
MOBILITEITSPLAN ZUIDERKEMPEN.

14 LOKALE BESTUREN EN DE PROVINCIE SAMEN
VOOR DE MOBILITEIT VAN DE TOEKOMST





Beste inwoners en beleidsmakers in de Zuiderkempen,

Mobiliteit is een ingewikkeld vraagstuk dat niet stopt bij grenzen van gemeenten. In onze regio staan we voor verschillende uitdagingen: veiligheid, leefbaarheid van woongebieden en toegankelijkheid van bedrijventerreinen.

Met steun van de provincie Antwerpen werken we samen met 14 steden en gemeenten aan een duidelijk doel: veiliger verkeer, meer leefbare kernen, betere bereikbaarheid van bedrijventerreinen en soepeler verkeer voor zowel auto's als openbaar vervoer. We willen het verkeer sturen via de juiste wegen, een spoorwegsysteem zonder overwegen, en topkwaliteit fietsverbindingen. Onze focus ligt op minder afhankelijkheid van de auto als vervoermiddel.

Concrete acties volgen uit deze strategie: we streven onder meer naar hoogwaardige fietsnetwerken, naar gebieden waar autoverkeer beperkt wordt om het fietsen veiliger en prettiger te maken, naar meer veiligheid door verbeteringen aan de infrastructuur voor fietsen, auto's, vrachtwagens en het spoor. Deze inspanningen bundelen we in een doelgericht actieplan met maatregelen op korte-, middellange- en lange termijn. Samen bouwen we aan een mobiliteitslandschap dat de Zuiderkempen duurzamer, leefbaarder en toekomstbestendig maakt.

De deputatie van de provincie Antwerpen:

voorzitter

Cathy Bex, gouverneur

leden

Luk Lemmens - Kathleen Helsen
Jan de Haes - Mireille Colson

provinciegriffier

Maarten Puls

opdrachtgever van de studie

Dienst Mobiliteit

opdrachthouders van de studie

Vectris, Stramien

redactie en opmaak brochure:

O2

Verantwoordelijke uitgever:

Wim Lux, departementshoofd departement Ruimte,
Erfgoed en Mobiliteit (DREM), Koningin Elisabethlei 22,
2018 Antwerpen



namens de deputatie,

Mireille Colson

inhoud

00. Inleiding	04	01. Waarover gaat het?	06
00. Inhoudsopgave	05	02. Samenwerking	07
		03. Doelstellingen en uitgangspunten.....	08
		04. Wegen voor doorgaand en plaatselijk verkeer	09
		05. Waar willen we het vrachtverkeer?.....	11
		06. Overwegvrij spoornet.....	14
		07. Autoluwe mobiliteitskamers	15
		08. Fietsnetwerk.....	19
		09. Ruimtelijke ordening en mobiliteit.....	20
		10. Ontsnipper het landschap	22
		11. Actieplan	24



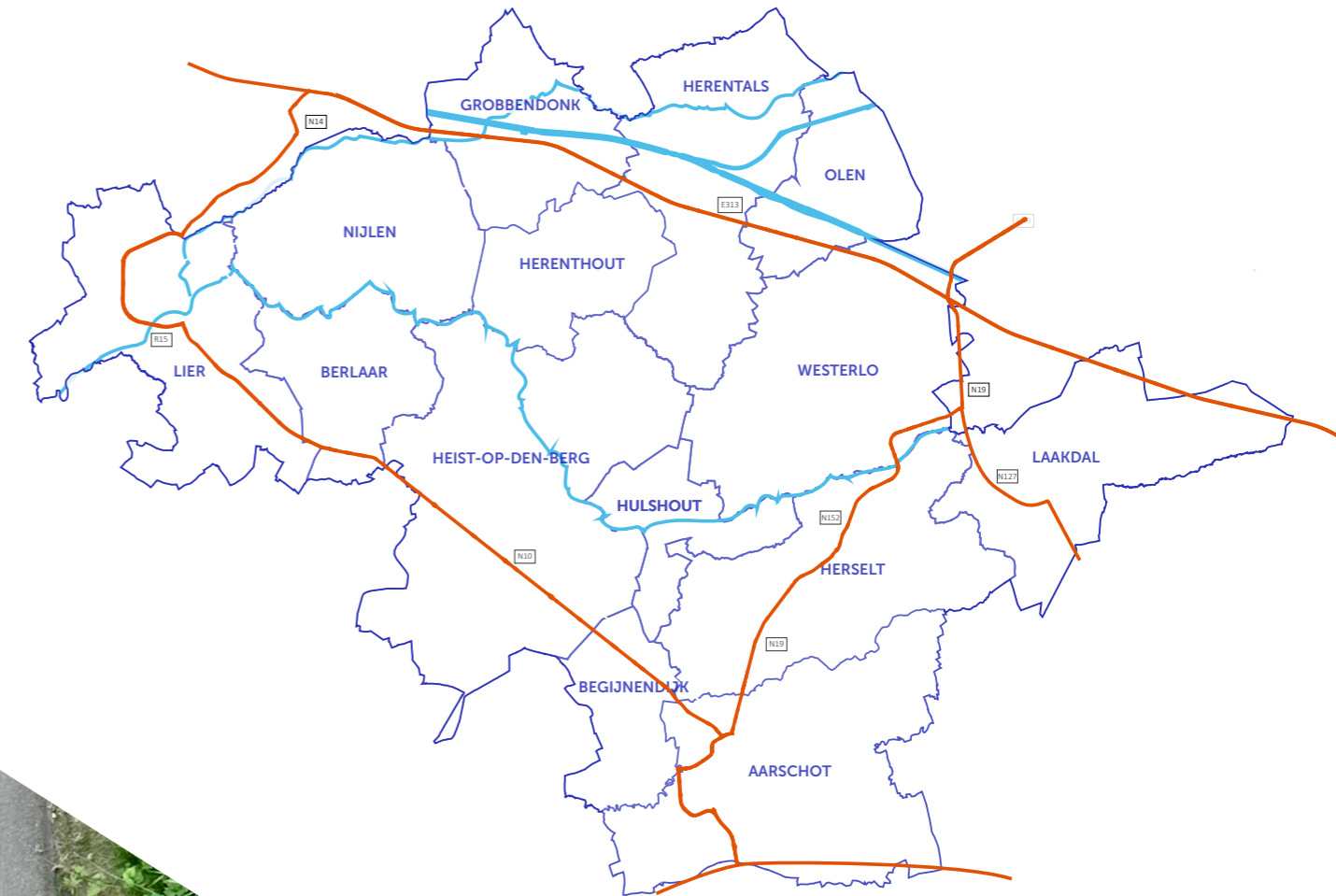
waarover gaat het?

