

Beleidsplan

GMP Schoten
september 2018

Documentbeschrijving

Titel	Beleidsplan
Ondertitel	GMP Schoten
Aantal pagina's	76
Pulicatie nummer	1056
Datum	september 2018
Auteurs	Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Gemeente Schoten
Contactpersoon	Erika Baluwé

Inhoudsopgave

Inleiding	2
I. Informatief gedeelte	4
3.1. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen.....	5
3.1.1 Lokale mobiliteitstoestand	5
3.1.2 Samenvatting van de verkenningnota en uitwerkingsnota.....	5
3.1.3 Strategische doelstellingen	8
3.2. Duurzame mobiliteitsscenario's	11
3.3. Relatie met andere beleidsplannen	12
3.3.1 Vlaams niveau.....	12
3.3.2 Plannen Schoten.....	13
II. Richtinggevend gedeelte	14
3.4. Operationele doelstellingen.....	16
3.5. Beleidsscenario	17
3.5.1 Inleiding	17
3.5.2 Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C	17
3.5.2.1 Werkdomein A	17
3.5.2.2 Werkdomein B	26
3.5.2.3 Werkdomein C	36
3.6. Actieplan	38
3.7. Voorstel tot wijziging van beleidsplannen	45
3.8. Voorstel voor organisatie en evaluatie	46
3.9. Toetsing van de doelstellingen	47
3.10. Participatie.....	49
3.11. Bijlagen.....	51
3.11.1 Samenstelling van de GBC	51
3.11.2 Procesverloop.....	52
3.11.3 Verslagen GBC.....	53
3.11.4 Verslagen participatie.....	63

Basisbereikbaarheid: het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies met openbaar vervoer en vervoer op maat = vraaggestuurd

Basismobiliteit: basisaanbod van openbaar vervoer volgens vooraf bepaalde normen = aanbodgestuurd

BFF: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Co-modaliteit: gebruik van verschillende, op elkaar afgestemde vervoersvormen. In plaats van uit te gaan van het gebruik van de eigen wagen voor een verplaatsing, gaat co-modaliteit uit van een palet van opties waaronder gedeeld autogebruik en deelfietsen. Binnen één verplaatsing kunnen verschillende vervoersvormen worden ingezet.

Fietsbarometer: Instrument van de provincie Antwerpen waarmee de veiligheid, het comfort en het gebruik van fietsroutes in kaart wordt gebracht en dat gebruikt kan worden voor het verbeteren van de kwaliteit

GBC: Gemeentelijke Begeleidingscommissie

GFB-trajecten: groene functionele belevingstrajecten voor fietsers en voetgangers om snel, aangenaam en gezond naar school, werk of het centrum te geraken

Multimodale verplaatsingen: verplaatsingen die zijn opgebouwd uit verschillende vervoersmodi, bijvoorbeeld fiets + trein

RMC: Regionale Mobiliteitscommissie

V85: snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden

Inleiding

Algemeen kader

Volgens het decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid zal het gemeentelijk beleidsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode. Er wordt in dat verband geopteerd om het gemeentelijk mobiliteitsplan legislatiegebonden te benaderen. Het maken van een mobiliteitsplan is een proces, waarin een toekomstvisie wordt ontwikkeld.

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is een enorme hulp voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Uiteraard vormt het mobiliteitsplan voor de gemeente ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan vormt het beleidskader waarbinnen de mobiliteit in de gemeente aangepakt kan worden. Het is echter niet de bedoeling om in het mobiliteitsplan uitvoeringsplannen te voorzien. Verder studiewerk en uitwerking van plannen en projecten maken geen deel uit van het mobiliteitsplan. Ze volgen er op binnen het geschetste beleidskader.

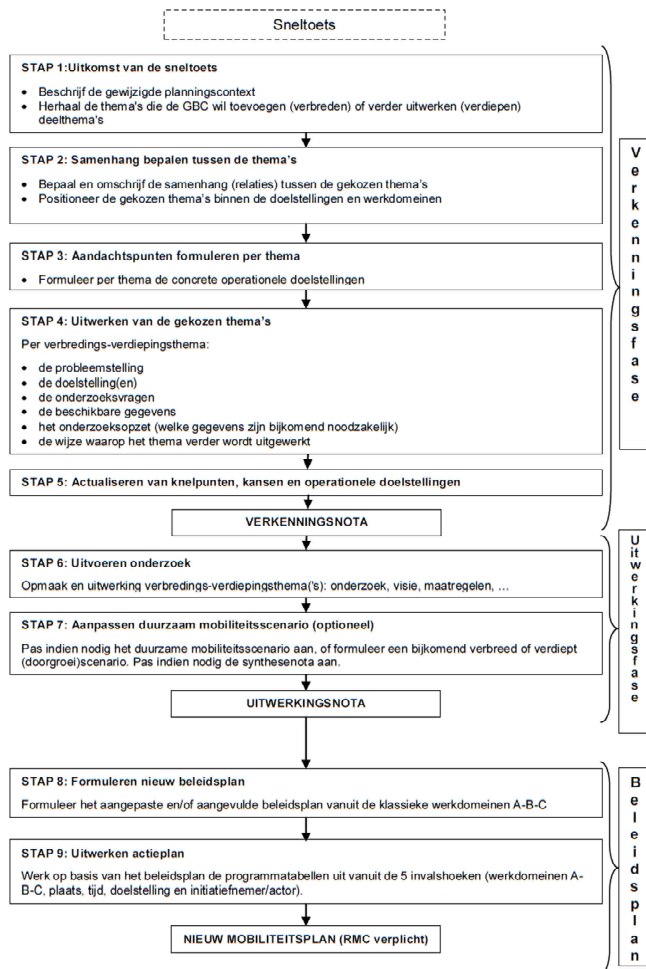
De hoofddoelstelling van het vernieuwde mobiliteitsplan is het gemeentebestuur te ondersteunen in de uitvoering van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Tot dan toe werd er in heel wat Vlaamse steden en gemeenten veelal vraagvolgend gewerkt. In de nieuwe generatie mobiliteitsplannen wil men een stap verder gaan.

Er zijn vijf belangrijke doelstellingen waarrond men wil werken:

- Bereikbaarheid
- Toegankelijkheid
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid
- Milieu.

Opzet van het beleidsplan

Spoor 2 'Verbreden en verdiepen' bestaat uit 9 stappen, verder gestructureerd in 3 fasen, respectievelijk de verkenningsfase, de uitwerkingsfase en het beleidsplan.



In deze nota wordt, in een eerste stap, het duurzaam mobiliteitsscenario toegelicht volgens de werkdomeinen A, B en C. De inhoud van deze domeinen omvat het volgende:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen (en hun mobiliteitseffecten)
- werkdomein B: netwerken per modus
- werkdomein C: ondersteunende maatregelen

Dit proces leidt tot een aangepast en geactualiseerd mobiliteitsplan met teksten, kaarten en figuren, dat conform de methodiek en gestructureerd volgens de werkdomeinen is samengesteld.

Vervolgens wordt er volgens deze werkdomeinen een actieprogramma opgesteld. Dit is een overzichtelijke, verkorte en schematische weergave in tabelvorm van het mobiliteitsplan. De methodiek wordt echter niet uitsluitend voor de klassieke werkdomeinen doorlopen, maar wordt daarnaast ook vanuit vier andere invalshoeken benaderd.

Deze laatste stap zal uiteindelijk aanleiding geven tot een totaal van vijf programma-tabellen:

- het actieprogramma A-B-C
- het werkprogramma
- het investeringsprogramma
- het beleidsprogramma
- het takenprogramma.
- I. Informatief deel

I. Informatief gedeelte

3.1. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

3.1.1 Lokale mobiliteitstoestand

De lijst met knelpunten en kansen werd geactualiseerd in het kader van het onderzoek en nieuwe ontwikkelingen.

3.1.1.1 Knelpunten

Kaart 1: Knelpunten

Gemotoriseerd verkeer

- toegenomen verkeersdruk die leidt tot congestie: voornamelijk op de grote assen:
 - Bredabaan
 - Ridder Walter van Havrelaan / Kopstraat
 - Brechtsebaan / Elshoutbaan / Botermelkbaan
- in woonwijken is er sprake van doorgaand sluipverkeer, voornamelijk in de woonparkgebieden ten oosten van het kanaal maar stelt zich ook in enkele straten westen van het kanaal
- in een aantal dichtbebouwde woonwijken is de parkeerdruk op het openbaar domein erg groot

Openbaar vervoer

- met de afbraak van de Ilzerlaanbrug is de reistijd met het openbaar vervoer verlengd waardoor deze modus minder aantrekkelijk is geworden
- het ziekenhuis Jan Palfijn (Merksem) ligt vlakbij de gemeente, doch men kan er niet rechtstreeks naar toe met het openbaar vervoer, een overstap bij een rit op zulke korte afstand maakt het openbaar vervoernetwerk onaantrekkelijk

Fietsnetwerk:

- ontbrekende schakels in het bovenlokaal fietsroutenetwerk
- kwaliteit van sommige fietsroutes voldoet niet aan de normen van het Vademe-cum fietsvoorzieningen

Voetgangersnetwerk;

- beperkte verblijfskwaliteit in het centrum

3.1.1.2 Kansen

- Schoten ligt op fietsafstand van Antwerpen en de haven en het bovenlokaal fietsroutenetwerk (inclusief fietsostrades) begint stilaan vorm te krijgen
- experimenten met openbaar vervoer op water kunnen misschien voor Schoten een meerwaarde zijn

3.1.2 Samenvatting van de verkenningsnota en uitwerkingsnota

In de verkenningsnota werden een aantal thema's benoemd die verbreed en verdiept dienden te worden. Het betrof volgende thema's:

- Snelheidsbeleid
- Wegencategorisering

- Doorstroming (gemotoriseerd verkeer en OV)
- Parkeren
- Openbaar vervoer
- Afstemmen milieu en ruimtelijk beleid

De uitwerkingsnota beschrijft het resultaat van dit onderzoek. Een aantal thema's werden gebundeld vanwege hun samenhang (wegencategorisering, doorstroming en sluipverkeer).

Snelheidsbeleid

In het onderzoek naar het thema snelheidsbeleid werd voor 6 zones gekeken naar enerzijds de haalbaarheid voor de invoering van een zone 30 en anderzijds de wenselijkheid/noodzaak hiervoor. Voor de haalbaarheid werd gekeken naar volgende criteria:

- beschikbare snelheidsmetingen: hoe snel wordt er nu werkelijk gereden (V85 snelheidsmetingen)
- de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen
- het wegbeeld: breed wegbeeld versus smal wegbeeld
- horizontaal alignement.

Op het vlak van wenselijkheid werd gekeken naar volgende criteria:

- aanwezigheid trottoir
- aanwezigheid school, kinderopvang
- straten die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk.

Het resultaat van dit onderzoek bracht een classificatie van deze zones. Zones waar het heel erg wenselijk is en bovendien gemakkelijk uit te voeren is, zouden een hoge prioriteit kunnen krijgen. Zones waar de wenselijkheid beperkt is en bovendien moeilijk uitvoerbaar, zouden een lage prioriteit kunnen krijgen.

Tijdens de besprekingen werd er geen draagvlak gevonden voor een stapsgewijze invoering van bijkomende zones 30 in de woonparkgebieden. Naar prioritering van de zones, volgens de voorgestelde methodiek, bleek het voor de gemeente ook niet werkbaar te zijn. De methodiek hield immers geen rekening met opportuniteiten zoals geplande wegenis- en rioleringswerken.

In de plaats wordt een selectieve invoering van sectie 30 en zone 30 door middel van een participatieve aanpak voorgesteld per zone. Bij deze processen wordt tevens ook de verkeerscirculatie onder de loep genomen om doorgaand verkeer te beperken.

Wegencategorisering / doorstroming / sluipverkeer

In de Verkenningsnota werd een methodiek voorgesteld waarbij de grootte van het sluipverkeer in een wijk door gegevens van verkeerstellingen te confronteren met ramingen van de verkeersgeneratie door de wijk zelf. Bij toepassing van deze methodiek bleek dit echter onmogelijk te zijn voor wijken die niet sterk afgebakend zijn (met veel in- en uitgangen van de wijk). Bovendien zijn de resultaten voor die wijken waar het wel mogelijk was (Deuzeld-oost, Deuzeld-West, Elshout, Ter Heide) erg onbetrouwbaar.

In de plaats wordt een methodiek voorgesteld waarbij we op basis van de gekende verkeersintensiteiten een verkeersdruktebeeld opstellen. Deze wordt vervolgens getoetst aan de bestaande wegencategorisering. Op basis van deze confrontatie kan dan afgeleid worden in welke straten te veel (doorgaand) verkeer aanwezig is.

Het onderzoek naar wegencategorisering gebeurde op 3 vlakken:

- Alle toegangen tot een lokale weg type 3 werden gescreend om na te gaan of ze momenteel leiden tot sluipverkeer EN of het sluiten zou leiden tot een sterke afname van de bereikbaarheid.
 - De effecten van het verplaatsen van Hoogmolenbrug op de wegencategorisering werden bepaald.
 - De functie van Kopstraat werd onder de loep genomen. Momenteel is dit een lokale weg type III maar vervult in de praktijk een functie als lokale weg, type I.
- Het onderzoek naar wegencategorisering bracht een aantal wijzigingen op het vlak van wegencategorisering. De realisatie van een ringstructuur in het centrum moet het mogelijk maken om het doorgaand verkeer om te leiden en de verblijfskwaliteit in het centrum te verhogen.

Openbaar vervoer

Met het verdwijnen van IJzerlaanbrug is de reistijd van de busverbinding tussen Schoten en Antwerpen verlengd. Het onderzoek vergeleek verschillende varianten voor een verbinding tussen de gemeente en Antwerpen:

- rechtstreekse verbindingen (huidige situatie of via Deurne)
- routes met een overstap (overstap aan Merksem Oudebareel op tramlijnen 2 en 3, overstap aan Deurne op tramlijn 5 of overstap aan station Antwerpen Luchtbal)

Deze varianten werden getoetst op het vlak van:

- frequentie
- reistijd
- wachttijd
- bezettingsgraad tram aan overstap
- wandelafstand
- aantal overstaprichtingen (bereikbaarheid vanuit het overstappunt).

De conclusie van dit onderzoek was dat een rechtstreekse lijn de voorkeur geniet. Bij een overstap model, vermindert de aantrekkelijkheid van een busverbinding (langere reistijd, kleinere kans op een zitplaats, overstapaccommodatie dat nog niet optimaal is).

Parkeren

Het onderzoek met betrekking tot het parkeren had verschillende luiken:

- Voor woonstraten waar problemen werdenesignaleerd werd in de late avond werden de bezettingsgraden gemeten.
- Voor het centrum werd een parkeerduuronderzoek uitgevoerd in en nabij de blauwe zone.
- Eveneens voor het centrum werd een bevraging uitgevoerd zowel op straat als online. Er werd gepeild naar het motief, de vervoerswijze, de parkeerduur, de mate van problemen (zowel op het vlak van parkeren als wandelcomfort) en er werd gepolst naar de grootte van de blauwe zone.

Het parkeeronderzoek in woonstraten bracht aan het licht dat het probleem wel groot is in sommige straten maar zonaal bekeken was het beeld meer genuanceerd. Daar waar infrastructurele maatregelen mogelijk zijn, worden deze ingepland. Voor de plekken waar dit niet mogelijk is, moeten sensibiliseringsacties mensen aanzetten tot het gebruik van hun garage (indien zij er hebben) en op hoffelijkheid op het vlak van parkeren.

In een aantal straten waar de parkeerdruk door bewoners groot is, blijkt parkeren in de voortuinstrook toegelaten te zijn. Dit werd geregeld in een gemeentelijke veror-

dening. Het doel was om extra parkeerplaatsen te creëren maar de praktijk blijkt anders. In tegenstelling tot de verwachtingen, blijkt dat bewoners hun tweede wagen niet voor de uitrit van de verharde strook parkeren. Bovendien blijken de parkeervakken op privaat domein breder te zijn uitgevoerd dan toegelaten. Deze maatregel heeft dus een averechts effect gehad: er zijn nu minder beschikbare parkeermogelijkheden wanneer de bewoners niet thuis zijn.

Wat de blauwe zone betreft moet werd vastgesteld dat de blauwe zone te vaak wordt belast met langparkeerders. Handhaving moet dus worden opgevoerd en uit de beschikbare informatie kan voorlopig worden geconcludeerd dat deze misschien kan worden ingekrompen.

De bevraging bracht volgende zaken aan het licht:

- Het parkeren op deze parkings gebeurt grotendeels in functie van winkelen. De overige motieven mag men echter niet vergeten: bezoek, werk en eigen zaak.
- Met betrekking tot de vervoerswijzekeuze is het niet verrassend dat het merendeel antwoordt doorgaans met de auto te komen: de bevraging gebeurde immers aan parkings. En toch antwoorde 27% doorgaans niet met de auto te komen. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel om naar het winkelcentrum te gaan van de respondenten die via de website de bevraging hebben ingevuld. Dit staat in schril contrast met de bevraging op straat. Wel een constante is dat er nagenoeg niemand met het openbaar vervoer komt.
- De respondenten ondervinden soms tot vaak problemen bij het zoeken naar een parkeerplaats. Mogelijke oorzaken zijn: onoverzichtelijkheid, hoge verwachtingen of echt een tekort aan parkeerplaatsen.
- De resultaten van de bevraging over de parkeerduur stroken niet met de parkeerduur-metingen

Afstemmen met milieu en ruimtelijk beleid

Tijdens het proces werd met de opstellers van de actualisatie van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan overlegd om het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid op elkaar af te stemmen.

