018 om voorliggend eindrapport ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.

Gelet op artikel 42 van het Gemeentedecreet.

Publieke stemming:

Met **18 stemmen voor** (Richard Bastanie, Luc Van Hove, Rudolf Willems, May Peeters, Hans Soetemans, Joris Geens, Jozef Oorts, Paula Henderickx, Jeanne-Marie Van Hecke, Luc Verelst, Bart Van den Bergh, Pieter Helsen, Roel De Beuckeleer, Oliver Vertruyen, Dirk Vercammen, Annick Van Trier, Betty Bossaerts, Jordi De Vlam), **1 stem tegen** (Paul Stulens)

BESLUIT:

Artikel 1.

De definitieve versie van het eindrapport met de actietabel voor de studie 'bovenlokale mobiliteitsvisie Middenkempen' wordt goedgekeurd.

Artikel 2.

Afschrift van deze beslissing zal aan de bevoegde instanties worden overgemaakt.

Namens de gemeenteraad,
in opdracht

de Gemeentesecretaris
-g- Annick Smeets

de Voorzitter
-g- Richard Bastanie

Voor eensluidend uittreksel,
Zandhoven, 26 maart 2018.

in opdracht

de Gemeentesecretaris

Annick Smeets



de Voorzitter

Richard Bastanie

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

Vergadering van 22 maart 2018

Verslag van de deputatie

Bevoegd deputatielid: Luk Lemmens

Telefoon: 03 240 52 65

Agenda nr. 2/8

Eindrapport mobiliteitsstudie Middenkempen. Goedkeuring.

1. Situering

De provincie Antwerpen heeft samen met de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven een bovenlokale mobiliteitsvisie uitgewerkt voor de Middenkempen. De Middenkempen is in deze studie afgebakend door de E34 in het noordwesten, de N19-N19g in het oosten en de E313 in het zuidwesten. Ook de bovenlokale mobiliteitsactoren zijn betrokken in het studieproces: de Vlaamse overheid (Afdeling Beleid Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving), Infrabel en NMBS.

2. Mobiliteitsstudie en eindrapport

De mobiliteitsstudie omvatte 3 fasen:

1. oriëntatiefase met de inventarisatie van knelpunten en kansen
2. conceptfase waarin diverse scenario's zijn onderzocht
3. visievorming met het uitschrijven van een eindrapport met actietabel

Het voorliggende eindrapport is in consensus tot stand gekomen en goedgekeurd door de stuurgroep met de beleidsverantwoordelijken van de 9 gemeenten en de vertegenwoordigers van de bovenlokale actoren op 1 december 2017. In het eindrapport is het studieproces samengevat en de toekomstvisie op de mobiliteit voor de Middenkempen uitgeschreven.

Deze visie heeft betrekking op de bovenlokale aspecten van het autonetwerk, vrachtroutes, multimodaal goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsroutes.

De visie heeft als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, de mobiliteit te verduurzamen en de verkeersdruk in de toekomst beheersbaar te houden.

Om de visie te realiseren is een actietabel opgemaakt met acties op diverse termijnen:

- korte termijn (binnen de 5 jaar)
- middellange termijn (5 tot 10 jaar)
- lange termijn (meer dan 10 jaar)

De acties omvatten deelstudies om de visie om te zetten naar concrete acties op het terrein.

Er zijn 14 strategische acties benoemd. Zij zijn opgedeeld in bestuurlijke, verkeerskundige en ruimtelijke acties.

3. Goedkeuring eindrapport met actieplan

We leggen het eindrapport met actietabel voor aan de 9 gemeenteraden van de betrokken gemeentebesturen en aan de provincieraad.

Na de goedkeuring ondertekenen de partners een samenwerkingsovereenkomst om het actieplan uit te voeren en de programmacoördinatie te duiden.

De deputatie keurde het eindrapport met actieplan principieel goed in de zitting van 1 maart 2018 en stelt aan de gemeenteraad voor om het eindrapport met actieplan van de bovenlokale mobiliteitsstudie Middenkempem goed te keuren.

Het eindrapport met actieplan is digitaal raadpleegbaar via ABM.

De provincieraad van Antwerpen,

Gelet op artikel 43, paragraaf 2, 11° van het provinciedecreet;

Op voorstel van de deputatie,

BESLUIT:

Artikel 1:

De provincieraad keurt het eindrapport met actietabel van de bovenlokale mobiliteitsvisie Middenkempem goed.

Artikel 2:

De provincieraad geeft opdracht aan de deputatie om een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Antwerpen en de andere betrokken gemeenten te ondertekenen om de acties van de mobiliteitsvisie Middenkempem te realiseren.