Het Mobiliteitsplan Zuiderkempen is een bovengemeentelijk mobiliteitsplan. Omdat mobiliteit niet stopt aan de gemeentegrenzen en omdat we samen sterker staan om bepaalde vraagstukken aan te pakken, hebben de gemeenten van de Zuiderkempen de handen in elkaar geslagen, gesteund door de provincie. Eerder deden ook de gemeenten van de Noorder- en Middenkempen dit, met succes. We mikken in het bijzonder op die aspecten die we als gemeente niet alleen aan kunnen, waar samenwerking voordeel biedt.

Het plan gaat over het **fietsbeleid**, het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en de doorstroming verbeteren op de verbindingswegen, de leefbaarheid van dorpskernen, de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, de veiligheid van spoorwegovergangen, ...

Het **mobiliteitsplan** is parallel opgemaakt met het Regionaal Mobiliteitsplan Kempen. Dit plan geeft voeding aan het regionaal mobiliteitsplan. Maar het actieplan Zuiderkempen dekt een studiegebied van kleinere schaal af, en is daardoor gedetailleerder uitgewerkt. Daarnaast is er ook een overlap met de vervoerregio's Antwerpen, Mechelen en Leuven.

Het plan vertrekt vanuit een **globale visie**. Hierbinnen werden doelstellingen bepaald, en acties die daaraan bouwen. De acties worden uitgevoerd door de verschillende overheden die aan het plan meewerkten.



samen werking

Dit plan kwam tot stand dankzij een nauwe samenwerking met de Provincie Antwerpen, op vraag van de deelnemende gemeenten Aarschot, Begijnendijk, Berlaar, Grobbendonk, Heist-op-den-Berg, Herentals, Herenthout, Herselt, Hulshout, Laakdal, Lier, Nijlen, Olen en Westerlo.

Omdat de provincie zelf geen wegbeheerder is, kan zij een neutrale positie innemen en een rol als facilitator opnemen. Verder kwam er ook inbreng van federale en Vlaamse overheden, de politiezones, middenveldorganisaties en specifieke actoren. Er was verder nauwe samenwerking met AWV, Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Infrabel, NMBS, De Lijn. Het plan illustreert hoe onafhankelijke overheden via samenwerking het resultaat versterken. Studiebureau Vectris stond in voor de inhoudelijke ondersteuning.

doelstellingen en uitgangspunten

Het plan gaat uit van duidelijke doelen, die als fundament dienen voor de visie en de geplande acties:

- Verbetering van de **verkeersveiligheid** door infrastructuur aan te pakken en gerichte veiligheidsmaatregelen in zowel stedelijke als landelijke gebieden.
- Vermindering van de **negatieve impact** van gemotoriseerd verkeer op de woonkernen, door maatregelen die verkeershinder beperken en de levenskwaliteit verhogen.
- Verbetering van de **doorstroming** van autoverkeer en openbaar vervoer door knelpunten aan te pakken.
- Betere toegankelijkheid van bedrijventerreinen voor alle vervoersmiddelen, met een focus op verkeersveiligheid, efficiëntie en het stimuleren van alternatieve **transportmethoden**.
- Stimuleren van de **'modal shift'**: een verschuiving van autovervoer naar duurzamere opties zoals fietsen, wandelen en openbaar vervoer.
- Naadloze integratie met **ruimtelijk beleid**, zodat mobiliteit aansluit bij de ontwikkeling van woongebieden, bedrijventerreinen en andere belangrijke bestemmingen.

In mensentaal: het plan wil veiliger wegen, minder overlast van gemotoriseerd verkeer in dorpen, soepeler privaat en openbaar vervoer, gemakkelijkere toegang tot werkgebieden. Het wil het autogebruik doen dalen en een slimme koppeling maken tussen hoe we ons verplaatsen en hoe we onze ruimte inrichten.