Wat de relatie met het milieubeleid betreft werd onderzocht welke strategieën men zou kunnen volgen en welke zinvolle acties de gemeente kan voeren. In essentie zijn 2 strategieën mogelijk die parallel kunnen worden nagestreefd:

- het aantal verplaatsingen met de auto / vrachtwagen beperken
- de verplaatsingen die nog met de auto / vrachtwagen gebeuren zo duurzaam mogelijk.

Het resultaat van dit onderzoek is een set van maatregelen die wenselijk en haalbaar zijn voor de gemeente.

3.1.3 Strategische doelstellingen

De 5 Vlaamse strategische doelstellingen vormen het uitgangspunt voor de ontwikkelingen binnen Schoten. De doelstellingen zijn vertaald en verfijnd naar niveau van Schoten.

1. Bereikbaar: *“De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.”*

Op Vlaams niveau: Een vlotte bereikbaarheid is van belang voor de economische welvaart van Vlaanderen. Daarom wordt ingezet op het terugdringen van tijdsverlie-

zen en de betrouwbaarheid van reistijden. Dat geldt voor personen- en voor goederenvervoer. Daarnaast wordt gestreefd naar een hoog comfortniveau en een goede prijs-kwaliteitsverhouding.

Vertaling naar Schoten: De verschillende wijken moeten met verschillende modi bereikbaar zijn voor bewoners en bezoekers. Daarnaast wordt er ingezet op een goede bereikbaarheid van het handelscentrum. Er wordt ingezet op de fiets en co-modaliteit. Het gebruik van deel-vervoermiddelen wordt verder gestimuleerd.

2. Toegankelijk: *"Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op een volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven."*

Op Vlaams niveau: Scholen, winkels, sport- en vrijetijdsvoorzieningen en bedrijven-terreinen dienen allemaal toegankelijk zijn om iedereen de kans te bieden om volwaardig aan het maatschappelijk leven deel te nemen. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil daarom de toegang tot een brede waaier van vervoerswijzen waarborgend door de mobiliteit te verbeteren. Iedereen moet zich ook zoveel mogelijk zelfstandig kunnen verplaatsen, zodat men minder afhankelijk is van anderen. Mobiliteit moet betaalbaar blijven, ook voor jongeren of mensen die het financieel moeilijker hebben.

Vertaling naar Schoten: In Schoten wordt ingezet op een kwalitatief hoogwaardig voetgangers- en fietsnetwerk dat een alternatief biedt voor korte verplaatsingen met de auto en geschikt is voor verplaatsingen binnen de gemeente en naar Antwerpen.

3. Veilig: *"De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers."*

Op Vlaams niveau: Het verkeer in Vlaanderen moet veiliger worden. In vergelijking met andere Europese landen scoren we slecht. Het doel is om op lange termijn (2050) het aantal verkeersdoden tot praktisch nul te herleiden en het aantal zwaar- en lichtgewonden fors te verminderen. Daarbij is extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, motorrijders en ouderen.

Vertaling naar Schoten: De gemeente zet in op het verbeteren van de verkeersveiligheid door ongevalslocaties en subjectief onveilige locaties aan te pakken. Daarbij ligt een focus op veilige fiets- en voetgangersroutes inclusief de oversteken. Schoolroutes krijgen extra aandacht.

4. Leefbaar: *"De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit."*

Vlaams niveau: Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de verkeersleefbaarheid verbeteren en ervoor zorgen dat wonen in steden en dorpskernen aantrekkelijk is en ook aantrekkelijk blijft. Daarbij moet een balans worden gevonden tussen de mogelijkheid om te verplaatsen en auto's en fietsen te stallen en de leefbaarheid van de dorpskernen en woonomgevingen. Ook moeten winkels worden bevoorrad en moeten bedrijven bereikbaar zijn. Verkeershinder en verkeersemissies die schadelijk zijn voor de gezondheid, moeten worden beperkt. Een goede inrichting van straten en pleinen verhoogt de belevingswaarde, de gebruikswaarde en dus de kwaliteit van onze leefomgeving.

Vertaling naar Schoten: Schoten zet in op het versterken het winkelgebied en de kwaliteit van de woongebieden door het verhogen van de verkeersleefbaarheid. Het

aandeel voet- en fietsverplaatsingen moet worden versterkt en (vracht)verkeer gericht gestuurd. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk beperkt zonder de bereikbaarheid in het gedrang te brengen. De verkeersstructuur moet leesbaar zijn.

5. Milieu- en natuurvriendelijk: *"De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de mobiliteitsintensiteit."*¹

Vlaams niveau: Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de schade aan natuur en milieu terugdringen door het verminderen van schadelijke verkeersemisies en versnippering van natuurgebieden en open ruimte tegen gaan door zorgvuldig ruimtegebruik. Het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen wordt zoveel mogelijk beperkt.

Vertaling naar Schoten: De gemeente zet in op het versterken van de kwaliteit van de landelijke omgeving en de verschillende natuurgebieden op haar grondgebied. Ook zet Schoten in op het terugdringen van versnippering daar waar het bij bestaande infrastructuur een knelpunt vormt en door zorgvuldige aanleg van nieuwe infrastructuur.

¹ Er is een duidelijke correlatie tussen de hoeveelheid verkeer en de immissie op mens en milieu, maar ook de snelheid is een bepalende factor: hoe sneller er wordt gereden, hoe meer emissies qua geluid, NOx, fijn stof enz.

3.2. Duurzame mobiliteitsscenario's

Het duurzaam scenario uit het mobiliteitsplan is achterhaald door nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen en wordt vervangen door volgend scenario.

Kaart 2: Scenario Duurzame mobiliteit

Het scenario vertrekt van een helder, gelaagd wegenstructuur die ook leesbaar moet zijn op het terrein.

Het meer sturen van het verkeer naar wegen die ervoor geschikt zijn, maak het mogelijk om de kwaliteit van de publieke ruimte te verhogen in het centrum en in de verblijfsgebieden daarbuiten. Dit moet in eerste instantie ten dienste staan van de voetganger en fietser.

Het fietsroutenetwerk is fijnmazig en is gericht op zowel verplaatsingen over lange afstand, als op het openbaar vervoer als op lokale verplaatsingen. Dit netwerk van routes wordt aangevuld met fietsenstallingen vanuit een doelgroepgerichte benadering.

Wat het openbaar vervoer betreft streeft de gemeente naar een behoud van de huidige dienstverlening en vraagt de mogelijkheid te onderzoeken van een tangentiële verbinding richting tussen ZNA Jan Palfijn, het centrum van Schoten en Wijnegem. Daarnaast ziet de gemeente kansen bij de inzet van een waterbus als aanvulling op het openbaar vervoer op de weg. Om co-modaliteit te verbeteren, worden de haltes uitgerust met comfortabele en veilige fietsenstallingen. Het concept Mobipunt wordt proefgedraaid op de Markt.

3.3. Relatie met andere beleidsplannen

3.3.1 Vlaams niveau

Basisbereikbaarheid

Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota 'Basisbereikbaarheid' goed. Dit vervoersconcept is een vraaggericht systeem en streeft naar een optimale inzet van middelen. Openbaar vervoer staat hierbij niet langer op zichzelf, maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk. Daarom wordt ook de samenhang met andere vervoersmodi, zoals bijvoorbeeld fiets en auto, in beeld gebracht. Finaal wordt gestreefd naar een vervoersysteem waarin co-mobiliteit een belangrijke rol speelt.

De Basisbereikbaarheid bestaat uit vier lagen:

1. Treinspoornet: sterke verbindingssassen per trein als ruggengraat van het internationaal, intergewestelijk en interregionaal openbaar vervoer.
2. Kernnet: openbaar vervoer op de grote assen waar geen treinsporen liggen, waarbij bussen en trams de grote woonkernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden.
3. Aanvullend net: aftakkingen op kernnet; ontsluitende buslijnen vanuit kleinere steden en gemeenten die het kernnet aanvullen en zorgen voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook de functionele ritten (woon-werk-, / woon-schoolvervoer, ...) ressorteren onder dit net.
4. Vervoer op maat: de efficiënte invulling van lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private, initiatieven ter ondersteuning van het kernnet. Ook doelgroepenvervoer, het lokaal vraagafhankelijk net, leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), de bediening van moeilijk te bereiken bedrijvenszones, collectieve taxi's, en andere lokale initiatieven maken deel uit van deze vervoerslaag.

Voor de implementatie van het Basisbereikbaarheidsconcept werden vervoerregio's uitgetekend. De aansturing van de mobiliteit in deze regio's wordt gedaan vanuit vervoerregioraden. Deze vervoerregioraden kunnen zelf beslissingen nemen inzake mobiliteit. Vraagafhankelijk vervoer kan dan vanuit een overlegmodel tussen lokale overheden binnen de vervoerregio worden uitgewerkt. De gemeente Schoten maakt deel uit van de vervoerregio Antwerpen, en deze vervoerregio is momenteel proefregio voor dit nieuwe concept.

Routeplan 2030

Op 15 maart 2017 hebben de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen een toekomstverbond voor de mobiliteit en de leefbaarheid van Antwerpen ondertekend

Het verbond omvat een ambitieus Routeplan 2030, waarbij:

- het stadsregionale verkeer over een stedelijke ring R1 kan rijden, die rondgevoerd wordt door middel van de geplande Oosterweelverbinding. Verder onderzoek volgt naar een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels binnen het Oosterweelproject
- het doorgaande en havenverkeer rond de stad wordt geleid via een versterkte R2 en de aan te leggen A102
- er wordt ingezet op een ambitieuze modal shift naar 50/50 (50 procent autoverkeer, 50 procent alternatieve vervoersmodi) en een slimme mobiliteit

- de overkapping van de volledige Antwerpse Ring wordt gerealiseerd zoals opgenomen in de ambitienota "Over de Ring" van intendant Alexander D'Hooghe.

De doelstelling qua modal shift vereist een doorgedreven inzet op alternatieve modi (openbaar vervoer en fiets) in de Antwerpse regio.

3.3.2 Plannen Schoten

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Schoten

Het ruimtelijk structuurplan Schoten (januari 2017) geeft richting aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. Parallel aan de opmaak van dit mobiliteitsplan, werd ook het Ruimtelijk Structuurplan geactualiseerd en in dit kader werd overleg geplaatst. Het voorliggende mobiliteitsplan is afgestemd op het geactualiseerde ruimtelijke structuurplan.

Burgemeestersconvenant

Met het burgemeestersconvenant engageren gemeenten zich mee voor de Europese en regionale inspanningen om de CO₂-uitstoot te verminderen. Ze zullen die uitstoot op hun grondgebied met minstens 40 procent terugdringen tegen 2030. Het convenant is een initiatief van de Europese Commissie en heeft aldus een belangrijke Europese uitstraling.

In het ondertekende burgemeestersconvenant is de doelstelling om de uitstoot van het transport op het gemeentelijk grondgebied (aandeel transport op uitstoot = 20% of 28.647 kg CO₂ in 2011, excl. snelweg E19 & waterwegen) te doen dalen met 20%.

II. Richtinggevend gedeelte

3.4. Operationele doelstellingen

De strategische doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 3.1.3. zijn gekoppeld aan het Vlaamse beleid, en algemeen en abstract. Aan deze 5 strategische doelstellingen zijn operationele doelstellingen gekoppeld die specifiek zijn voor het beleid in Schoten. Als tijdshorizon is voor 2025 gekozen.

Bereikbaarheid

- Voluit inzetten op co-modaliteit
- Invullen van ontbrekende (rechtstreekse) verbindingen met het openbaar vervoer
- Inschakelen van het water als 'weg' voor personen en goederen
- Een heldere en leesbare ontsluitingsstructuur (weginrichting en bewegwijzering)
- Verbeteren van de doorstroming op wegen met een verkeersfunctie
- Een doordacht, sturend parkeerbeleid.
- Een fietsparkeerbeleid dat inspeelt op de behoeften.

Toegankelijkheid

- Het stelselmatig en consequent verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar domein.
 - extra attentie bij ontwerp van openbaar domein
 - uitbouw van zorgroutes.

Veiligheid

- Het terugdringen van het aantal ongevallen:
 - de effectief gereden snelheid omlaag waar nodig
 - scheiden van fietsers op verkeerswegen
 - een leesbaar verkeerssysteem
 - veilige kruispunten met nadruk op fietsroutes
- Het verhogen van de (subjectieve) veiligheid op schoolroutes.

Leefbaarheid

- Het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de dichtbebouwde wijken én in de woonparkgebieden:
 - het verminderen van de verkeersintensiteit gemotoriseerd verkeer
 - de effectief gereden snelheid omlaag waar nodig
- Een aantrekkelijk handelscentrum waar iedereen zich thuis voelt.

Milieu- en natuurvriendelijk

- Nastreven van een duurzame modal split:
 - toename van het aantal verplaatsingen met de fiets
 - toename van het aantal verplaatsingen te voet
- Uitbouwen van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor voetgangers en fietsers
- Evolutie naar deeleconomie: deelfietsen, deelauto's.

3.5. Beleidsscenario

3.5.1 Inleiding

De gemeente Schoten staat voor een grote uitdagingen op het vlak van mobiliteit. Een aantal beslissingen op bovenlokaal niveau (A102, verdwijnen van de autoverbinding via IJzerlaanbrug, verplaatsen Hoogmolenbrug) maken dat het mobiliteitsplan bijgestuurd dient te worden. De toenemende autodruk zorgt enerzijds voor een verminderde verblijfskwaliteit in het centrum en in de woonwijken en anderzijds voor een verdere aantasting van het milieu en klimaat. De gemeente wil met haar geactualiseerd mobiliteitsplan een duurzame richting uit zonder hierbij de bereikbaarheid uit het oog te verliezen. De raakvlakken met het Klimaatactieplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuur zijn evident en versterken elkaar.

3.5.2 Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C

3.5.2.1 Werkdomein A

3.5.2.1.1 Ruimtelijke planning

In januari 2017 werd het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan herzien. Deze herziening had voornamelijk te maken met een betere integrering en actualisatie in functie van:

- algemene actualisatie van cijfers, tekst en plannen i.v.m. de reeds voltooide planning uit het bestaande GRS (nieuwe RUP's ed);
- kadering in het kader van duurzaamheid;
- het nieuwe Woonbeleidsplan;
- met nieuwe bovenlokale planning;
- Hoogmolenbrug;
- groene corridor;
- actualisering doordat het Structuurplan Vlaanderen Schoten in een andere categorie heeft geplaatst, van een "hoofddorp type III" naar een "bedrijfsondersteunend hoofddorp".

Daarnaast moest de herziening een kader scheppen voor:

- kader scheppen i.v.m. appartementisering en opmaak RUP meergezinswoningen;
- kader scheppen voor ontwikkeling nieuw bedrijventerrein Kloosterveld (op lange termijn).

Tot slot werd meer aandacht besteed aan erfgoed.



In de gemeente Schoten wordt gestreefd naar een ruimtelijk evenwicht tussen enerzijds natuurlijke en landschappelijke waardevolle entiteiten van de groengordel en anderzijds hardere elementen zoals de kern van Schoten, de “Deuzeld” en de bedrijvigheid langsheen het Albertkanaal maar ook de (toekomstige) lijninfrastructuur.

Voor de groengordel is het duidelijk dat de verschillende bestaande activiteiten moeten geïntegreerd worden in een groen overwicht. Dit wil zeggen dat de bestaande woongebieden binnen deze groengordel niet mogen uitbreiden en verdichten en een zo groen mogelijk karakter moeten kunnen behouden (groen in de straten,...). De woonparken krijgen eveneens hun plaats binnen de groengordel, voor hun zijn er groene dooraderingen voorzien. Aansluitend aan de kern van Schoten en ook aan de kern Sint-Job-In’t-Goor (Brecht) kunnen hardere activiteiten (sportinfrastructuur, lokale bedrijvigheid,...) worden toegestaan.

Binnen de kern van Schoten worden er visie-elementen ontworpen die kernversterkend moet werken. Binnen dat centrum wordt enerzijds het handelsgebied (langsheen de Paalstraat) en anderzijds de Kanaalzone meer betrokken tot het centrum (jachthaven, wonen aan het water,...).

Het Kanaal Dessel – Schoten vormt een bindingselement binnen de gemeente Schoten: “poort”effect, wonen aan het water in de kern, jachthaven, opvallende nieuwe binding met woongelegenheden langsheen Brechtsebaan, relatie met woonpark, relatie met groen, (nieuwe) lokale bedrijvigheid),... .

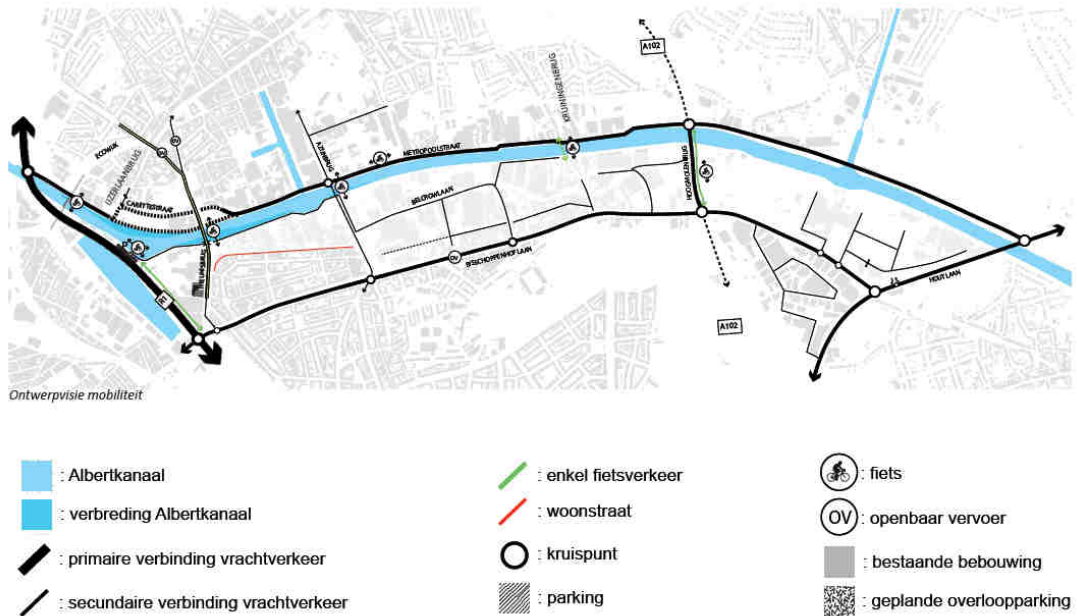
3.5.2.1.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

Kaart 3: Strategische ruimtelijke projecten

Kaderplan Kanaalkant (Definitieve visienota 06/2014) (nr. 1 op de kaart)

In uitvoering van het ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal) werd gestart met de opmaak van een kaderplan Kanaalkant. Na de voorstudie (Masterplan Herwaardering Albertkanaal – POM 2010) werd de studie gedelegeerd aan de Provincie Antwerpen om terzake een initiatief te nemen voor een gebiedsgerichte aanpak. Ze neemt de rol

als trekker en coördinator op zich om samen met de hogere en lokale besturen tot een breed gedragen visie te komen. De ontwerpvisie omvat 4 thema's: mobiliteit, economische ontwikkeling, wonen en landschap.



Figuur 1: ontwerpvisie mobiliteit Kaderplan Antwerpen - Schoten - Wijnegem - bron: visienota 2014

Het Kaderplan vertrekt van een nieuwe structuur zowel voor de bedrijfsgerelateerde mobiliteit als voor de ontsluiting van de verschillende omliggende wijken. Hierbij wordt er ook een nieuwe sequentie voor de bruggen over het Albertkanaal voorgesteld. De verschillende ingrepen worden ondersteund door doorrekeningen die uitgevoerd zijn door het Vlaams Verkeerscentrum en bijkomende kruispunttellingen.

Om het plangebied op een volwaardige en kwalitatieve manier te ontsluiten, zowel voor vrachtverkeer als voor personenvervoer, vertrekt het Kaderplan van enkele strategische mobiliteitsingrepen.

Dubbele ontsluiting²

De Bisschoppenhoflaan en de Houtlaan-Metropoolstraat-Vaartkaai worden bevestigd als hoofdontsluitingsweg van het bedrijventerrein, respectievelijk aan de zuid- en de noordzijde van het kanaal. Beide wegen worden ingericht als ontsluitingswegen rekening houdend met de respectievelijke omgeving (naar o.a. oversteekbaarheid, landschappelijke inbedding en geur- en geluidshinder).

De Bisschoppenhoflaan vraagt om een volwaardige aansluiting aan de R1 ter hoogte van Schijnpoot. Voor de Vaartkaai wordt een aansluiting met de R1 voorgesteld ter hoogte van de Groenendaallaan- Noorderlaan conform het streefbeeld Groenendaallaan. Bij realisatie van de Oosterweelknoop wordt deze aansluiting vervangen door een aansluiting aan de Oosterweelknoop.

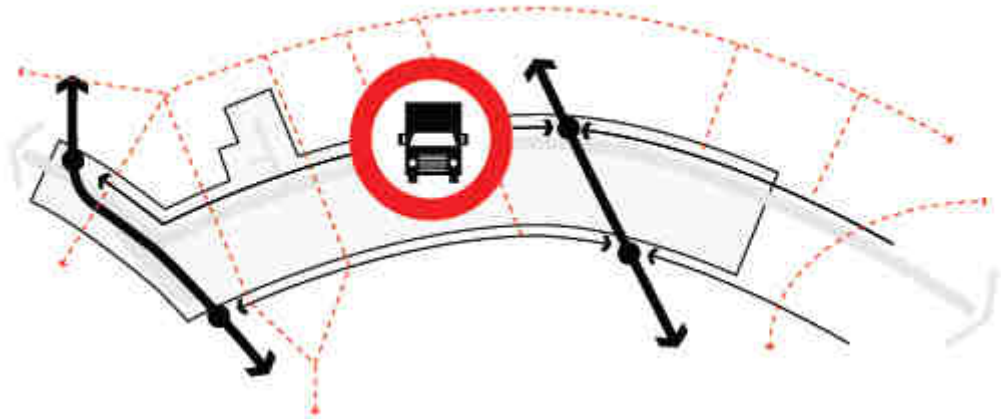
Aan de oostzijde moet er een link komen met de Bisschoppenhoflaan en de Metropoolstraat op de nog te realiseren A102. Als aanbeveling wordt meegegeven aan de Vlaamse overheid een mogelijke aantakking te voorzien via Houtlaan en/of de nieuwe (geherlocaliseerde) Hoogmolenbrug. De verschillende mogelijke aansluitin-

²Definitieve Visienota Albertkanaal 06/2014 p. 28

gen worden verder geëvalueerd binnen de respectievelijke planprocessen. De gemeente is voorstander om een aansluiting op A102 te voorzien ter hoogte van de Houtlaan (en niet ter hoogte van Hoogmolenbrug).

Vrachtwagenverkeer³

Het vrachtverkeer wordt geweerd uit de kernen van Merksem, Schoten en Deurne via verkeerstechnische ingrepen. Deze maatregel gaat gepaard met het doorvoeren van lokale mobiliteitsplannen.



Figuur 2: concept gescheiden verkeersstromen - bron: visienota 2014

Nieuwe sequentie bruggen⁴

De Houtlaanbrug wordt ingezet op de huidige locatie als ontsluiting van het vrachtverkeer. Om dit te realiseren wordt een aansluiting met de Metropoolstraat voorzien.

De nieuwe Hoogmolenbrug situeert zich op reservatiestrook van de A102 en wordt ingezet als hoofdverbinding voor vrachtverkeer tussen beide oevers, dit in combinatie met de Houtlaan en met een bijkomende fietsverbinding en aandacht voor landschappelijke inbedding.

De Kruiningenbrug vormt mogelijk een bijkomende fietsverbinding. De locatie van de brug is conform met het masterplan bruggen Albertkanaal. *(ondertussen is deze visie gewijzigd doordat deze brug niet inpasbaar is door de verplaatsing van Hoogmolenbrug).*

Gelet op het gewijzigd programma, wordt voorgesteld om voor de Hoogmolenbrug en de 'Brug van den Azijn' een nieuw streefbeeld op te maken, verder werkend op het 'Masterplan Bruggen Albertkanaal'. Dit nieuwe streefbeeld is richtinggevend voor de verdere realisatie van beide bruggen en vergt eenzelfde graad van uitwerking als de eerdere streefbeelden binnen het 'Masterplan Bruggen Albertkanaal'.

Start- en projectnota verplaatsen Hoogmolenbrug (nr. 2 op de kaart)

In het Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – Horizon 2020 en meer bepaald in het kader van het wegwerken van capaciteit beperkende knelpunten wordt voor het Albertkanaal gesteld dat alle bruggen op een vrije doorvaart-hoogte van 9.10 m. gebracht moeten worden.

³ Definitieve Visienota Albertkanaal 06/2014 p. 30

⁴ Definitieve Visienota Albertkanaal 06/2014 p. 31

Het project voorziet in het verhogen van de bruggen tot een doorvaarhoogte van 9,10 m, de norm voor vier-lagen containertransport via de binnenvaart (streefdoel realisatie is 2020).

Ter hoogte van heel wat bestaande bruggen is het Albertkanaal bovendien plaatselijk vernauwd. Het project voorziet dan ook, naast de aanpassing en herbouw van de bruggen, in het verbreden van het Albertkanaal tot de normale kanaalbreedte.

Kaderend in hoger genoemde doelstelling inzake het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal, maar ook in het mobiliteitsdecreet van de Vlaamse Regering, vormt de startnota de Unieke Verantwoordingsnota voor het verhogen van de brug nr. 54 Hoogmolenbrug te Schoten over het Albertkanaal.

Concreet wordt een nieuwe brug gerealiseerd ten westen van de bestaande. Zij ligt op (en volgt) het tracé van de 2^{de} spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

De brug sluit met een linkse lus aan op de Metropoolstraat. De Metropoolstraat (zijde Schoten) sluit haaks aan op voornoemde lus. De aansluiting wordt geregeld met verkeerslichten

De Metropoolstraat zijde Schoten krijgt 2 rijstroken in de richting van Antwerpen tussen de (toekomstig gelijkgrondse) Braamstraat en de aansluiting met de brug;



Voorstel herinrichting Metropoolstraat-Braamstraat-Wijnegembaan bij gewijzigde verkeerscirculatie Schoten

T.h.v. de aansluiting van de Hoogmolendijk (=verlengde Metropoolstraat) met de Wijnegembaan, worden eveneens verkeerslichten voorzien. Voor het verkeer komende van Antwerpen linksaf naar Schoten is een links voorsorteerstrook noodzakelijk. De verkeerscirculatie in de Wijnegembaan en de Braamstraat wordt gewijzigd.

Met de nieuwe aansluiting van de brug op de N120-Merksemsebaan wordt ook het zuidelijke tracé van de Deurnesteenweg verlegd, zodat één vierarmig kruispunt ontstaat, dat eveneens met verkeerslichten geregeld wordt.

Er mag beperkt verkeer vanuit de Metropoolstraat naar de Braamstraat rijden: de bussen van de Lijn en plaatselijk verkeer bestaande uit bewoners van de Korte Braamstraat en leveranciers die thans ook gebruik maken van de Korte Braamstraat. Om te voorkomen dat overig verkeer gebruik maakt van de Braamstraat, wordt deze straat in de richting van Schoten en juist voorbij de toegang naar de Korte Braamstraat, uitgerust met een bussluit;

- Verkeer komende van de Metropoolstraat of Hoogmolendijk naar Schoten moet daarvoor de Wijnegembaan gebruiken. De aansluiting (Hoogmolendijk x Wijnegembaan) wordt daartoe met verkeerslichten uitgerust, terwijl er voor het verkeer komende van de Metropoolstraat naar de Wijnegembaan een voorsorteerstrook nodig is van 100 m.
- Enkel vrachtverkeer van houthandel Martens mag de Wijnegembaan verlaten in tegenovergestelde richting, daartoe wordt er een knip aan de aansluiting van de Wijnegembaan met de weg over het sas van Schoten voorzien.

- Het overige verkeer komende van Schoten richting Hoogmolendijk (zijde Wijnegem) moet gebruik maken van de weg over het sas van Schoten en de Sluizenstraat.

De nieuwe gelijkgrondse Braamstraat wordt zodanig gepositioneerd dat er aan de westzijde ruimte gecreëerd wordt voor een evenementenparking.

Visienota Kruispad - Havenplein (nr. 3 op de kaart)

Rond de jachthaven langs het kanaal Dessel-Schoten liggen aan weerszijden 2 gebieden die op termijn zullen herontwikkeld worden. Om een integrale aanpak te garanderen werd er een visienota opgesteld voor beide gebieden, het Kruispad en het Havenplein, die een gemeenschappelijk kader biedt waaraan toekomstige projecten kunnen getoetst worden.

Voorop staat dat het kanaal, dat nu vaak als barrière wordt ervaren, als verbindend element naar voren komt. Voor het Kruispad kijkt men vooral naar het ontwikkelen van woongebieden. Een toename van het aantal woningen brengt natuurlijk ook een toename aan verkeer met zich mee.

Kruispad (verkavelingevergunning afgeleverd)

Het binnengebied van de toekomstige ontwikkelingen wil men voorbehouden voor bestemmingsverkeer: woonerven en ontmoetingszones dragen hiertoe bij. De ontsluiting van het gebied valt te verdelen over de aanpalende straten (Theofiel van Cauwenberghslei, Zaatstraat, Kruispadstraat, Fluitbergstraat) en de parkeervraag zal opgevangen worden door ondergrondse parkings. Bovengronds zullen er enkele bezoekersparkeerplaatsen en veilige fietsparkeermogelijkheden voorzien worden om de omliggende straten niet verder te belasten. Enkel voor fietsers en voetgangers moet het binnengebied doorkruisbaar blijven: de verbinding tussen het centrum van Schoten en het kanaal, tevens een recreatieve as, is expliciet gewenst. Voor het waterfront betekent dit, dat er één autodoorsteek zal worden voorzien naar het binnengebied, maar de overige mogelijkheden autovrij zullen zijn.

Havenplein (in voorontwerp)

Aan deze kant van het water mikt men op een pleinfunctie, waardoor er letterlijk ruimte komt voor verschillende evenementen. Men focust op de recreatieve waarde van het kanaal en wil zich hier dan ook expliciet op fietsers en voetgangers richten. Ook hier zet men in op de dooradering van het gebied voor fietsers en voetgangers. Ook wonen zal deel gaan uitmaken van de functies op het Havenplein. De verblijfsfunctie primeert op de verkeersfunctie.

Ook hier zet men op ondergrondse parkings voor de bewoners. De autobezoekers van het plein zullen door randparkings bediend worden. Een deel van de ruimte die ontwikkeld zal worden, fungeert immers nu als parkeerterrein voor omliggende handelszaken. Deze ruimte zal moeten gecompenseerd worden in het project.

PPS IMAGO, herontwikkeling sites Lodewijk Weijtenstraat, Vordersteinstraat en Sluizenstraat (nr. 4 op de kaart)

Momenteel vind je de magazijnen van de Dienst der Werken in het dorpscentrum (Lodewijk Weijtenstraat). De Dienst der Werken verhuist naar de locatie van het huidige recyclagepark in de Sluizenstraat. In het ontwerp van het gebouw, met magazijnen en kantoorruimte, gaat veel aandacht naar de functionaliteit en duurzaamheid van het gebouw. Dit zal zorgen voor een nog betere dienstverlening aan de burger.

Door deze verhuis komt de huidige Dienst der Werken-site aan de Lodewijk Weijtenstraat/Vordensteinstraat vrij. Deze plek krijgt binnen enkele jaren een nieuwe invulling als woongebied. Een bewuste keuze voor dorpskernvernieuwing met duurzame en betaalbare woningen.

Het oude stort aan de Sluizenstraat wordt verplaatst zodat er ruimte is voor een nieuw lokaal bedrijvenpark.

Forumgebouwen/Gelmelenhof/ marktpllein (nr. 5 op de kaart)

Het Forum wordt volledig vernieuwd. De zaal wordt, tribune inclus, letterlijk opgetild en een beetje verkleind tot een capaciteit voor toch nog driehonderd toeschouwers.

Onder de grote Forum-zaal plant de gemeente onder meer een nieuwe danszaal en marktcafé, ter vervanging van De Gilde. Boven is een extra foyer gepland. De Kaelaars blijft ter beschikking staan van podiumkunstenars, maar kan zo nog meer dienst doen als feestzaal. De academie van beeldende kunst zal ook naar deze locatie verhuizen.

De uitbouw van deze podiumzaal zal tijdens piekmomenten een extra parkeerbehoefte creëren in het centrum.

Parkeergebouw Park & ride (nr. 6 op de kaart)

De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) plant een uitbreiding van de bestaande Park and Rides met parkeergebouwen. Aan Keizershoek in Merksem komt een gebouw met 690 parkeerplaatsen. Dit zal wellicht een aanzuigefect hebben op het verkeer op de reeds drukke Bredabaan.

Projecten op lange termijn

Er zijn een aantal projecten met een verkeersimpact die nog niet concreet zijn maar op lange termijn wel een impact hebben:

- het inbreidingsproject Geuzenvelden: woningbouwproject
- er is denkpiste van de Stad Antwerpen over de mogelijke verhuis van een aantal stadsdiensten naar de Straalstraat

3.5.2.1.3 Wegencategorisering

Visie

Wegencategorisering is in wezen het toekennen van functies aan verkeersruimtes. Deze functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Er worden drie functies van wegen onderscheiden:

- Verbindingsfunctie (of het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden)
- Gebiedsontsluitingsfunctie (of het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het verdelen binnen de bestemmingsgebieden)
- Erftoegangsfunctie (of het rechtstreeks toegang geven tot de aanpalende percelen zoals woon- en winkelstraten en ventwegen).

Die functies worden per niveau toegekend: Vlaams, provinciaal en lokaal.

Kaart 4: Wegencategorisering

De gemeente Schoten gaat voor een boomstructuur waarbij doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt ontmoedigd.

De wegencategorisering voor de gemeente Schoten is als volgt:

- Hoofdweg: verbindingsfunctie op internationaal en Vlaams niveau
- Primaire wegen: naast een verbindingsfunctie op Vlaams niveau ook een verzamelfunctie op Vlaams niveau
- Secundaire wegen: ontsluitende functie voor gebieden en activiteiten van bovenlokaal niveau naar de Anderzijds verlenen ze toegang tot activiteiten langsheen de secundaire wegen.
- Lokale weg I (lokale verbindingsweg): verbindende functie op lokaal niveau. Ze spelen evenwel geen rol op regionaal niveau en dienen niet ter ontwijking van een weg van een hoger niveau.
- Lokale weg II (lokale ontsluitingsweg): ontsluitende functie op lokaal niveau
- Lokale wegen type III: erftoegangsfunctie

Een aantal ontwikkelingen en bijkomend onderzoek, wijzen op de noodzaak van een bijstelling van de wegencategorisering.