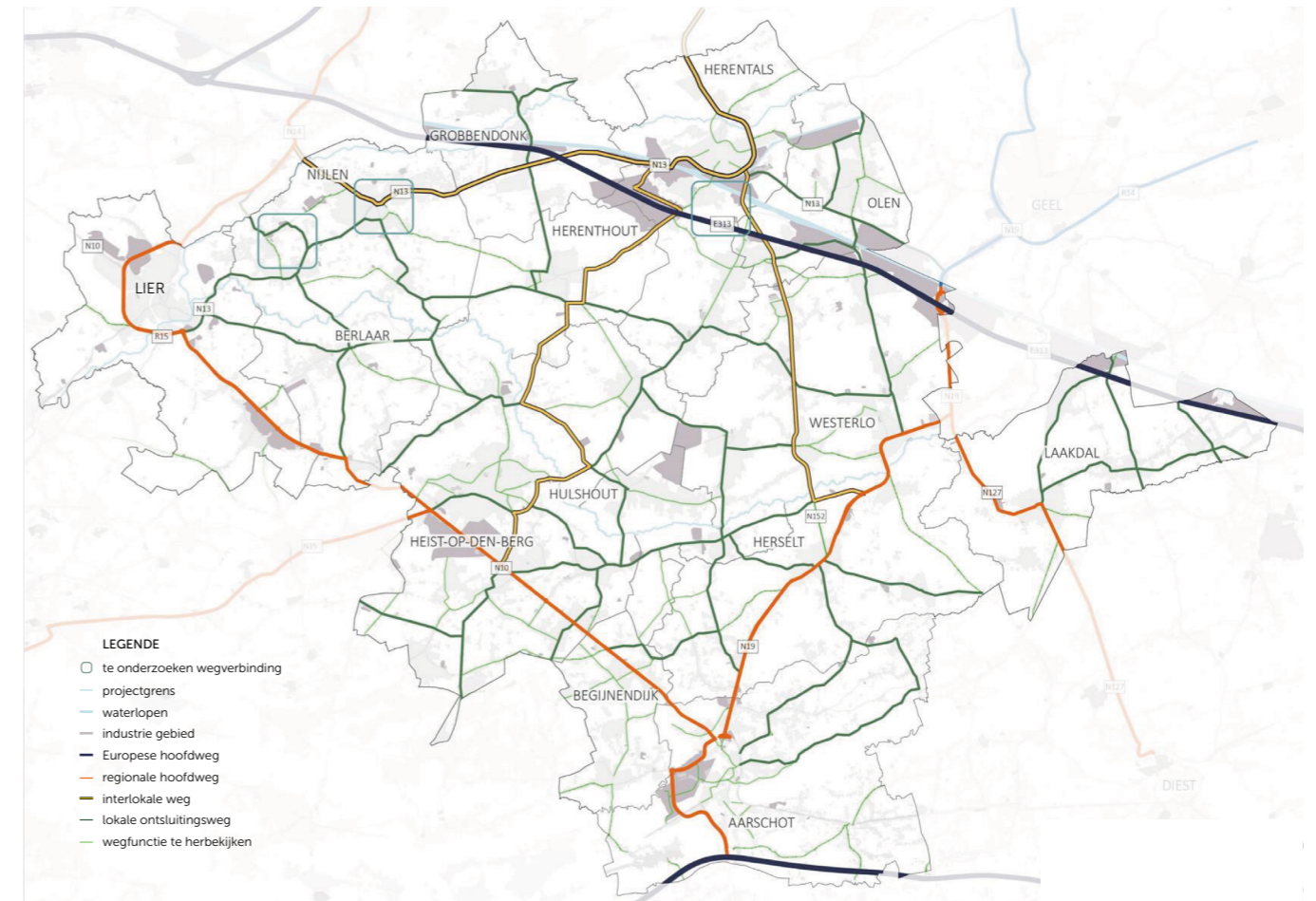
wegen voor doorgaand en plaatselijk verkeer