Kaart 5: Wijzigingen wegencategorisering

Ten opzichte van de bestaande wegencategorisering zijn er volgende wijzigingen:

- **Kopstraat** verandert van lokale weg type 3 naar lokale weg type 1 (nr. 1 op de kaart);
- **Victor Frislei** verandert van lokale weg type 3 naar lokale weg type 2 (nr. 2 op de kaart);
- **Borkelstraat** verandert van lokale weg type 3 naar lokale weg type 2 (nr. 3 op de kaart);
- **Kuipersstraat** (gedeelte tussen Vordensteinstraat en Churchilllaan) verandert van lokale weg type 2 naar lokale weg type 3 (nr. 4 op de kaart);
- **Constant Neutjensstraat** (gedeelte tussen Vordensteinstraat en Churchilllaan) verandert van lokale weg type 2 naar lokale weg type 3 (nr. 5 op de kaart);

Volgende straten zijn geselecteerd als lokale wegen type 1 (lokale verbindingswegen):

- Elshoutbaan – Botermelkbaan
- Horstebaan- Vordensteinstraat (tussen Horstebaan en Ridder Walter Van Havreelaan)
- Kopstraat (tussen Horstebaan en Ridder Walter van Havreelaan)
- Metropoolstraat – Hoogmolendijk
- Winkelstap.

Volgende straten zijn geselecteerd als lokale wegen type 2 (lokale ontsluitingswegen):

- Bloemendaallaan – Wezelsebaan (tot rotonde Alice Nahonlei)
- Alice Nahonlei – Victor Frislei
- Villerslei – Alfons Servaislei
- Sluizenstraat
- Wijnegembaan (éénrichting richting centrum na aanleg nieuwe brug)
- Braamstraat (plaatselijk éénrichting richting Hoogmolendijk na aanleg nieuwe brug)

- Victor Adriaenssensstraat
- Verbertstraat
- Leo van Hullebuschstraat
- Hendrik Consciencestraat – Venstraat
- Theofiel van Cauwenberghslei
- Kruispadstraat (tussen Theofiel van Cauwenberghslei en Paalstraat)
- Rodeborgstraat
- Vordensteinstraat (tussen Gelmelenstraat en Ridder Walter Van Havrelaan)
- Gelmelenstraat
- Borkelstraat
- Churchilllaan
- Borgeindstraat – Deuzeldlaan
- Eduard Steursstraat
- Kruiningenstraat.

Voor een deel van Wezelsebaan dient de wegcategorie nog bepaald te worden. Er is een dossier lopende voor de aanleg van fietspaden op Botermelkbaan. De gemeente is van oordeel dat er nog verkeer via Wezelsebaan naar Botermelkbaan zou moeten kunnen. De wegbeheerder (AWV) deelt deze mening echter niet. Afhankelijk van het uiteindelijk resultaat van de besprekingen zal het type worden bepaald (lokale weg type 2 ingeval de aansluiting open blijft of lokale weg type 3 ingeval het kruispunt wordt afgesloten ter hoogte van Wezelsebaan).

De zones die tussen de straten die een verkeersfunctie hebben gekregen (lokale wegen, type 3), krijgen een autoluw karakter. Het doorgaand verkeer wordt er zoveel mogelijk ontmoedigd door middel van verkeerscirculatieve maatregelen. De gemeente gaat dit per zone en straat per straat doen door middel van een participatief proces waarbij bewoners en vertegenwoordigers van functies worden betrokken (wijkcirculatieplannen-plus).

Het bestaand vrachtroutenetwerk moet worden herbekeken in functie van deze gewijzigde wegencategorisering.

Ontsluitingsring centrum Schoten

Kaart 6: Ontsluitingsring centrum Schoten

De ontsluitingsring (lokale ontsluitingswegen) bestaat uit volgende straten:

- Kruispadstraat (tussen Paalstraat en Theofiel van Cauwenberghslei)
- Theofiel van Cauwenberghslei (tussen Kruispadstraat en Venstraat)
- Venstraat (tussen Th. Van Cauwenberghslei en Hendrik Consciencestraat)
- Hendrik Consciencestraat (tussen Venstraat en Verbertstraat)
- Verbertstraat (tussen Hendrik Consciencestraat en Churchilllaan)
- Churchilllaan (tussen Verbertstraat en Borkelstraat)
- Borkelstraat (tussen Churchilllaan en Horstebaan)

Deze 'ringstructuur' zorgt voor de ontsluiting van het centrum. Verkeer dat niet in het centrum moet zijn, wordt omgeleid via deze 'ringstructuur'. Verkeer dat een bestemming heeft wordt verwezen naar de parkings in de nabijheid van deze ring. Op welke wijze dit dient te gebeuren moet nog nader worden onderzocht.

In het centrum streeft de gemeente een autoluwer karakter na. De gemeente wil dat de voetgangers en fietsers zich veilig en aangenaam kunnen verplaatsen naar en in het centrum. Paalstraat vervult hierin een sleutelrol. Stapsgewijs krijgt Paalstraat een autoluwer karakter. In het begin wordt Paalstraat gedurende enkele keren per jaar als test afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer (naar aanleiding van een festiviteit of koopjesdagen). De gemeente zal verder onderzoeken op welke manier de Paalstraat

autoluwer kan gemaakt worden d.m.v. een participatief proces waarbij bewoners en vertegenwoordigers van functies worden betrokken. Voor Markt en omgeving wil de gemeente de verblijfskwaliteit verbeteren voor bewoners en alle gebruikers.

3.5.2.2 Werkdomein B

3.5.2.2.1 Voetgangersnetwerk

Visie

De verkeersluwere inrichting van het centrum en de invoering van aangepast snelheidsregime moeten het voor de voetganger veiliger en aangenamer maken.

Bij herinrichtingsprojecten voorziet de gemeente elementen om het comfort en beleevingswaarde voor de voetganger te verhogen: zitmogelijkheden, spelelementen voor kinderen, groenvoorzieningen, enz. De gemeente wil de toegankelijkheid garanderen en laat zich bijstaan door de Raad Personen met een Handicap.

In de nabijheid van dienstencentra en woonzorgcentra worden zorgroutes uitgewerkt. Dit zijn comfortabele, toegankelijk wandellussen in functie van ouderen.

Naast de officiële buurtwegen, zijn er ook verschillende trage wegen die onder een andere wetgeving vallen. Zo bijvoorbeeld wandelwegen in bossen (bosdecreet), in natuurgebieden (natuurdecreet), vroegere trein- of trambeddingen (juridisch statuut meestal afhankelijk van de bestemming op het gewestplan), dijkpaden in beheer van polders en wateringen,... Verder zijn er trage wegen die spontaan gegroeid zijn door het gebruik en onder geen enkel juridisch statuut vallen. Vaak gaat het daarbij om spontaan gegroeide verbindingen tussen officiële buurtwegen.

In de gemeente Schoten zijn er hiervoor vele potenties aanwezig zoals o.a. de doorsteken tussen de Paalstraat en parking 't Ven, Paalstraat en Edisonplein, tussen de wijk De List en de Peerdsbosbaan en zo achter domein Vordenstein door naar de Eksterdreef, de sassen (sluizen) 6, 7 en 8, opwaardering van de brandwegen in de wijken Hoog Stuk en St.-Filippus, terug opzoeken en in ere herstellen van de buurtwegen (atlas),...

Thans worden de sluishoofden (de sassen) informeel gebruikt als voetgangersdoorsteek. Dit is in feite verboden en met de automatisering hiervan zal deze mogelijkheid verdwijnen. Voor voetgangers moet worden onderzocht of er voetgangersbruggen kunnen komen want het kanaal vormt voor hen een grote barrière. Ter hoogte van de sassen 6 (Vaartdreef), 7 (Brechtsebaan/ Kempendreef) en 8 (Botermelkdijk) zijn voetgangersbruggen wenselijk.

Bijzondere aandacht gaat uit naar schoolomgevingen. De gemeente start met het uittesten van de schoolstraat Jozef Hendrickxstraat (Sint-Jozefinstituut) en fietsstraat Papenaardekenstraat (Sint-Michielscollege). Er wordt ook onderzocht of Jozef Hendricksstraat niet kan worden afgesloten vanaf het rond punt aan Verbertstraat. Na evaluatie (en eventuele bijsturing) kan worden onderzocht of ook in de andere schoolomgevingen schoolstraten of fietsstraten kunnen worden uitgevoerd.

In afwachting van een volledige heraanleg werd in de omgeving van de Sint-Ludgardis een fietspad in halfverharding aangelegd en werd het afzetten en ophalen van kinderen beter georganiseerd.

Dragende maatregelen

- aangepast snelheidsregime te bekijken zone per zone, straat per straat d.m.v. een participatief proces;
- verbeteren van trage wegen en doorsteken;

- onderzoek naar voetgangers(/fiets)bruggen in functie van automatiseren van sluizen;
- uitbouw van zorgroutes;
- de verkeersluser maken van het centrum.

3.5.2.2.2 Fietsroutenetwerk

Visie

Een belangrijke doelstelling van het mobiliteitsplan is om meer mensen op de fiets te krijgen en het fietsverkeer veiliger te maken. Een basisvereiste is een kwalitatief fietsnetwerk.

Een kwalitatief fietsnetwerk is geïntegreerd, direct, veilig en comfortabel.

Alle straten die toegang geven tot functies is, alle fiets(snel)wegen, alle doorsteekjes, alle wegen die een korte en of veilige verbinding geven voor fietsers, enz. behoren in en uit principe tot het fietsnetwerk. Met andere woorden alle (fiets)wegen (met uitzondering van snelwegen). En niet enkel de bestaande wegen, maar ook alle geplande of potentiële (fiets)wegen. Dit beschouwen we als de enige definitie van fijnmazigheid. Fijnmazigheid is trouwens de garantie voor directe verbindingen.

We spreken van een fietsroute bij enige bundeling van aantallen fietsers. Voorliggende opdracht gaat dus over het bepalen van een fietsroutenetwerk, dus over wegsegmenten en fietswegen van enig belang voor de fietser.

Op al deze wegen moet veilig en comfortabel kunnen worden gefietst, ongeacht de categorie die men zou toekennen in functie van een gelaagd netwerk. Wij menen dus dat **veiligheid en comfort basisvereisten zijn die los staan van de categorisering**. Bijna iedere fietsverplaatsing loopt immers langs segmenten van verschillende soorten categorieën. En er is geen reden te bedenken waarom een deel van die route in bijvoorbeeld een woonstraat (die niet tot het BFF behoort of als belangrijke lokale verbinding werd geselecteerd) onveilig of oncomfortabel zouden mogen zijn. Ongeacht zelfs de fietsintensiteiten.

Uitgangspunt voor het fietsroutenetwerk is het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk met fietsostrades, schakelroutes, functionele fietsroutes en alternatieve functionele fietsroutes.

Kaart 7: Fietsroutenetwerk

Bovenlokaal fietsroutenetwerk:

- Fietsostrades: zijn fietswegen of jaagpaden langs rechtlijnige infrastructuur zoals spoorlijnen en kanalen. Waar de aanleg van een fietsweg niet mogelijk is, maken fietspaden, fietsstraten of andere wegen deel uit van de route.
- Functionele routes. Het zijn de kortste verbindingen en lopen daardoor meestal langs de bestaande gewestelijke en gemeentelijke verbindingswegen waardoor de aanleg van aangepaste fietspaden op deze routes noodzakelijk is o.w.v. verkeersveiligheidsredenen.
- Alternatieve routes lopen parallel aan de functionele fietsroutes, maar langs rustigere, aangenamere, autoluwe wegen grotendeels in gemengd verkeer. De realisatie van deze routes bestaat in principe niet uit de aanleg van fietspaden maar wel in het beveiligen van kruisingen en het herkenbaar maken van de route onder meer door aangepaste signalisatie.

Met het niet uitvoeren van de fietsbrug Kruiningenstraat (Kruiningenbrug) en de verplaatsing van Hoogmolenbrug biedt dit de opportuniteit om het bovenlokaal functionele route te verplaatsen naar de nieuwe Hoogmolenbrug over het Albertkanaal. In de huidige ontwerpen zal voorzien worden van een dubbelrichtingsfietspad van 4m breedte. Maar dit fietspad zal aansluiten op de Deurnesteenweg / Merksemsebaan (gewestweg en nog net grondgebied Wijnegem). Het huidige kruispunt met de nog bestaande brug werd onlangs als één van de meest gevaarlijke kruispunten aangeduid. Er vielen al enkele doden te betreuren. Deze oversteek wordt zeer veel gebruikt door schoolgaande jeugd van zowel Schoten, Deurne als Wijnegem. Daarom stelt de gemeente Schoten samen met Wijnegem om het fietspad van de nieuwe Hoogmolenbrug in één keer door te trekken over de gewestweg met een fietsbrug. Het is nu natuurlijk een opportuniteit om dergelijke fietsbrug (in 2019 – 2020) in één keer mee aan te leggen. Voor AWV is de realisatie van een fietsbrug geen prioriteit. Op korte termijn wordt een conflictvrije regeling voorzien. Nadien kan de mogelijkheid tot eventuele realisatie van een fietsbrug verder worden onderzocht. Alleszins zorgt de realisatie van de nieuwe Hoogmolenbrug (en de afbraak van de huidige) voor een wijziging van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Hiertoe moet de officiële procedure worden opgestart. De wijzigingen zijn:

- toevoeging van de nieuwe Hoogmolenbrug aan het BFF tussen Braamstraat en Merksemsebaan (als bovenlokaal functioneel)
- toevoeging van Liebiglaan en Papenaardekenstraat aan het BFF (als bovenlokaal functioneel, onderdeel van de districtenroute; op kt moet de route lopen via Deurnevoetweg en Papenaardekenstraat)
- het schrappen van Deurnesteenweg tussen het Albertkanaal en Merksemsebaan. Het ophalen van de bruggen van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten maakt dat fietsers ver moeten omrijden. De realisatie van een permanente fietsbrug ter hoogte van Villerslei maakt dat ten minste kruising te allen tijde beschikbaar en dit op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De gemeente is vragende partij om de fietsverbinding langs de HSL-spoorlijn op te waarderen tot een volwaardige bovenlokale functionele verbinding voor de ontsluiting van onder meer het station Noorderkempem.

Dit bovenlokaal netwerk wordt aangevuld met lokale fietsroutes. Dit zijn routes die op gemeentelijk niveau het bovenlokaal netwerk verfijnen.

In tegenstelling tot het gewenste wegnnet, heeft het fietsroutenetwerk de structuur van een fijnmazig raster.

Volgende tabel geeft de (delen van de) straten weer die behoren tot het fietsroutenetwerk (de wijzigingen t.o.v. de huidige situatie staan cursief weergegeven):

BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK	
<i>Hoofdroute</i>	
Metropoolstraat	fietsroute langs Kanaal Dessel - Schoten
Hoogmolendijk	Wijnegembaan (deels)
Sluizenstraat (deels)	
<i>Functionele fietsroute</i>	
Bredabaan	Calesbergdreef
Eethuisstraat	Kopstraat
Ridder Walter Van Havrelaan	Elshoutbaan
Brechtsebaan	Alice Nahonlei

Botermelkbaan	Villerslei
Alfons Servaislei	Vordensteinstraat (deels)
Theofiel Van Cauwenberghslei	Braamstraat (deels)
Victor Adrianssensstraat	Paalstraat (deels)
<i>Hoogmolenbrug</i>	<i>Liebiglaan</i>
<i>Papenaardekenstraat</i>	<i>Fietspad langs HSL</i>
Alternatieve functionele route	
Horstebaan	Vordensteinstraat (deels)
Churchilllaan	Paalstraat (deels)
Bloemendaallaan	Wezelsebaan
LOKAAL FIETSROUTENETWERK	
Deuzeldlaan	Borgeindstraat
Papenaardekensstraat	Deurnevoetweg
Kasteeldreef	Verbertstraat
Braamstraat (deels)	Jozef Hendrickxstraat
Hendrik Consciencestraat	Gelmelenstraat
Rodenborgstraat	Fluitbergstraat
Jozef Jennesstraat	August Jonkersstraat
Lijsterstraat	Tarwestraat
Thuretstraat	Heikantstraat
Sluizenstraat	Schotenhofdreef
Grote Singel (deels)	Zilverstraat
Sint-Marie-ten-Boschstraat (deels)	Kunstlei (deels)
Spreeuwenlei	Henri Engelslei
Geuzenveldstraat	Kraaienlei
Schijndallei	Hazendreef
Lindenlei	Schijnparklaan
Wijtschotbaan	Patappeltorenweg
Sint-Amelbergalei (deels)	Sint-Benedictusdreef
Victor Frislei	Peerdbosbaan
Hertendreef	Eksterdreef
Peerdsbosbaan	

Dragende maatregelen

- vervolledigen bovenlokaal fietsroutenetwerk, ontbrekende schakels invullen;
- verbeteren kwaliteit bovenlokaal fietsroutenetwerk, conformiteit naar type fiets infrastructuur en breedte nastreven;
- audit kruisingen bovenlokaal fietsroutenetwerk in functie van verkeerveiligheid; mogelijkheid onderzoeken van vierkant groen voor kruispunten met verkeerslichten;
- onderzoeken van haalbaarheid permanente fietsbrug over kanaal Dessel-Turnhout-Schoten;
- opstarten procedure wijziging BFF naar aanleiding van verplaatsing Hoogmolenbrug;
- opmaak van fietsactieplan met bijzondere aandacht voor schoolomgevingen.