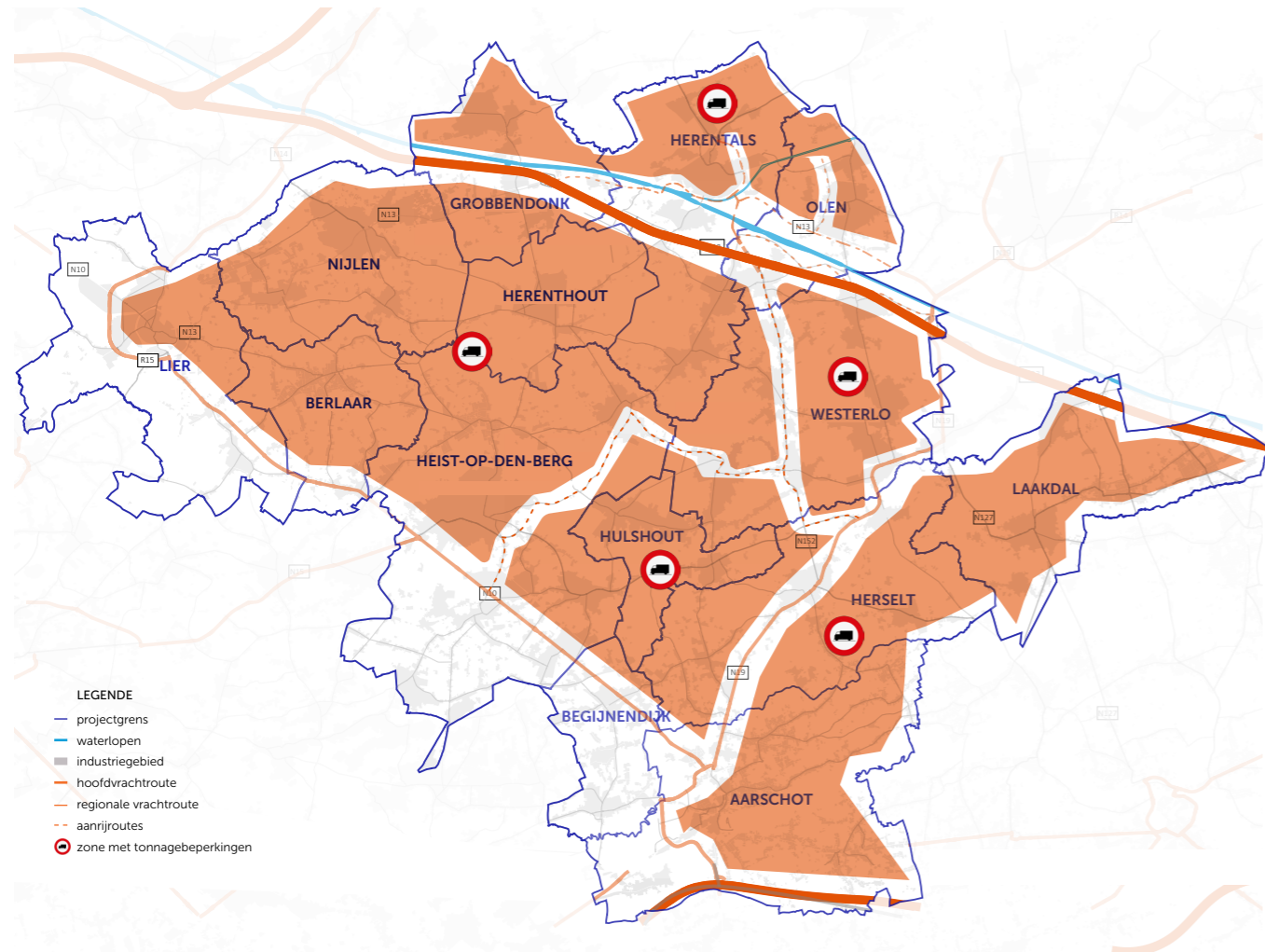
Het plan werkt aan een robuust wegennet. Dat wil zeggen dat het netwerk zo is ontworpen en beheerd dat het effectief blijft functioneren onder verschillende omstandigheden, zoals piekverkeer, ongevallen, of onderhoudswerkzaamheden.

Het netwerk van wegen krijgt een indeling. Er zijn wegen voor doorgaand verkeer en wegen voor lokaal bestemmingsverkeer. Er komen maatregelen zoals snelheidsbeperkingen, wegaanduidingen of beperkingen in doorgang die ervoor zorgen dat het juiste verkeer op de juiste wegen blijft. Sluipverkeer gaan we dus actief tegenwerken.

De indeling van de wegen krijgt de technische term 'wegencategorisering'. Het deelt het wegennet in volgende categorieën in:

- **Hoofdwegennet:** Europese en Vlaamse hoofdwegen voor doorgaand verkeer, die een ruw raster over de brede omgeving leggen.
- **Dragend netwerk:** regionale- en interlokale wegen voor verplaatsingen binnen de regio of tussen de verschillende gemeenten. De mazen van deze twee netwerken worden steeds fijner.
- **Lokale wegen:** deze liggen in gebieden die vlot toegankelijk zijn voor wie met de auto naar een lokale bestemming rijdt, maar waar doorgaand autoverkeer wordt tegengehouden. Hier dus geen rasternetwerk van wegen, enkele aftakkingen tot aan de bestemmingen. Het beleidskader spreekt van ontsluitingswegen en erftoegangswegen, twee gradaties van lokale wegen. De erftoegangswegen staan niet op het kaartje hiernaast.





waar willen we het vrachtverkeer?

De Zuiderkempen worden ontsloten voor het **vrachtverkeer** via de E313, N10, N14, N19. Doorgaand vrachtverkeer moet steeds en enkel gebruik maken van dit hoofdwegen-net.

Vrachtverkeer dat vertrekt bij bedrijven binnen de Zuiderkempen wordt zo snel mogelijk **afgeleid** naar dit netwerk van hoofdwegen. Daarbij geldt als vuistregel dat een vrachtwagen op weg naar dit netwerk minimaal via dorpskernen en bebouwde kommen mag rijden.

Net zoals voor de wegencategorisering bevat het plan een kaart met het 'vrachtrouten netwerk'. Die bevat hoofdvrachtroutes, regionale vrachtroutes en aanrijroutes. De meeste industrieterreinen bevinden zich aan of nabij de **hoofdvrachtroutes en regionale vrachtroutes**. Voor het industrieterrein bij Hulshout-Heultje zijn drie aanrijroutes ingetekend.