Vertaling naar acties

Kaart 8: Acties fietsroutenetwerk

- vervolledigen bovenlokaal fietsroutenetwerk, ontbrekende schakels invullen:
 - Botermelkbaan (aanleg fietspaden): in planning (nr. 1 op de kaart) ;
 - Wezelsebaan tussen Botermelkbaan en Alice Nahonlei (aanleg fietspad of verkeersintensiteiten verminderen) (nr. 2 op de kaart);
- verbeteren kwaliteit bovenlokaal fietsroutenetwerk, conformiteit naar type fiets infrastructuur en breedte nastreven:
 - Paalstraat tussen Gasketplein en Kopstraat (aanleggen vrijliggende fietspaden) (nr. 3 op de kaart);
 - Kopstraat tussen Paalstraat en Vordensteinstraat (aanleggen vrijliggende fietspaden) (nr. 4 op de kaart);
 - Churchillaan: heraanleg fietspad tussen Borkelstraat en Calesbergdreef (heraanleg fietspad) (nr. 5 op de kaart);
 - Vordensteinstraat tussen Kuipersstraat en Ridder Walter van Havrelaan (verminderen autoverkeer of aanleg fietspaden) (nr. 6 op de kaart);
 - Metropoolstraat volledige heraanleg;
- verbeteren comfort bovenlokaal fietsroutenetwerk: aanleggen in monoliete verharding (in functie van trillinghinder):
 - Alfons Servaislei (nr. 7 op de kaart);
 - Villerslei (in planning) (nr. 8 op de kaart);
 - Ridder Walter van Havrelaan tussen de Kopstraat en de Calesbergdreef (nr. 9 op de kaart);
 - Victor Adriaenssensstraat (nr. 10 op de kaart);
 - Braamstraat (in het kader van een volledige herinrichting) (nr. 11 op de kaart);
- opmaak van fietsactieplan
 - uitwerking van het lokaal fietsroutenetwerk (acties in functie van het realiseren van netwerk).

Het bepalen van de prioriteiten voor de realisatie van het fietsnetwerk zal gebeuren bij de opmaak van het fietsactieplan. Het zou immers kunnen dat lokale fietsroutes een hogere prioriteit zoude krijgen dan bovenlokale routes door bijvoorbeeld hogere fietsintensiteiten of ongevallen.

3.5.2.2.3 Openbaar vervoersnetwerk

Visie

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De Vlaamse Regering werkte in 2015 al een nota uit over het concept. De vervoerregio's rond Mechelen, Aalst en de Westhoek kwamen in aanmerking voor de proefprojecten. Recent werd ook de vervoerregio Antwerpen mee opgenomen als proefproject. Via vervoersregioraden wordt het gelaagd openbaar vervoernetwerk hertekend.

Er is een voorstel voor het kernnet en aanvullend net in uitwerking dat in 2020 gefinaliseerd dient te zijn. Hierover is overleg in de vervoerregioraad. Paralleliteit tussen trein- en andere OV-lijnen wordt zoveel mogelijk vermeden, en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk, waarin diverse vervoersmodi maximaal op elkaar worden afgestemd, wordt stap voor stap geïmplementeerd. Overleg tussen alle betrokken partijen en externe actoren is de vertrekbasis.

Wat voor consequenties betreft voor het openbaar vervoernetwerk in Schoten is momenteel onduidelijk.

Kaart 9: Openbaar vervoernetwerk

Met het verdwijnen van de IJzelaanbrug doet de bus richting Antwerpen er langer over. Desondanks deze langere reistijd, is deze verbinding te verkiezen boven een verbinding met een verplichte overstap (op de tram bijvoorbeeld). De gemeente wenst ook de dubbele corridorstructuur in het centrum houden: doordat er lijnen via Ridder Walter van Havrelaan rijden en via Churchilllaan is de wandelafstand tot een openbaar vervoerhalte beperkt.

De gemeente gaat het gebruik van het openbaar vervoer ondersteunen door enerzijds de halteinfrastructuur te voorzien van fietsenstallingen en de routes naar de haltes veiliger en comfortabeler te maken voor fietsers en voetgangers. Er wordt begonnen met de haltes van de meest frequente bushaltes.

De verplaatsing van Hoogmolenbrug heeft geen effect op het busverkeer omdat een busluis kan worden voorzien op Braamstraat.

De gemeente is vragende partij voor een tangentiële verbinding tussen het ZNA Jan Palfijn en de kern van Schoten (en verder naar Wijnegem).

De gemeente gelooft in de mogelijk rol van de Waterbus. Die zou eind 2018 een verbinding geven tussen Wijnegem en het Eilandje (Havenhuis). Nadien zouden deze halteren aan de oude Hoogmolenbrug en het Sportpaleis met een frequentie van 2 waterbussen per uur.

Stiptheid is een bezorgdheid die door de gemeente en De Lijn wordt gedeeld.

Dragende maatregelen

- stelselmatig toegankelijk maken van haltes en uitrusten met fietsenstallingen;
- wandel en fietsroutes naar de haltes veiliger en comfortabeler maken;
- onderzoek naar een tangentiële verbinding tussen de kern van Schoten met onder meer het ZNA Jan Palfijn;
- onderzoek naar potentie waterbus;
- maatregelen in functie van doorstroming / stiptheid.

Vertaling naar acties

- stelselmatig uitrusten van haltes met fietsenstallingen en wandel en fietsroutes naar de haltes veiliger en comfortabeler maken.
 - aanduiding van de haltes die op een frequente buslijn zijn gelegen
 - aanduiding van de belangrijkste fietsroutes naar deze haltes (max. afstand 1 kilometer afstand);
 - screening van de knelpunten en omschrijving oplossingen;
 - opstellen prioriteiten met volgende strategie beginnen met de knelpunten het dichtst bij de halte.
- onderzoek naar een tangentiële verbinding tussen het ZNA Jan Palfijn en de kern van Schoten (en verder naar Wijnegem): in het kader van de opmaak van het geïntegreerd openbaar vervoernetwerk in de regionale vervoerregioraad;
- onderzoek naar potentie waterbus;
- onderzoek naar verplaatsing haltes t.h.v. Hoogmolenbrug
- maatregelen in functie van doorstroming /stiptheid:
 - Om verkeershinder op te vangen worden bij een aantal buslijnen in de provincie Antwerpen één of meerdere stiptheidshaltes ingevoerd. Hierdoor kunnen vertragingen opgevangen worden en kan een stiptere dienstregeling gegarandeerd worden. Een stiptheidshalte is een gewone bushalte, maar met zowel een aankomsttijd als een vertrektijd. Er wordt

dus een buffer voorzien van enkele minuten aan deze halte. Voor Schoten plant De Lijn op volgende lijnen stiptheidshaltes:

- lijnen 600-601-602:
 - richting Antwerpen 101587 "Schoten Amerlolaan"
 - richting uitwaarts 107230 "Schoten Calesbergdreef"
- lijnen 610-620-621
 - richting Antwerpen 109891 "Schoten Gemeentehuis"
 - richting uitwaarts 109890 "Schoten Gemeentehuis"
- lijn 780:
 - richting Zandvliet 109947 "Schoten Rusthuis"
 - richting Wijnegem 105458 "Schoten Theofiel van Cauwenberghslei"

3.5.2.2.4 Herinrichting van wegen

De herinrichting van wegen staat in functie van de realisatie van de gewenste wegencategorisering.

Dragende maatregelen zijn:

- op de wegen met een verkeersfunctie:
 - doorstromingsmaatregelen (voorrangsweg, slimme lichtenregeling, parkeerstroken enkel waar nodig en als ze nodig zijn: voldoende breed ...);
 - visualiseren van de wegcategorieën (aangepast materiaal, accentueren aangewezen richting).
 - bewegwijzering
- op de wegen met een verblijfsfunctie: participatieve uitwerking in wijkcirculatieplannen-plus:
 - zone per zone, uitspraken per straat;
 - verkeerscirculatieve maatregelen;
 - snelheidsregime;
 - Paalstraat periodiek autovrij maken in functie van een verhoging van verblijfskwaliteit: er zijn 2 opties mogelijk: tussen Markt en Theofiel van Cauwenberghslei of tussen Markt en Rodenborgstraat

Vertaling naar acties

Kaart 10: Acties wegencategorisering

- opstellen ontwerp Ringstructuur centrum met volgende aandachtspunten:
 - leesbaarheid: eenheid in aanleg, voorrangsregeling (een goed voorbeeld van aanleg bestaat al ter hoogte van het kruispunt Kruispadstraat / Theofiel van Cauwenberghslei maar de gewone voorrangsregeling geldt daar nog
 - beperken doorgaand verkeer (stapsgewijs)
 - koppeling met parkeerorganisatie
- Herbekijken bewegwijzering vrachtwagens
- Paalstraat periodiek autovrij maken als test met volgende aandachtspunten:
 - participatie met bevolking en handelaars
 - helder communiceren over het doel
 - monitoren: wijziging van verkeersstromen, tevredenheid peilen

- opstellen Masterplan en beeldkwaliteitsplan omgeving Markt met volgende aandachtspunten (verbeelden van een toekomstsituatie):
 - verhogen verblijfskwaliteit: kwalitatieve aanleg met voetganger (toegankelijkheid, rustvoorzieningen, groenvoorzieningen enz.) en fiets voorop
 - polyvalent gebruik (evenementen)
 - parkeerorganisatie
 - verkeersafwikkeling
- aanleg nieuwe Hoogmolenbrug vereist de heraanleg van Braamstraat en Wijnegembaan (her)aanleggen fietspad: Braamstraat wordt enkelrichting voor doorgaand waarbij het verkeer richting nieuwe brug toegelaten is. Aandachtspunten zijn
 - bereikbaarheid bewoners en functies Braamstraat
 - oversteekbaarheid
 - fietsbaarheid
- opstellen van wijkcirculatieplannen-plus per zone met volgende aandachtspunten:
 - afwegen maatregelen om doorgaand verkeer te ontmoedigen in relatie tot bereikbaarheid van de zones
 - peilen naar noodzaak en draagvlak snelheidsbeperkingen
 - relatie met fietsnetwerk
- gebruik van wegcategorisering in functie van actualisatie van:
 - beleid inzake vergunningen inname openbaar domein (lokale verbindings- en ontsluitingswegen: beperkingen opleggen naar tijdstip en duur inname rijbaan)
 - gladheidsbestrijdingsplan (lokale verbindings- en ontsluitingswegen: opnemen in prioritaire routes).

Oorspronkelijk werd een voorstel van prioritering opgesteld maar deze bleek moeilijk haalbaar te zijn omdat geen rekening werd gehouden met opportuniteiten (bijvoorbeeld geplande rioleringswerken).

De opmaak van wijkcirculatieplannen-plus en de herinrichting van de verkeerswegen wordt dus gekoppeld aan geplande wegenis- en rioleringswerken.

3.5.2.2.5 Autoparkeren

Visie

Uit de beschikbare gegevens van het parkeeronderzoek blijkt dat de blauwe zone niet goed wordt gerespecteerd en er ook parkeerbehoefte blijkt voor bewoners. De gemeente kiest voor een rationelere inzet van het beschikbaar parkeeraanbod. Een beleid waarbij de gemeente telkens de behoefte volgt is immers niet mogelijk en wenselijk. We streven naar een goed bereikbaar centrum met voldoende parkeergelegenheid. Door een herschikking van de blauwe zone in het centrum bieden we op sommige plekken meer parkeerruimte voor bewoners en op andere plekken meer parkeerruimte voor bezoekers en winkelaars. De gemeente voert de handhaving verder op om de beschikbare parkeercapaciteit te verhogen.

De gemeente meent dat het parkeeraanbod zoveel mogelijk buiten de openbare weg moet worden georganiseerd. Voor nieuwe bouwprojecten en bij grootschalige verbouwingen gelden de parkeernormen. In bestaande woonwijken streeft de gemeente naar een hoger gebruik van de private parkeerplaatsen en een efficiënter gebruik van de publieke parkeerplaatsen. De gemeente wil ook eigenaars van private parkeerplaatsen aanmoedigen tot medegebruik.

Dragende maatregelen

- De blauwe zone in het centrum herschikken;

- Opvoeren van de handhaving in blauwe zone;
- Verblijfskwaliteit te verhogen / aantrekkelijker van het centrum door herinrichting;
- Sensibiliseringsacties
- Medegebruik stimuleren bij complementaire functies
- Actualiseren gemeentelijke parkeerverordening (herziening reeds gestart).

Vertaling naar acties

- De blauwe zone in het centrum herschikken door:
 - Onderzoeken of het zinvol is de parking voor de kerk eventueel uit de blauwe zone te halen;
 - Onderzoeken of parking 't Ven gedeeltelijk voorbehouden kan worden voor bewoners tijdens de week;
 - Onderzoeken invoering van een blauwe zone op een gedeelte het Gas-ketelplein;
 - Villerslei uit de blauwe zone halen;
 - Onderzoeken naar toepassing ultrakortparkeren (30 minuten) op parking 'Kruidvat' in Paalstraat;
 - Onderzoeken van de effecten project Forumgebouwen / Gelmelenhof op vlak van het parkeren.
- Opvoeren van de handhaving in blauwe zone: op meer verschillende tijdstippen en vaker controleren;
- Verblijfskwaliteit te verhogen / aantrekkelijker van het centrum door herinrichting;
- Sensibiliseringsacties: alternatieven promoten, hoffelijker parkeren en meer gebruik van eigen garage in die volgorde.
- Medegebruik stimuleren: gentlemen's agreement
- Bewegwijzering naar de parkings herzien / verbeteren
- Actualiseren gemeentelijke parkeerverordening in functie van meer duurzame mobiliteit (herziening reeds gestart):
 - rekening houden met autodelen
 - meer sturend ipv vraagvolgend.
- Opstellen parkeerstrategie centrum bij samenvallende evenementen.
- Onderzoeken van bijkomende parkeermogelijkheden in Hyacintenlaan, Rozenlaan, Tulpenlaan en Lodewijk de Weerdstraat.

3.5.2.2.6 Fietsparkeren

Visie

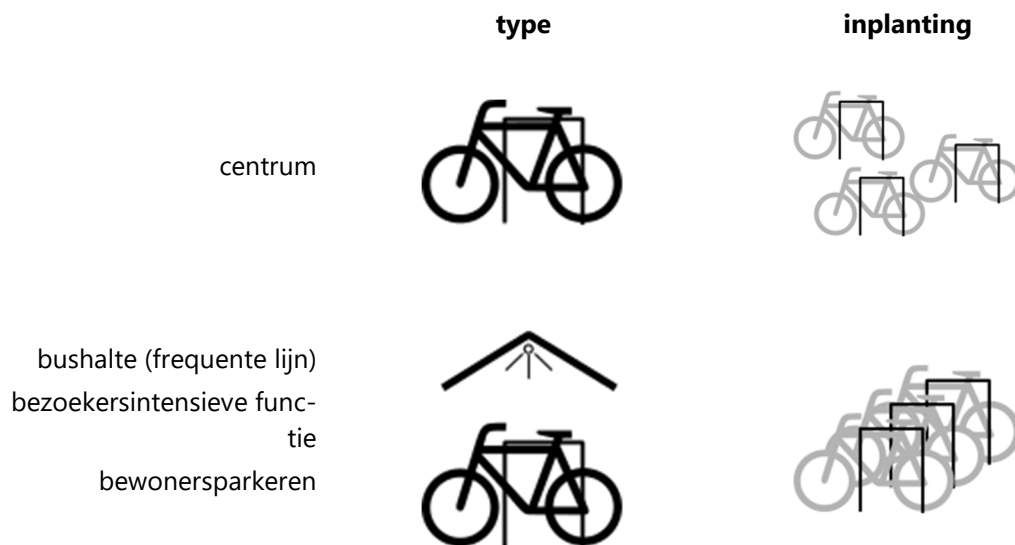
Voor de stilstaande fiets is het aangewezen om gedifferentieerd fietsparkeerbeleid uit te werken. Een doelgroepgerichte benadering kan hierbij als kapstok dienen:

1. Bewoners zijn langparkeerders. Daarom is het aangewezen om overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingsplaatsen te voorzien wanneer fietsparkeervoorzieningen op privaat terrein ontbreken en ook niet realiseerbaar zijn gezien de ruimtelijke context. Zo blijkt uit de tellingen van het aantal fietsers, er in Paalstraat een behoefte te bestaan voor bewoners. Buurtstallingen zijn beter dan boxen (wel meer ruimte nodig). Voorbeelden in Vlaanderen (bijvoorbeeld Mortsel, Antwerpen, Gent) tonen aan dat mensen bereid zijn om hiervoor te betalen.
2. Werknemers zijn eveneens langparkeerders. Overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingen zijn voor hen het meest aangewezen. Het meest aan-

gewezen is dat de fietsstallingen op het terrein zelf worden voorzien. Dit is letterlijk dicht bij de deur en dus comfortabeler en dus aantrekkelijker om meer personeel op de fiets te zetten.

3. Winkelaars zijn kortparkeerders. Een diefstalbestendige beugel vlakbij de bestemming is de hoofdeis voor hen. Daar hun verblijftijd kort is, accepteren ze geen lange wandelafstanden. Anders stallen ze hun fietsen los op het trottoir. Handelaars moeten zelf zoveel de behoefte op eigen terrein opvangen of participeren in de realisatie op openbaar domein.
4. Ook bezoekers zijn kortparkeerders. Een diefstalbestendige beugel vlakbij de bestemming is tevens de hoofdeis. Diffuus parkeren is hier de norm. Bij bezoekersintensieve functies loont het om stallingsplaatsen te bundelen.
5. Openbaar vervoergebruikers (pendelaars) en zijn langparkeerders. Voor hen zijn overdekte, verlichte stallingen met het juiste type beugel noodzakelijk. Fietsboxen of andere types van afgesloten stallingen bieden een extra bescherming tegen vandalisme en diefstal. Pendelaars kunnen dan met een meer gerust hart hun fiets achterlaten.