Enkel wanneer een vrachtwagen moet laden of lossen is hij elders welkom, op wegen die niet tot het vrachtrouten netwerk behoren. Voor doorgaand verkeer gelden in de mazen van het netwerk **tonnagebeperkingen**.



overwegvrij spoornet

Door de invoering van het ETCS, het Europees automatisch beveiligingssysteem, kunnen treinen op een veilige manier korter na elkaar rijden. Dit is belangrijk: de spoorcapaciteit verhoogt, net wat we willen als we van de wagen op het spoor willen overschakelen. Maar drukker spoorwegen hebben ook hun nadelen. Een defecte overweg veroorzaakt meteen vertragingen en files. Nadelig voor stiptheid, betrouwbaarheid en verkeersleefbaarheid.

De spoorweguitbater streeft daarom naar **overwegvrije spoorwegen**. Dit biedt voordelen zoals capaciteitsverhoging, betere stiptheid, aantrekkelijker openbaar vervoer en minder wachttijden aan de slagbomen. Het draagt

zo ook bij aan klimaatdoelen, verkeersveiligheid en een veiligere omgeving voor fietsers en voetgangers.

Het plan voor de Zuiderkempen steunt daarom de uitbouw van die overwegvrije spoorwegen. Niet elke overweg zal vervangen worden door tunnels en bruggen voor auto's. Zo kan op een reeks wegen waar de overgang verdwijnt het sluipverkeer mee verdwijnen, en maken we de fiets- en voetgangersnetwerken autoluw. Dit maakt wandelen en fietsen veiliger en aangenamer.

autoluwe mobiliteitskamers

Het concept van 'autoluwe mobiliteitskamers' in het plan richt zich op het afbakenen van gebieden waar het autoverkeer beperkt is. Dit kan:

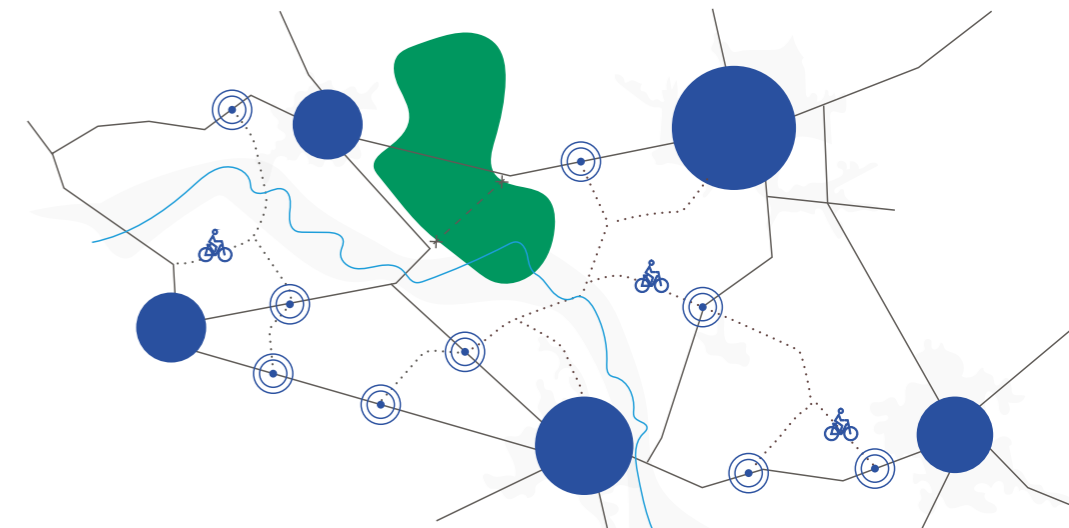
- in de mazen tussen het hoofdwegennet en het dragend wegennet van de wegencategorisering, punt 4
- in het stedelijk weefsel van de kernen en dorpen.

Een autoluwe mobiliteitskamer is bedoeld om de **leefbaarheid en verkeersveiligheid** erin te verhogen. In deze zones wordt de nadruk gelegd op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De autoluwe wegen binnen deze mobiliteitskamers benutten we dan als fietsroutes. Het doorgaand autoverkeer wordt er ontmoedigd of omgeleid. Hierdoor