Samenvatting gedifferentieerd fietsparkeerbeleid



Belangrijk voor alle doelgroepen is dat een goed type fietsenstalling wordt gebruikt. Het beste type zijn stallingen met aanbindsysteem: bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel.

Dit betekent dat in Schoten een deel van de huidige fietsenstallingen eigenlijk moeten worden vervangen. De gebruikte stallingen in Paalstraat bijvoorbeeld zijn niet gebruiksvriendelijk.

Voor evenementen kan de gemeente het voorzien van een fietsenstalling opleggen aan de organisatoren. In eerste instantie is een afgebakende (en gecommuniceerde) zone door middel van nadarhekken voldoende. Op termijn kan de gemeente overgaan tot het uitlenen van een mobiele fietsenstalling.

Dragende maatregelen

- opmaken van een fietsactieplan:
- aanpassen van de gemeentelijke parkeerverordening

Vertaling naar acties

- opmaken van een fietsactieplan
 - uitwerken van een fietsparkeerplan
 - procedure voor evenementen
 - onderzoek naar gemeenschappelijke fietsenstallingen per straat /buurt
- aanpassen van de gemeentelijke parkeerverordening:
 - normen opleggen naar aantal fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw en renovatie (met ontwerpeisen naar locatie en maatvoering)
 - randvoorwaarden stellen voor fietsenstallingen in voortuin

3.5.2.2.7 Goederenvervoer over water

Er zijn opportuniteiten om vrachtwagenritten op grondgebied Schoten te reduceren door substitutie door binnenvaart. Op het nieuwe terrein Wijtschot is een koppeling mogelijk met een openbare kaaimuur op het Albertkanaal.

3.5.2.3 Werkdomein C

Visie

Ondersteunende of flankerende maatregelen hebben de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag tot doel. In functie van de milieudoelstellingen kunnen deze maatregelen ervoor zorgen dat:

- het autogebruik vermindert;
- de autoverplaatsingen zo duurzaam mogelijk wordt gemaakt.

Daarnaast moet Schoten inzetten op co-modaliteit door de uitbouw van mobipunten. Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende (voornamelijk mobiliteits) functies elkaar ontmoeten. Een mobipunt is ingericht om op kleinschalig niveau multimodaal vervoer mogelijk te maken en te promoten. De voornaamste functie betreft mobiliteit maar ook andere zaken kunnen aanvullend aangeboden worden: info over buurtactiviteiten, een broodautomaat, locker voor pakjes, ... Afhankelijk van de functies van de buurt kan een mobipunt andere accenten hebben. Zo kan een mobipunt ingericht worden voor een bedrijvencluster, een winkelbuurt of een woonbuurt. Een mobipunt bevat steeds meerdere functies waarvan autodelen, nabijheid openbaar vervoer en fietsparkeren en toegankelijkheid essentieel zijn. De gemeente start met een proefproject aan de Markt waarna evaluatie kan worden overgegaan tot uitbouw in andere wijken.

Onder het werkdomein C vallen ook handhavingsmaatregelen. Enerzijds is de handhaving van de blauwe zone cruciaal voor het functioneren van het centrum.

Op het vlak van handhaving van de snelheid wordt voorgesteld om volgende strategie te volgen:

- met anonieme snelheidsmeter meten gedurende minstens een week of twee
- indien blijkt dat hier te snel wordt gereden: snelheidsmeter met smiley (meter met snelheidsinformatie) plaatsen, gedurende 2 weken
- gevolgd door bemande controle door politie op die tijdstippen wanneer te hard wordt gereden.

Dragende maatregelen

- promotieacties om het te voet gaan en met de fiets te stimuleren;
- promotieacties om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren;
- sturend parkeerbeleid;
- uitbouw mobipunten;
- sensibiliseren duurzaam autogebruik

- stimuleren autodelen en fietsdelen
- handhaving van de blauwe zone.

Vertaling naar acties

De acties kunnen best doelgroepgericht gebeuren, met een aangepaste toon en communicatiemiddelen.

Naar werknemers / bedrijven toe:

- bedrijven informeren over de voordelen van de fiets en de maatregelen die zij kunnen nemen:
 - fietsparkeren;
 - lockers / douches;
 - fietsvergoeding;
 - groepsaankoop fietsen/fietskledij;
 - ...
- bedrijven informeren over de diensten van De Lijn:
 - M-ticket;
 - Railease;
 - Webenquête "Mobi Q";
 - 7-dagenpas;
 - Plug-in routeplanner op de bedrijfswebsite;
 - Reisinfo ter beschikken te stellen (op bv. display aan het onthaal).

Naar leerlingen / scholen toe:

- actualiseren schoolroudekaart / fietsroudekaart;
- deelname aan het Octopusplan.

Naar winkelaars / winkeliers toe:

- actieve deelname aan Zo Dicht(b)lij.

Naar brede bevolking:

- bewoners informeren over het trage wegennet;
- bewoners informeren over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer:
 - bereikbaarheidskaart ov
- deelname week van de mobiliteit;
- promotie eco-driving;
- sensibilisering bandenspanning;
- stimuleren autodelen:
 - promoten deelwagen gemeente (2 deelwagens);
 - Cambio primaire gebruiker onderzoeken;
 - promoten andere autodeelaanbieders;
 - autodelen: promoten bij grotere meergezinswoningen;
- promotie website: slimnaarantwerpen.be.

3.6. Actieplan

Doelstellingen: B = Bereikbaarheid, T = Toegankelijkheid, V = Verkeersveiligheid, L = Leefbaarheid, N = Natuur & Milieu
 termijn: KT= korte termijn < 3 jaar, MLT= middellange termijn 3-5 jaar, LT= lange termijn > 5 jaar

DE KOSTEN ZIJN EEN RUWE RAMING: voor fietspaden werd de lengte van het betreffende segment vermenigvuldigd met de gewenste breedte, bij een volledige heraanleg werd de oppervlakte van het openbaar domein berekend (adh. GRB), de toegepaste eenheidsprijzen verschillen van soort werk en locatie, waar een exacte raming reeds beschikbaar is, werd deze ingevuld

De posten in oranje zijn reeds lopende / goedgekeurde dossiers

Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Maatregel	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Toelichting
A.1 Ruimtelijke planning							
aanpassen gemeentelijk parkeerverordening bij nieuwbouw en grondige renovatie en voortuinparkeren	B	KT	in reguliere werking	Ruimtelijke ordening	Mobiliteit	Hoog	
opstellen Masterplan en beeldkwaliteitsplan omgeving Markt en Paalstraat	B, L	Continue	€ 75 000,00	Mobiliteit	Ruimtelijk Ordening	Middel	het opstellen van het Masterplan

Werkdomein B – De modaliteiten

Maatregel	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Toelichting
B1. Wegencategorisering							
opstellen ontwerp ringstructuur	B, V	KT	€ 75 000,00	Mobiliteit		Hoog	opstellen van een voorontwerp
uitvoeren ringstructuur	B, V	KT,MLT	> € 1 000 000,00	Mobiliteit		Middel	wegeniswerken
heraanleg Borkelstraat	B	KT	€ 340 000,00	Mobiliteit		Hoog	wegeniswerken
Paalstraat periodiek autovrij	L	KT,MLT	€ 5 000,00	Mobiliteit	Lokale Economie, Ruimtelijke Ordening	Hoog	communicatie, nadar
heraanleg Paalstraat (Winkelgedeelte)	B, L, T	MLT	€ 975 000,00	Mobiliteit	Lokale Economie, Ruimtelijke Ordening	Middel	wegeniswerken
heraanleg Markt en omgeving	B, L, T	MLT	€ 1 500 000,00	Mobiliteit	Lokale Economie, Ruimtelijke Ordening	Middel	wegeniswerken
heraanleg Braamstraat	B, T, V	MLT	€ 1 740 000,00	Mobiliteit		Middel	wegeniswerken
heraanleg Wijnegembaan	B, T, V	MLT	€ 500 000,00	Mobiliteit		Middel	wegeniswerken
Victor Adriaenssensstraat (volledige heraanleg)	B, T, V	LT	€ 936 000,00	Mobiliteit		Laag	wegeniswerken
opstellen wijkcirculatieplan+	B, T, L	Continue	€ 30 000,00 per jaar	Mobiliteit		Hoog	ondersteuning door extern bureau à rato 2 zones/jaar

Maatregel	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Toelichting
uitvoeren maatregelen wijkcirculatieplan	B, T, L	Continue	€ 50 000,00 per jaar	Mobiliteit		Middel	vb. plaatsen paaltjes, drempels
heraanleg Stanislas Meeuslei en André Ullenslei	B, T		€ 360 000,00	Mobiliteit		Hoog	
verplaatsen Hoogmolenbrug	B	KT		De Vlaamse Waterweg	Mobiliteit, AWV, Provincie	Hoog	wegeniswerken
wijzigen vrachtroutenetwerk	B, V	KT	in reguliere werking	Mobiliteit	AWV	hoog	
B2.Fietsroutenetwerk							
aanleg fietspaden of circulatiemaatregelen							
Botermelkbaan	B	KT-Lopende	€ 2 500 000,00	Mobiliteit	AWV	Hoog	
Wezelsebaan tussen Botermelkbaan en Alice Nahonlei	B, V	MLT	€ 420 000,00	Mobiliteit	AWV	Matig	
Paalstraat tussen Rodeborgstraat en Brechtsebaan (aanleggen vrijliggende fietspaden)	B, V	KT	€ 980 000,00	Mobiliteit			
Kopstraat tussen Paalstraat en Vordersteinstraat	B, V		€ 656 250,00	Mobiliteit	AWV		
Churchillaan: heraanleg fietspad tussen Borckelstraat en Calbergdreef (en voetpaden)	B, V		€ 367 500,00	Mobiliteit			
Vordensteinstraat tussen Kuipersstraat en Ridder Walter van Havrelaan (vermindere autoverkeer of aanleg fietspaden)	B, V		afhankelijk van keuze	Mobiliteit			
Metropoolstraat volledige heraanleg	B, V	MLT	> 1.000.000,00	Vlaamse Waterweg	Mobiliteit	Hoog	
aanleggen monoliete verharding BFF							
Alfons Servaislei			€ 620 000,00				
heraanleg Villerslei (volledige heraanleg) tussen kanaal en Alfons Servaislei			€ 420 000,00				

Maatregel	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Toelichting
Alice Nahonlei (tussen Alfons Servaislei en della Faillelaan) in combinatie met sanering watereloop			€ 395 000,00				
Ridder Walter van Havrelaan tussen de Kopstraat en de Calbergsdreef			> 1 000 000,00	AWV	AWV	MLT	
fietsactieplan							
opstellen fietsactieplan		KT	€ 30 000,00	Mobiliteit	Provincie	Matig	
uitvoering fietsactieplan (stallingen en lokaal fietsnetwerk)		Continue	€ 100 000,00 per jaar	Mobiliteit		Hoog	
opstarten procedure wijziging BFF (nav verplaatsen Hoogmolenbrug)	B, V	KT	--	Mobiliteit	Provincie	Hoog	
B3. Openbaar vervoernetwerk							
opstellen prioriteitenlijst (ahv aantal opstappers)	B,T	KT	-	Mobiliteit	De Lijn	Hoog	onderzoek naar welke haltes eerst uitrusten met schuilhuisjes en fietsenstallingen
uitrusten haltes: schuilhuisjes, fietsenstallingen	B,T	KT	€ 10 000,00 per jaar	Mobiliteit	De Lijn	Hoog	
onderzoek tangentiële bediening	B	KT	-	Mobiliteit	Vervoerregioraad	Hoog	
onderzoek waterbus	B	KT-Lopende	-	Havenbedrijf Antwerpen	Mobiliteit, Vlaamse Waterweg, Wijnegeme	Hoog	
B4. Voetgangersnetwerk							
verbeteren van trage wegen en doorsteken		MLT	in reguliere werking	Mobiliteit		Matig	
onderzoek naar voetgangers fietsbruggen in functie van automatiseren sluizen		KT	-	Mobiliteit	Vlaamse Waterweg	Matig	

Maatregel	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Toelichting
uitbouw zorgroutes		MLT	in reguliere werking	Mobiliteit	Groendienst	Matig	
B5. Autoparkeren							
onderzoekerschikking blauwe zone		KT	€ 25 000,00	Mobiliteit	Lokale economie	Hoog	
opvoeren handhaving blauwe zone		KT-Lopende		Politie	Mobiliteit	Hoog	
verblijfskwaliteit verbeteren centrum		Continue	in reguliere werking	Mobiliteit	Lokale economie	Hoog	
B5. Fietsparkeren							
beugels, kluisen, overkappingen, buurtfietsen-stallingen		Continue	50.000 per jaar	Mobiliteit	Duurzaamheid	Hoog	
opstellen procedure voor evenementen		KT-Lopende		Mobiliteit			

WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Maatregel	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Toelichting
C.1 Vervoersmanagement							
bedrijven informeren over de voordelen van de fiets en openbaar vervoer	L, N	KT	€ 5 000,00	Lokale Economie	Mobiliteit, Bedrijven	Hoog	opstellen en verspreiden brochuer
proefproject deelfietsen	B,	KT	€ 30.000,00 in opstart-fase	Duurzaamheid	Mobiliteit	Hoog	
uitrol Mobipunten	B, L	Continue	€ 5 000,00	Duurzaamheid	Mobiliteit	Hoog	
C.2 Tarifiering							
onderzoeken mogelijkheden om tussen te komen in openbaar vervoer aansluitend op ontwikkelingen basisbereikbaarheid	T	KT	Geen apart budget	Mobiliteit	De Lijn, NMBS	Middel	eventuele kosten voor de gemeente voor ov verbindingen die niet tot het kernnet of aanvullend net behoren
C.3 Sensibilisering, marketing en informatie							
bewoners informeren over trage wegennet	B	KL-reeds lopende	in reguliere werking	Mobiliteit		Middel	
opstellen bereikbaarheidskaart openbaar vervoer	B	MLT	€ 5 000,00	Mobiliteit	De Lijn	Middel	
deelname week van mobiliteit	B, L	Continue	in reguliere werking	Mobiliteit	Duurzaamheid	Middel	
promotie eco-driving	L	Continue	in reguliere werking	Duurzaamheid	Mobiliteit	Middel	
professionaliseren autodeelsysteem en uitbouwen	B, L	KT	€ 30 000,00	Duurzaamheid	Mobiliteit	Hoog	
stimuleren autodelen	L	Continue	in reguliere werking	Duurzaamheid	Mobiliteit	Middel	

Maatregel	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Toelichting
promotie website: slimnaarantwerpen.be	B, L	Continue	in reguliere werking	Duurzaamheid	Mobiliteit	Middel	
actualiseren schoolroutekaart / fietsroutekaart	B, V	KT	€ 10 000,00	Mobiliteit	Scholen, Jeugd- dienst, politie, jeug- dienst	Hoog	
actieve deelname Zo Dicht(blij)	B, L	Continue	€ 5 000,00	Lokale Economie	Winkels	Middel	
actie deelname Octopusplan (schoolvervoer- plannen)	B, V	Continue	€ 5 000,00 per jaar	Mobiliteit	Jeugddienst, scho- len	Middel	
C.4 Handhaving							
handhaving blauwe zone	B	Continue	in reguliere werking	Mobiliteit		Hoog	
handhaving snelheid	V, L	Continue	in reguliere werking	Mobiliteit / Politie		Hoog	

3.7. Voorstel tot wijziging van beleidsplannen

Bij opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte, actualiseren van gewenste verkeers- en vervoersstructuur, inclusief wijziging wegcategorisering.

3.8. Voorstel voor organisatie en evaluatie

Het gevoerde mobiliteitsbeleid wordt vijfjaarlijks geëvalueerd met behulp van de Sneltoets. Op basis van de deze toets wordt bepaald of een (gedeeltelijke) herziening van het mobiliteitsplan nodig is.

Een tussentijdse evaluatie van het mobiliteitsbeleid wordt uitgevoerd om de voortgang van het actieprogramma te monitoren. In ieder geval zal het mobiliteitsplan na 2 jaar worden geëvalueerd op de volgende punten:

- Uitgevoerde acties en effect;
- Acties die gepland zijn voor de korte of langere termijn;
- Actie die nog niet ingepland staan.

De actietabel zal worden gebruikt, om aan te geven of een actie is uitgevoerd en wat het effect daarvan was.

De GBC is verantwoordelijk voor de opvolging van het mobiliteitsplan en zal hierop blijven toezien.

3.9. Toetsing van de doelstellingen

In de verkenningnota werden de te verbreden en verdiepen thema's in relatie gebracht met andere thema's. Tijdens de uitwerkingsfase werd onderzoek gedaan naar deze thema's.

Onderstaande tabel geeft de toetsing weer van deze doelstellingen, gekoppeld aan de acties.

Thema	Relatie met andere thema's	Taakstelling	Opgenomen in beleidsplan
actualiseren we- gencategorisering /doorstroming	verkeersveiligheid bereikbaarheid snelheid handhaving	leesbare wegen- structuur afbakening ver- blijfsgebieden	aangepaste we- gencategorisering (met ringstruc- tuur) uitwerking in 'wijkcirculatieplan- nen plus' en heraanleg van de 'ringwegen' Paalstraat perio- diek vrij
snelheidsbeleid	wegencategorise- ring leefbaarheid handhaving milieu	verbeteren ver- blijfskwaliteit en verkeersveiligheid door beperken snelheid afstemming snel- heid op wegenca- tegorisering	uitwerking in wijk- circulatieplanen plus handhavingsstra- tegie (geen zonale aan- pak)
parkeerbeleid	bereikbaarheid wegencategorise- ring milieu handhaving	gebiedsgerichte visie rekening houdende met ruimtelijke en ver- keerskundige randvoorwaarden	actualiseren par- keernormen onderzoek naar herschikking blauwe zone in centrum opvoering hand- having bewegwijzering
afstemming GRS en Milieu	snelheidsbeleid wegencategorise- ring	afstemmen GRS – mobiliteitsplan milieudoelstellin- gen integreren in mobiliteitsplan	gebeurd tijdens opmaak mobili- teitsplan acties en strate- gieën opgenomen in functie van min-

			der autoverplaatsingen en duurzame verplaatsing
--	--	--	---

3.10. Participatie

Het participatietraject werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 25 september 2014 . Hiervoor wordt een stuurgroep opgericht die bestaat uit volgende leden:

Tabel 1: leden stuurgroep

<i>Naam</i>	<i>Organisatie</i>
<i>Ren Hesters</i>	<i>Voorzitter AMBS</i>
Robert Imler	Sportraad
<i>Sabine Van Dooren</i>	<i>Kamer van Koophandel Antwerpen – Waasland</i>
Olaf Goossens	Raad voor personen met een Handicap
<i>Maria De Belder</i>	<i>Seniorenraad</i>
Annick Degreve	LoKo
<i>Joost De Bondt</i>	<i>Kindergemeenteraad</i>
Ivan Dierckx	Jeugdraad
<i>Paul Staes</i>	<i>Milieuraad</i>
Ignace Sysmans	Cultuurraad
<i>Catharina Van Osta</i>	<i>Voorzitter OCMW</i>
Levin Versweyver	Gecoro
<i>Marc Van Linden</i>	<i>Brandweer</i>
Frank Balemans	Wijkvereniging Cordula
<i>Frans De Block</i>	<i>Buurtcomité de Zeurt</i>
Hilde Mariën	Buurtraad Elshout
<i>Jos Vanthienen</i>	<i>De List</i>
Min Lenière	Vereniging van Schotenhof
<i>Patrick Keppens</i>	<i>Wijkcomité Geuzenvelden</i>

Jan Bogaerts	Wijkvereniging Ter Heide
<i>Erik Maes</i>	<i>Atheneum</i>
Frieda Van den Plas	Wijkvereniging Donk
<i>Inge Celis</i>	<i>Wijkvereniging Lindehof</i>
Hilde Sprangers-Van de Cruys	Wijkvereniging Kasteeldreef
<i>Johan Pittoors</i>	<i>Wijk H</i>
Jef Rombouts	Deuzeld leeft!
<i>Anita Hemmerechts</i>	<i>Kolonie</i>
Frank Janssens	2PK
<i>Maya De Backer</i>	<i>Groen!</i>
Lode De Kesel	CD&V
<i>Nick Peeters</i>	<i>NV-A</i>
Frank Dillen	SP.A
<i>Piet Bouciqué</i>	<i>Vlaams Belang</i>
Patrick Vermeiren	Open VLD
<i>Pieter Gillis</i>	<i>RC Mobiliteit</i>

Deze stuurgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van het maatschappelijk middenveld en kwam tijdens het planproces twee keer samen. Een keer bij de bespreking van de verkenningsnota en een keer bij het bespreken van het ontwerp beleidsplan.

3.11. Bijlagen

3.11.1 Samenstelling van de GBC

<i>Naam</i>	<i>Instantie</i>
Erik Block	Schepen van ruimtelijke ordening, mobiliteit, huisvesting, leefmilieu
Wouter Rombouts	Schepen van openbare werken, lokale economie, tewerkstelling, toerisme, jeugd, coördinatie diensten vrije tijd
Saskia Vercauteren	Conducteur
Liesbeth Goris	Stedenbouwkundige
Veerle Van den Eede	Politie Schoten
Karen Wauters	Politie Schoten
Erika Baluwé	verkeersconsulent
Dirk Vercammen	Hoofd milieudienst
Katty Michiels	Duurzaamheidsambtenaar
Tom Daelemans	GGZ Schoten
Bart Laureysen	De Lijn Antwerpen
Joris Deboel	Mobiliteitsbegeleider Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Kathleen Huet	Mobiliteitsbegeleider Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Annelies De Ridder	Agentschap Wegen en Verkeer Wegen en Verkeer Antwerpen – district 123 Brecht
Staf Aerts	Provinciebestuur Antwerpen dienst Mobiliteit

3.11.2 Procesverloop

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) volgt de opmaak van het mobiliteitsplan op. Na elke fase geeft de GBC een advies. Daarnaast geeft de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) advies. Onderstaande tabel geeft aan op welke wijze de gemeente verschillende partijen heeft betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsplan. De verslagen van de GBC en de RMC zijn te vinden in de bijlage. De leden van de gemeenteraad werden regelmatig in kennis gesteld van de verschillende fasen van het mobiliteitsplan in raadscommissie Mobiliteit en Toegankelijkheid.

19/06/2014	RMC	bespreking sneltoets
17/09/2014	Raadscommissie	stand van zaken herziening gemeentelijk mobiliteitsplan + participatietraject
25/09/2014	GR	participatietraject gemeentelijke MP
28/10/2014	CBS	aktenaam stand van zaken MP
19/11/2014	Raadscommissie	stand van zaken herziening gemeentelijk mobiliteitsplan
10/02/2015	Stuurgroep	bespreking verkenningnota
11/08/2015	CBS	opmerkingen stuurgroep d.d. 10/02/2015
20/10/2015	CBS	aktenaam verkenningnota
27/11/2015	GBC	bespreking verkenningnota
2/02/2016	CBS	mobiliteitsplan: uitvoerend onderzoek
22/03/2016	Raadscommissie	stand van zaken herziening gemeentelijk mobiliteitsplan
21/11/2016	Raadscommissie	stand van zaken herziening gemeentelijk mobiliteitsplan
21/03/2017	CBS	aktenaam uitwerkingnota
27/03/2017	Raadscommissie	uitwerkingnota herziening mobiliteitsplan
2/05/2017	CBS	verslag overleg verduidelijking uitwerkingnota
1/06/2017	GR	aktenaam uitwerkingnota
29/09/2017	GBC	bespreking uitwerkingnota
30/01/2018	CBS	ontwerp beleidsplan met betrekking tot herziening MP
12/02/2018	Raadscommissie	bespreking beleidsplan
20/03/2018	Stuurgroep	bespreking beleidsplan
27/03/2018	CBS	ontwerp beleidsplan + ontwerp actieprogramma MP
18/06/2018	GBC	bespreking beleidsplan

3.11.3 Verslagen GBC



GMP Schoten

GMP spoor 2

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

27 november 2015 – 9u30

Gemeentehuis Schoten

Verslag GBC

AANWEZIGEN

AANWEZIG

Naam	Instantie	e-mail
de heer Erik Block	Schepen van ruimtelijke ordening, mobiliteit, huisvesting, leefmilieu	erik@block.be
de heer Wouter Rombouts	Schepen van openbare werken, lokale economie, tewerkstelling, toerisme, jeugd, coördinatie diensten VT	rombouts.wouter1@hotmail.com
mevrouw Saskia Vercauteren	Conducteur	saskia.vercauteren@schoten.be
mevrouw Erika Baluwé	verkeersconsulent (vanaf 1/1/15)	erika.baluwe@schoten.be
de heer Dirk Vercammen	Hoofd milieudienst	dirk.vercammen@schoten.be
mevrouw Katty Michiels	Duurzaamheidsambtenaar	katty.michiels@schoten.be
de heer Stijn Derkinderen	Timenco bvba	stijn@timenco.be
mevrouw Sara van Boeckhout	Timenco bvba	sara@timenco.be
de heer Luc Verbeeck	Politie Schoten	lucas.verbeeck@schoten.be
mevrouw Nathalie Couttenier	De Lijn Antwerpen	nathalie.couttenier@delijn.be
mevrouw Kathleen Huet	Mobiliteitsbegeleider - Departement Mobiliteit en Openbare Werken	kathleen.huet@mow.vlaanderen.be
de heer Raf Daniels	nv De Scheepvaart	r.daniels@descheepvaart.be

VERONTSCHULDIGD/VOLMACHT

Naam	Instantie	e-mail	Aanwezig?
mevrouw Annelies De Ridder	Agentschap Wegen en Verkeer - Antwerpen – district 123 Brecht	annelies.deridder@mow.vlaanderen.be	volmacht
de heer Staf Aerts	Provinciebestuur Antwerpen dienst Mobiliteit	staf.aerts@provincieantwerpen.be	verontschuldigd, opmerkingen per mail

AGENDA

1. Bespreking verkenningnota
2. Afspraken

VERGADERING

Het Agentschap Wegen en Verkeer (Annelies De Ridder) heeft volmacht gegeven aan Kathleen Huet om haar mening te verdedigen in de GBC. Rekening houdend met de andere aanwezigen vergadert de GBC rechtsgeldig.

1. BESPREKING ONTWERP NOTA

Stijn overloopt de nota chronologisch, volgende discussies / wijzigingen werden nog gevraagd:



- **Planningscontext:**
 - Project inbreiding van woningen Technische Dienst toevoegen
 - RUP KMO-zone Wijtschot/Sluizen vernoemen
- **Thema Parkeren:**
 - p32 woordje 'geen' uit schema schrappen
 - parkeerproblemen rond Laaglandlei bestaan ook in zijstraten, de kaart zal worden aangepast (Olmenlei, Lindenlei, Kuipersakkerstraat).
 - Beperkte verbalisatie in de blauwe zone niet expliciet opnemen in de nota p44
 - Blauwe zone met oog op toekomstige ontwikkeling eventueel uitbreiden Havenplein, Gasketplein en noodzaak herbekijken in Cauwenberglei en Villerslei
 - Voortuinparkeren: naar een (voorlopig) handhavingsplan, waarbij nog juridische mogelijkheden verder verkend moeten worden
 - Ook fietsparkeren zal in de studie worden opgenomen: Zijn er grote fietsenstallingen in de bestemmingen. Zijn er plekken waar veel wild wordt geparkeerd door de fietsers en dus de parkeerbehoefte hoog is? Zijn er ook in woongebieden zulke behoeftes te detecteren.
 - Onderzoeksvraag toevoegen: Zijn er effectief parkeerproblemen in die straten die de mensen hebben aangehaald?
- **Thema Snelheid**
 - De onderzoeksvragen met betrekking tot de zone 30 dienen te gaan over 1 de noodzaak (zijn er functies die veel voetgangers/fietsers genereren?) en de haalbaarheid (kunnen de straten worden aangepast?)
- **Thema Milieu/Ruimtelijke ordening**
 - Herbekijken of Cambio interessant is (enkele jaren geleden was dit nog niet het geval, het thema heeft echter de laatste jaren een nieuwe dynamiek gekregen). Er bestaat in de gemeente reeds een pilootproject autodelen en er wordt ingezet op uitbreiding.
 - Bekijken of in nieuwe woonprojecten de mogelijkheid tot autodelen mee kan worden aangeboden.
 - Watertransport als OV naar Antwerpen wordt genoemd als te onderzoeken piste, zeker gelet op de langere reistijd van de bussen als gevolg van de afbraak van de IJzerlaanbrug.
 - Het Kempisch Kanaal heeft een belangrijke economische functie dat niet mag worden onderschat en gehypothekeerd. Binnenvaart zorgt voor minder vrachtverkeer op de baan en de tendens is groeiend. Een recreatief medegebruik van het kanaalgebied is uiteraard mogelijk.
 - De link dient te worden gelegd met de geëxternaliseerde kosten (luchtkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit)
 - Vanuit MOW wordt gevraagd of er geen nieuwe woningen gepland worden dicht tegen de E19.
- **Thema sluipverkeer**
 - PCV dossier Kopstraat: Er werden al vaak dossiers m.b.t. de Kopstraat voorgelegd aan de PCV. Het betrof dan bijv. de snelheid (50 of 70) en de oversteekbaarheid ter hoogte van bushaltes. De problematiek van de Kopstraat kan niet puntsgewijs en dus via PCV opgelost worden. Er zou een studie moeten gebeuren rond het geheel, waarbij de verkeers-circulatie in het gebied tussen Kopstraat en Paalstraat ook wordt meegenomen. Als het geheel bekeken wordt, kunnen de maatregelen elkaar versterken: ontubbeling fietspad, aansluiting zijstraten, locatie

bushaltes met daaraan gekoppeld oversteeke mogelijkheden en voorkeurroutes fietsers en voetgangers, profiel van de weg, snelheid,...

- Op middellange termijn circulatieplannen opmaken. De laatste dateren van de jaren '80, sindsdien zijn er veel ad hoc oplossingen toegepast.
- De gemeente vraagt zich de effecten af van de spitsstrook op E19. Een negatief effect is de stijging van de geluidsoverlast.

■ Thema wegencategorisering

- Ontsluiting en categorisering op korte en lange termijn (Kaderplan Albertkanaal, Oosterweel) toevoegen
- Categorisering van de Paalstraat en Kopstraat (zie ook thema sluipverkeer): de Paalstraat zal vernieuwd worden, een gelegenheid om de rijrichting ervan te herbekijken en te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn.
- In het kader van de N121 en het module 13-dossier dat daar loopt komen er vanuit de gemeente regelmatig vragen naar MOW en AWW i.v.m. de Wezelsebaan. In dat verband wordt ook vaak gesproken over sluipverkeer, o.a. naar het zuiden. Ook dit gebied en deze problematiek moeten in het mobiliteitsplan geactualiseerd worden, er moeten duidelijke keuzes worden gemaakt m.b.t. categorisering en circulatie, zodat de discussie niet telkens opnieuw op tafel komt.

■ Opmerkingen die buiten de genoemde thema's vallen:

- Het opstellen van een fietsbeleidsplan is een intentie van de gemeente. Deze intentie en algemene principes moeten worden opgenomen in het GMP.
- Alertheid voor stedelijke logistiek (leveringen ed) wordt gevraagd. De vraag is in hoeverre de gemeente hier mee kan sturen. In principe is het geen aangehaald thema voor verbreding/verdieping.

2. AFSPRAKEN

- Timenco zorgt voor de aanpassingen van de nota en verstuurt de definitieve documenten door naar de gemeente.
- Op 15 december vindt een ambtelijke vergadering plaats over de uit te voeren onderzoeken.

Sara Van Boeckhout
Leuven,
4-12-2015

GMP Schoten

GMP spoor 2

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

29 juli 2017 – 9u30

Gemeentehuis Schoten

Verslag GBC

AANWEZIGEN

AANWEZIG

Naam	Instantie	e-mail
de heer Erik Block	Schepen van ruimtelijke ordening, mobiliteit, huisvesting, leefmilieu	grik@block.be
mevrouw Saskia Vercauteren	Conducteur	saskia.vercauteren@schoten.be
mevrouw Erika Baluwé	verkeersconsulent	erika.baluwe@schoten.be
de heer Dirk Vercammen	Hoofd milieudienst	dirk.vercammen@schoten.be
mevrouw Katty Michiels	Duurzaamheidsambtenaar	katty.michiels@schoten.be
de heer Stijn Derkinderen	Tridée bvba	stijn@tridee.eu
mevrouw Veerle Van den Eede	Politie Schoten	veerle.vandeneede@police.belgium.eu
de heer Bart Laureysen	De Lijn Antwerpen	bart.laureysen@delijn.be
mevrouw Kathleen Huet	Mobiliteitsbegeleider - Departement Mobiliteit en Openbare Werken	kathleen.huet@mow.vlaanderen.be
de heer Joris Deboel	Mobiliteitsbegeleider - Departement Mobiliteit en Openbare Werken	joris.deboel@mow.vlaanderen.be
de heer Staf Aerts	Provincie Antwerpen	staf.aerts@provincieantwerpen.be
de heer Tom Daelemans	GGZ Schoten	tom.daelemans@schoten.be

VERONTSCHULDIGD/VOLMACHT

Naam	Instantie	e-mail	Aanwezig?
mevrouw Annelies De Ridder	Agentschap Wegen en Verkeer - Antwerpen – district 123 Brecht	annelies.deridder@mow.vlaanderen.be	volmacht gegeven aan MOW
de heer Staf Aerts	Provinciebestuur Antwerpen dienst Mobiliteit	staf.aerts@provincieantwerpen.be	verontschuldigd, opmerkingen per mail

AGENDA

1. Bespreking uitwerkingsnota
2. Afspraken

VERGADERING

Het Agentschap Wegen en Verkeer (Annelies De Ridder) heeft volmacht gegeven aan Kathleen Huet om haar mening te verdedigen in de GBC. Rekening houdend met de andere aanwezigen vergadert de GBC rechtsgeldig.