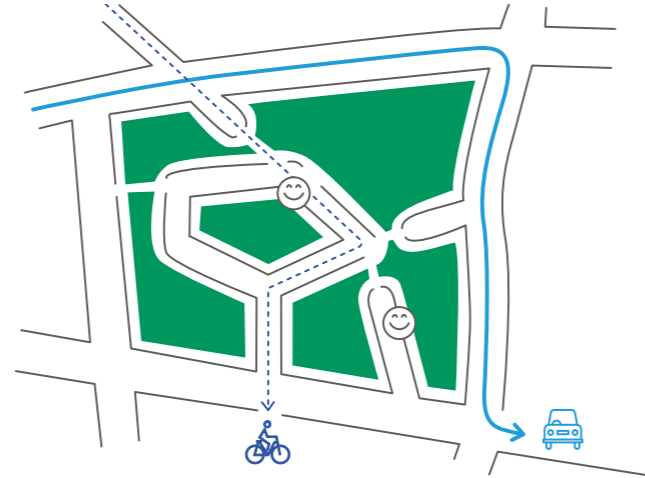
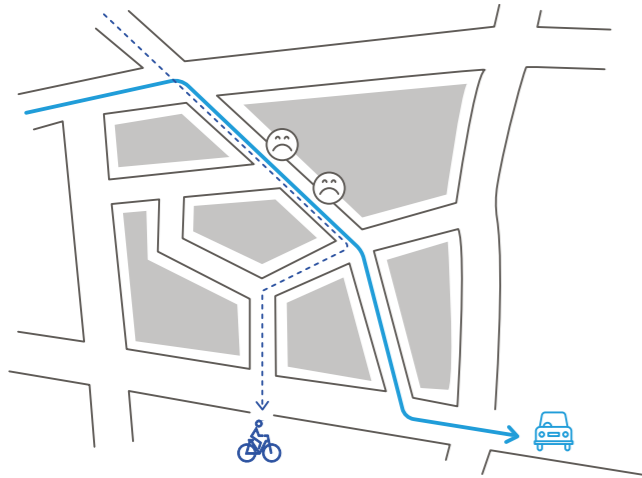
ontstaat een veiligere en aangenamere omgeving voor wie er moet zijn. De verkeersdruk neemt af en we dragen bij aan een betere luchtkwaliteit ter plaatse.

De autoluwe mobiliteitskamers worden gezien als essentiële elementen in de strategie om duurzamere mobiliteit in de regio te bevorderen.

In een verstedelijkte omgeving gebruiken we het principe van 'fix-the-mix' voor gemengd verkeer:



fix-the-mix



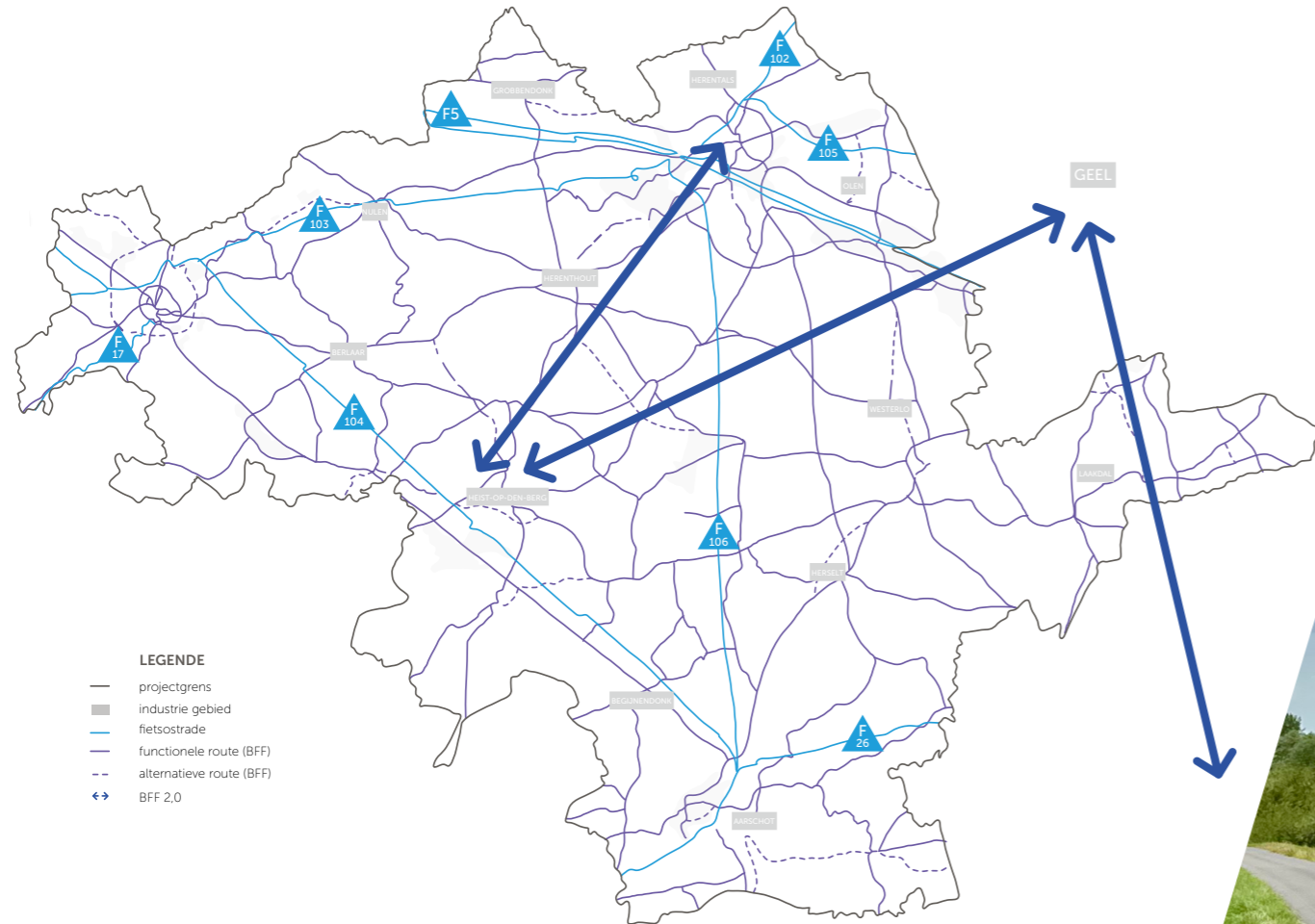
voor:

- de snelste route is dwars door de wijk
- aantrekkelijk voor auto's én fietsers
- fietsers gemengd met doorgaand verkeer
- geen ruimte voor fietspad
- onveilig, onprettig en inefficiënt

na:

- dankzij filters blijven auto's op de verbindingsweg
- wijkroute is een verkeersluwe fietsroute
- fietsers gemengd met beperkt lokaal verkeer
- geen fietspad nodig
- veilig, prettig en efficiënt





fiets netwerk

Het plan wil een fietsnetwerk realiseren met fietsostrades, fietspaden en bij gemengd verkeer veilig fietsen in autoluwe omgevingen.

Ook hier is dus sprake van een hiërarchie. Bovenaan, voor doorgaand fietsverkeer op iets langere afstand, staan de fietsostrades. Eronder de bovenlokale functionele fietsroutes, voor wie met de fiets uit werken of naar school gaat in een buurgemeente. Dit wordt aangevuld met andere fietspaden voor functioneel of recreatief gebruik, en door veilig fietsen in een gemengde stedelijke omgeving.

Dit is van belang voor verschillende redenen:

Het moedigt mensen aan om de fiets te gebruiken voor **dagelijkse verplaatsingen**. Dit draagt bij aan duurzame mobiliteit en vermindert de afhankelijkheid van auto's. En dat is dan weer gunstig voor het verminderen van verkeersopstoppingen en de uitstoot van CO₂, NO_x, fijn stof, Door fietsers een degelijk fietsnetwerk te bieden verbetert de **doorstroming**, zowel voor de fietsers zelf als voor de autogebruikers. Het lost capaciteitsproblemen op.

- Toegang tot bedrijven voor werknemers met de fiets zal verbeteren door het fietsnetwerk aan bedrijventerreinen te koppelen.



ruimtelijke ordening en mobiliteit

We stellen onze doelstellingen voor de Zuiderkempen op met het ruimtelijk beleid als kader. Binnen het provinciaal ruimtelijk beleid hanteren we vier ruimtelijke principes: zuinig ruimtegebruik, veerkracht, nabijheid en bereikbaarheid, en eigenheid. Mobiliteitsbeleid kan niet los staan van ruimtelijk beleid en omgekeerd. Mobiliteitsbeleid dient bij te dragen aan de ruimtelijke doelstellingen. En ruimtelijk beleid stemt zich af op mobiliteitsvraagstukken.

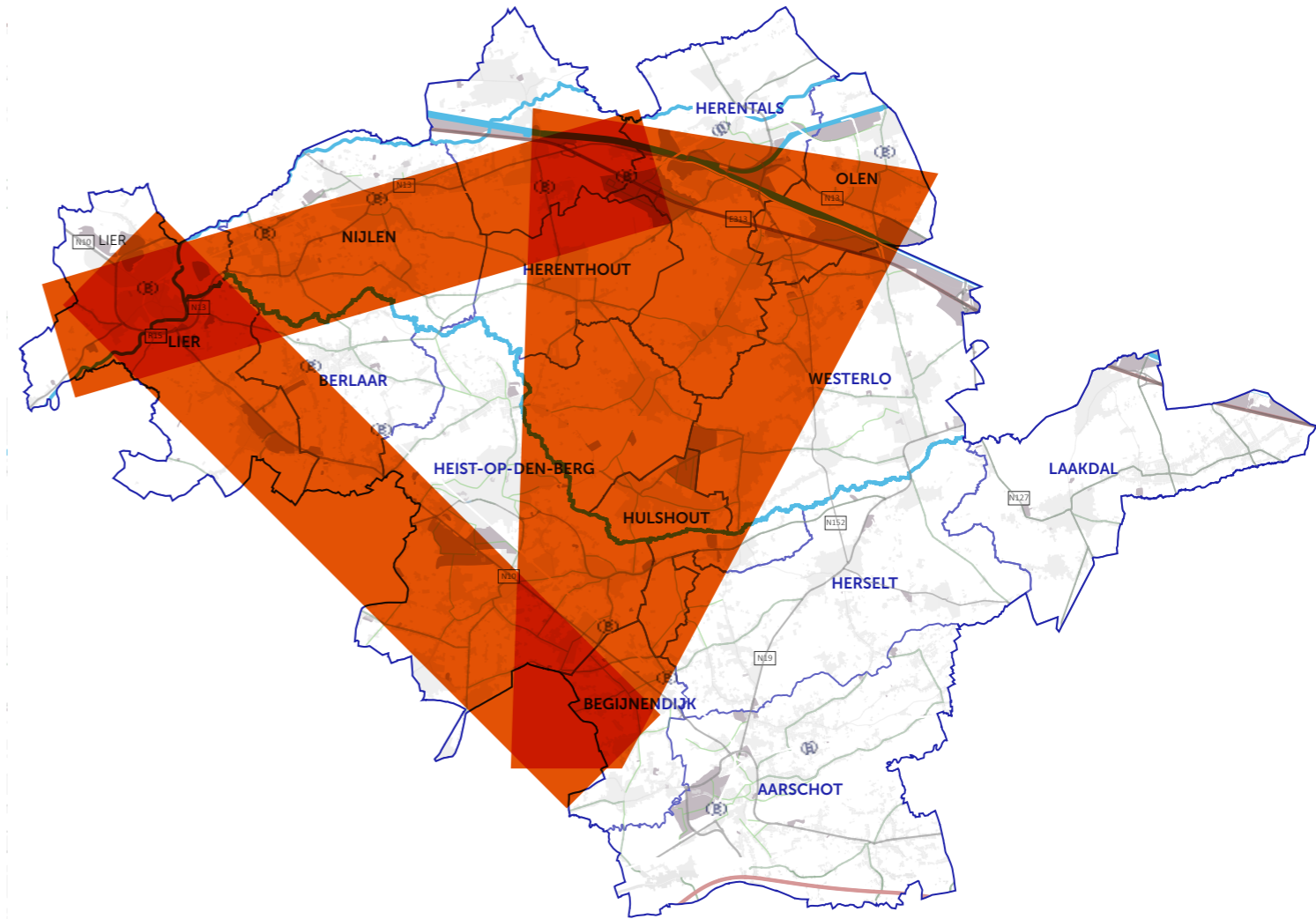
In de Zuiderkempen willen we de mobiliteit bundelen in wat we noemen 'multimodale corridors'.

Hier bundelen we de belangrijkste assen voor openbaar vervoer, de fietsostrade en de regionale of interlokale wegen. Mensen hebben daar alle mogelijkheden om zich te verplaatsen op de manier die ze verkiezen. Het doorgaand verkeer blijft binnen de corridor en waaiert niet uit over de rest van het landschap. De corridor is de ideale plaats om een nieuwe school, sporthal, bib, winkels, wooneenheden, kantoren of andere verkeersaantrekkende activiteiten te plaatsen.

Dit is echter geen vrijgeleide om de multimodale corridor vol te bouwen, ontwikkelingen gebeuren met respect voor de omgeving en de **open ruimte**. Zo zijn ze vlot en ook duurzamer bereikbaar. Er is een corridor Aarschot – Lier, Aarschot – Geel/Herentals en Herentals – Lier waarin we alle

vormen van mobiliteit bundelen. Tussen Heist-op-den-Berg en Herentals zien we vooral interlokale verbindingen.

De stations op het spoornet fungeren als belangrijke toegangspoorten voor de Zuiderkempen. Hier sluit het trein-aanbod aan op de bus, en zetten we in op een goede bereikbaarheid met de fiets. De stationsomgevingen zijn ook de logische plekken voor verdichting op maat van de betrokken stad of gemeente.





10

ontsnipper het landschap

Vandaag is het landschap versnipperd en dat heeft een negatieve impact op wilde planten en dieren. De autowegen doorsnijden het landschap zodanig dat er voor sommige wilde dieren slechts snippers overblijven waarbuiten ze zich moeilijk kunnen verplaatsen. Ze raken de vele wegen niet over. De weg wordt een grens waarvan de dieren wegblijven omwille van de verstoring door geluid en beweging. Of ze wagen de oversteek toch en worden aangereden. Vele dieren eindigen op die manier als verkeersslachtoffers.

Het plan voorzien twee strategieën.

- Ontsnippen door veilige **oversteekkansen** te voorzien via infrastructuur. Hiernaast ziet u een tunnel bedoeld voor padden en kleinere dieren, al zal de vos er ook wel door kunnen.
- Ontsnippen door wegen, die hun nut verloren zijn maar wel nog natuurgebieden doorsnijden, te **ontharden** en dus letterlijk op te breken. Dat kan voor wegen die niet bestemd zijn voor doorgaand verkeer en geen betekenis meer hebben voor ontsluiting of waar er voor ontsluiting goede alternatieven zijn.

Mogelijke voorbeelden zijn de Lindekensbaan dwars doorheen de Kesselse Heide, die voor ontsluiting alternatieven heeft, en de Kruiskensbaan die de Kruiskensberg doorsnijdt. Beide cases liggen in de gemeente Nijlen.

actie plan

Het actieplan omvat 185 concrete acties, met doelstellingen, prioriteit, trekkers en partners. De acties zijn opgesplitst in beleidsmatige acties, ruimtelijke acties, opmaak van verkeers- en vervoersplannen en infrastructuurprojecten. Al deze acties kan men samenvatten in:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de regionale en interlokale wegen.
- Opmaak van studies om een overwegvrij spoornet te realiseren.
- Optimalisatie van de ontsluiting van bedrijventereinen voor fietsers.
- Realisatie van een vrachtrouten netwerk en het weren van doorgaand vrachtverkeer in de dorpskernen.
- Herinrichting van doortochten in sommige dorpskernen.
- Het verder realiseren van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk door aanleg van fietsinfrastructuur en autoluwe fietsroutes.
- Het realiseren van autoluwe landschapskamers.







DIENST MOBILITEIT

Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Koningin-Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
www.provincieantwerpen.be , T 03 240 66 97
Zuiderkempem@provincieantwerpen.be