1. BESPREKING UITWERKINGSNOTA

Tridée overloopt de nota chronologisch, volgende discussies werden nog gevoerd:

- Algemeen
 - De kaarten zijn erg onduidelijk. Straten die benoemd worden in de tekst, kunnen best ook genummerd worden op de kaart.
 - Het rapport is erg rommelig.
- Thema snelheid
 - Het is niet duidelijk op basis van welke criteria de keuze werd gemaakt om de prioritaire gebieden te selecteren.
 - Tridée legt uit dat dit veeleer op een kwalitatieve wijze gebeurde: gebieden waar de noodzaak hoog ligt en het relatief makkelijk uit te voeren is, krijgen de hoogste prioriteit. Het was methodologisch niet verantwoord om indicatoren een bepaalde waarde te geven.
 - Op het vlak van noodzaak is het onduidelijk welke functies in rekening werden genomen
 - Het betreft scholen en kinderdagverblijven.
 - Kopstraat: Er is een discussie over de maximaal toegelaten snelheid. AWV wil 70 km/u vanwege de wegcategorie. Dit geeft volgens de gemeente problemen omdat er dan geen zebrapad ter hoogte van de bushalte mag worden geplaatst en wenst daarom de toegelaten snelheid te beperken tot 50 km/u
- Thema Openbaar vervoer
 - Dit thema is ingehaald door de tijd: ondertussen is de brug afgebroken en moet het busverkeer omrijden via Noorderlaan. De conclusies van het onderzoek is dat voor de gemeente Schoten een rechtstreekse verbinding (dus zonder overstap) noodzakelijk is.
 - In het kader van het decreet basisbereikbaarheid, werd een vervoersregioraad opgericht waarin het gelaagd openbaar vervoernetwerk uitgewerkt wordt. Dit thema zal hierin verder worden uitgewerkt
 - De gemeente Schoten is vragende partij voor een tangentiële verbinding Antwerpen – Merksem zodat bewoners zonder overstap naar het ziekenhuis Jan Palfijn kunnen reizen
- Thema Sluipverkeer
 - Van wanneer dateren de intensiteitsmetingen:
 - Er werd gebruik gemaakt van beschikbare tellingen, over een periode van 10 jaar.
- Thema wegcategorisering
 - Een detailkaart van het centrum is wenselijk om de ringstructuur helder te maken. Momenteel komt dit niet over en wordt te weinig benadrukt in de tekst.
 - De aanpassing van de wegcategorisering in functie van de ontsluitingsstructuur is onduidelijk
 - Tridée legt uit dat het sommige wegen die zijn gecategoriseerd als lokale wegen, type 3 veel sluipverkeer kennen als gevolg van hun ligging in het netwerk (om hun aansluiting op wegen van hogere categorie). Daar waar de bereikbaarheid niet in het gedrang komt, kan men aan de aansluitingen sleutelen (bv. een

knip of verkeerscirculatiemaatregelen). Indien de bereikbaarheid ernstig in het gedrang zou komen, is een wijziging van de wegcategorie logisch.

- Paalstraat en Kopstraat vorm een systeem en kunnen niet los van elkaar worden bekeken

2. AFSPRAKEN

- Tridée past de uitwerkingsnota nog aan in functie van voornamelijk verduidelijkingen en detailkaart van de wegcategorisering.

Stijn Derkinderen

GMP Schoten

GMP spoor 2

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

18 juni 2018 – 13u30

Gemeentehuis Schoten

Verslag GBC

AANWEZIGEN

AANWEZIG

Naam	Instantie	e-mail
de heer Erik Block	Schepen van ruimtelijke ordening, mobiliteit, huisvesting, leefmilieu	erik@block.be
mevrouw Saskia Vercauteren	Conducteur	saskia.vercauteren@schoten.be
mevrouw Erika Baluwé	verkeersconsulent	erika.baluwe@schoten.be
de heer Dirk Vercammen	Hoofd milieudienst	dirk.vercammen@schoten.be
mevrouw Katty Michiels	Duurzaamheidsambtenaar	katty.michiels@schoten.be
mevrouw Vera De Martelaere	Omgevingsambtenaar	vera.demartelaere@schoten.be
de heer Stijn Derkinderen	Tridée bvba	stijn@tridee.eu
mevrouw Veerle Van den Eede	Politie Schoten	veerle.vandeneede@police.belgium.eu
mevrouw Karen Wauters	Politie Schoten	karen.wauters.1@police.belgium.eu
mevrouw Annika Struyfs	Agentschap Wegen en Verkeer - Antwerpen – district 123 Brecht	annika.struyfs@mow.vlaanderen.be
de heer Joris Deboel	Mobiliteitsbegeleider - Departement Mobiliteit en Openbare Werken	joris.deboel@mow.vlaanderen.be
de heer Tom Daelemans	GGZ Schoten	tom.daelemans@schoten.be

AFWEZIG/VERONTSCHULDIGD/VOLMACHT

Naam	Instantie	e-mail	Aanwezig?
mevrouw Annelies De Ridder	Agentschap Wegen en Verkeer - Antwerpen – district 123 Brecht	annelies.deridder@mow.vlaanderen.be	volmacht gegeven aan Annika Struyfs
de heer Gust Verheyen	De Lijn	gust.verheyen@delijn.be	volmacht gegeven aan Joris Deboel
de heer Staf Aerts	Provinciebestuur Antwerpen dienst Mobiliteit	staf.aerts@provincieantwerpen.be	afwezig
de heer Wouter Rombouts	Schepen openbare werken	wouter.rombouts@schoten.be	verontschuldigd
de heer Raf Daniels	Vlaamse Waterweg	raf.daniels@vlaamsewaterweg.be	verontschuldigd, opmerkingen per mail

AGENDA

1. Bespreking Beleidsplan

VERGADERING

Het Agentschap Wegen en Verkeer (Annelies De Ridder) heeft volmacht gegeven aan Annika Struys om haar mening te verdedigen in de GBC en De Lijn (Gust Verheyen) heeft volmacht gegeven aan Joris Deboel. Rekening houdend met de andere aanwezigen vergadert de GBC rechtsgeldig.

1. BESPREKING BELEIDSPLAN

Tridée overloopt de nota chronologisch, volgende discussies werden nog gevoerd en de aanpassingen aan de nota worden benoemd in dit verslag.

Informatief gedeelte

- Samenvatting verkenningnota en uitwerkingsnota
 - Samenvatting van de uitwerkingsnota is te summier
-> zal uitgebreider worden beschreven
- Strategische doelstellingen:
 - de stelling “De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de mobiliteitsintensiteit” klopt niet
-> verwijzen met een voetnoot naar SECAP: er is een duidelijke correlatie tussen de hoeveelheid verkeer en de immissie op mens en milieu, maar ook de snelheid is een bepalende factor: hoe sneller er wordt gereden, hoe meer emissies qua geluid, NOx, fijn stof enz.
- Relatie met andere beleidsplannen
 - figuur bij GRS te klein om leesbaar te zijn: figuur is louter illustratief
-> geen wijzigingen aan beleidsplan
 - burgemeestersconvenant: de doelstellingen zijn gewijzigd naar 40% reductie tegen 2030
-> zal uitgebreider worden beschreven

Richtinggevend gedeelte

- De taakstellingen en doelstellingen ontbreken. Bij dit overzicht dient ook de samenhang tussen de thema's te worden weergegeven.
-> zal worden toegevoegd
- Wegencategorisering:
 - kaart 3: het verschil tussen primaire weg II en A102 zorgt voor verwarring
-> aanpassen kaart
 - in de tekst worden straatnamen benoemd, het zou duidelijker zijn mocht er een nummering worden aangebracht
-> toevoegen nieuwe kaart met wijzigingen van de categorisering en verwijzingen in tekst
 - Wezelsebaan: AWW meldt dat de gemeente dit opnieuw kan bekijken indien er een nieuwe startnota en projectnota wordt opgesteld waarin alle opties nog eens worden overwogen
-> geen wijzigingen aan beleidsplan
 - Is er een prioritering opgesteld voor de acties in het kader van de wegcategorisering (en wijkcirculatieplannen-plus)? Die was er oorspronkelijk wel maar hield geen rekening met opportuniteiten, zoals wegen- en rioleringswerken. Het wordt dus opgevat als een toetsingskader
-> deze motivering toevoegen aan beleidsplan

- Brede parkeerstroken en doorstromingsmaatregelen lijken contradictorisch. Dit wordt vervangen door: parkeerstroken op verkeerswegen enkel waar nodig en als ze nodig zijn, voldoende breed maken
-> aanpassen aan het beleidsplan
 - Paalstraat: niet duidelijk in tekst welk deel van Paalstraat periodiek autovrij zou kunnen worden. Er zijn 2 opties mogelijk: tussen Markt en Theofiel van Cauwenberghslei of Rodeborgstraat.
-> aanpassen aan het beleidsplan (tekstueel)
- **Fietsroutenetwerk**
- In de tekst worden straatnamen benoemd, het zou duidelijker zijn mocht er een nummering worden aangebracht
-> toevoegen nummers aan kaart 7 en verwijzingen in tekst
 - HSL-fietspad staat wel op de kaart
-> HSL-fietspad in tekst toevoegen voor de ontsluiting van het station Noorderkempem
 - Voor AWV is de realisatie van een fietsbrug op Deurnesesteenweg/ Merksemsebaan geen prioriteit. Er wordt wel een conflictvrije lichtenregeling voorzien:
-> aanpassen formulering: op korte termijn wordt een conflictvrije regeling voorzien op dit kruispunt. Nadien kan de mogelijkheid tot eventuele realisatie van een fietsbrug verder worden onderzocht.
 - Is er een prioritering opgesteld voor de acties in het kader van de het fietsnetwerk? Die is nog niet mogelijk daar het lokaal fietsnetwerk niet werd gescreend in functie van noodzakelijke werken. Het kan immers zijn dat lokale routes een hogere prioriteit zouden krijgen dan bovenlokale routes door bijvoorbeeld hogere fietsintensiteiten of ongevallen.
-> deze motivering toevoegen aan beleidsplan
- **Openbaar vervoernetwerk**
- In het kader van het verplaatsen van Hoogmolenbrug blijkt het mogelijk om de route van de bus in beide richtingen via Braamstraat te laten. Een bussluis is hiervoor noodzakelijk
-> kaart 8 aanpassen en tekst in deze zin aanpassen
 - Waar zijn de stiptheidshaltes in Schoten? Deze worden niet benoemd in de tekst:
-> locaties toevoegen aan beleidsplan
- **Autoparkeren**
- Is het mogelijk om een kaart toe te voegen? Dit is moeilijk omdat er nog veel onderzoek nodig is om beleidskeuzes te maken (bijvoorbeelderschikken blauwe zone)
-> geen wijzigingen aan beleidsplan
 - Zijn er al stappen gezet wat medegebruik betreft van parkings? Ja, in het kader van wegenwerken maar dit blijkt niet zo evident te zijn
- **Ondersteunende maatregelen**
- Deelwagens en deelfietsen zijn in actietabel opgenomen maar niet als dragende maatregel.

-> deelwagens en deelfietsen toevoegen als dragende maatregelen

▪ Transport over water:

- In het beleidsplan is het economisch gebruik van het kanaal niet opgenomen. terwijl er toch opportuniteiten zijn om vrachtwagenritten op grondgebied Schoten te reduceren, oa als alternatieve vervoersmodus voor het nieuwe terrein Wijtschot waar een koppeling mogelijk is met een openbare kaaimuur op het Albertkanaal

-> hoofdstuk toevoegen aan het beleidsplan

De GBC geeft haar goedkeuring aan het ontwerp-beleidsplan mits aanpassingen zoals hiervoor vermeldt.

Stijn Derkinderen

Antwerpen, 18 juni 2018

3.11.4 Verslagen participatie

Verslag eerste stuurgroep mobiliteitsplan: 17 februari 2015

Panel

Schepen mobiliteit	gemeente Schoten	Erik Block
Studiebureau	Timenco	Wim De Beckker
Lokale politie		Frank Van Leemputten
Communicatiedienst	gemeente Schoten	Dominiek Diliën
Technische dienst	gemeente Schoten	Wieland Claes (verslag)
	inspraakambtenaar	
	verkeersconsulent	

1. Inleiding

De sneltoets van het huidige mobiliteitsplan kwam uit op het spoor 'verbreden en verdiepen'. Een deel van de herziening van het mobiliteitsplan is het participatietraject, waarin belanghebbenden worden betrokken. De eerste stuurgroep vond plaats op 10 februari 2015: na het opstellen van de algemene krijtlijnen, voor het voeren van de onderzoeken.

2. Voorstelling aanwezigen

Lokale politie	politiezone Schoten	Lucas Verbeeck
Technische dienst	gemeente Schoten	Saskia Vercauteren
Technische dienst	gemeente Schoten	Johan Hoskens
(wijkverenigingen: aanvulling lijst Dominiek)		
	conducteur	
	hoofd grondgebiedzaken	

3. Presentatie

Wim De Beckker van studiebureau Timenco licht het proces van de herziening van het mobiliteitsplan toe a.d.h.v. een presentatie, die aan de leden op voorhand werd gestuurd. Enkele opmerkingen hierbij:

- Het decreet bepaalt dat er minstens om de zes jaar een herziening van het mobiliteitsplan moet gebeuren;
- Het oordeel van de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie) betreft de grote lijnen van de herziening. Het gaat niet over details van concrete projecten;
- Sommige zaken zijn niet expliciet vermeld in de verkenningsnota. Dat wil niet zeggen dat ze onbelangrijk zijn. Meestal gaat het om thema's die uit het vorige beleidsplan (mobiliteitsplan) behouden zijn.

4. Vragen

Het publiek kreeg de kans vragen te stellen en opmerkingen o.b.v. een aantal stellingen. Deze worden hieronder gegroepeerd per thema.

a. Ruimtelijke ordening en milieu

- 1) Maken metingen van fijn stof deel uit van de onderzoeken? → Dit is momenteel niet opgenomen in de geplande onderzoeken.

- 2) Wordt er rekening gehouden met nieuwe verkavelingen? → De resulterende verkeersstromen worden niet in de huidige metingen opgenomen. De projecten worden wel opgenomen in de toekomstvisie. Voorbeelden van projecten in het heden en nabije toekomst zijn: bouw sociale woningen zwembadsite Gelmelenstraat, verhuis Dienst der Werken, project Kruispad...
- 3) Advies om in het beleid keuzes te maken, betreffende bvb. parkeren op de Markt, passagiersvervoer over het water...

b. Snelheid

- 1) In een fietsbeleid wordt aangeraden bij een snelheidslimiet van 30 km/u geen fietspad te voorzien, bij 50 km/u een aanliggend fietspad en bij 70 km/u een vrijliggend. Zal deze inrichting strikt gevolgd worden? → Dit is het uiteindelijke doel maar is een proces van jaren. Anderzijds moet ook met de intensiteit rekening gehouden worden. Een weg met limiet van 50 km/u met zeer weinig verkeer hoeft niet altijd een fietspad te hebben.
- 2) Vraag naar aandacht voor snelheidscontroles, sensibiliseren voor de eigen gereden snelheid, signalen betreffende sluipverkeer, inrichting, spelende kinderen, signalisatie, en vooral de schoolomgevingen.
- 3) De jeugdraad geeft er de voorkeur aan alle woonwijken een snelheidslimiet van 30 km/u te geven.
- 4) Cruise control beperkt de maximaal gereden snelheid. Dit werkt vanaf 40 km/u, maar het kan helpen. Vraag naar samenwerking met autobouwers.
- 5) Wat te doen met (al dan niet elektrische) fietsen die meer dan 30 km/u rijden?
- 6) Wijk Deuzeld is tevreden met de zones 30.
- 7) Standaard wordt bij snelheidsmetingen naar de V85, de snelheid die 85 % van de bestuurders niet overschrijdt, gekeken. Het is echter ook goed naar de maximumsnelheid te kijken om de gevaarlijke enkelingen eruit te halen.
- 8) Fietsen in een zone 30: er is een technische tolerantie van 6 km/u, wat betekent dat er pas vanaf 37 km/u geflitst wordt.

c. Parkeren

- 1) Mogen wijken zelf initiatieven nemen voor parkeerbevragingen? → De parkeeronderzoeken zoals in de herziening van het mobiliteitsplan opgenomen betreffen enkel de straten in het centrum, met name de blauwe zone. Over andere straten waar men problemen ervaart kan overleg plaatsvinden tussen de wijk en de gemeente. Hiervoor kan een standaardformulier opgesteld worden, zodat elke wijk/straat op dezelfde manier bekeken wordt.
- 2) Kunnen parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen worden in het onderzoek? → Voortuinparkeren wel, aangezien dat een invloed heeft op het aantal openbare parkeerplaatsen op straat en op het straatbeeld. Hier bestaat een inventaris voor. Garages en het gebruik ervan kunnen niet opgenomen worden.
- 3) Kennis opdoen over het huidige gebruik van de blauwe zone. Herkenbaarheid van de parkeerregimes nagaan. Vraag aan de wijken om een standpunt in te nemen over bewonerskaarten. In het centrum zou dit niet in te voeren zijn omdat de klanten van de handelaars het moeilijker hebben parkeerplaats te vinden.
- 4) Opmerkingen van en wat betreft de middenstand:
 - Als er op de Markt een evenement doorgaat, moeten de klanten elders parkeerplaats zoeken;
 - De actie Met Belgerinkel naar de Winkel werkt enkel bij goed weer. Structurele gevolgen, dat mensen vaker met de fiets naar de winkel zouden gaan, zijn er niet;
 - Mogelijke alternatieven voor parkeren op de Markt? Bvb. in de omgeving van het Gelmelenhof, mits bewaren van het park;
 - Fietsers kopen meer dan automobilisten. Vraag om de Paalstraat fietsvriendelijker in te richten;
 - Paalstraat op bepaalde uren autovrij maken?
 - Een aantrekkelijke Markt lokt meer klanten, idem voor een verkeersluwe omgeving.

- 5) Betalend parkeren geeft meer mogelijkheden tot controle op de geparkeerde duur dan een blauwe zone. Eventueel, zoals in andere gemeenten, een gratis kwartier, uur...
- 6) Hogere parkeerbezetting bij evenementen in De Kaekelaar, en in de toekomst door de tekenacademie.
- 7) Opmerking van de Gecoro. De huidige parkeerverordening is te eenzijdig. Parkeren heeft te maken met het soort woning, toelating van voortuinparkeren, het voorzien van inpandige fietsenstallingen door projectontwikkelaars en parkeerplaatsen voor deelauto's...
- 8) Een specifiek probleem voor Schoten is de afstand tot het meest naburige station (Antwerpen-Centraal = 8 km, Antwerpen-Luchtbal = 6 km). Vraag om parkings van supermarkten buiten de openingsuren te laten gebruiken door bewoners. Het punt van een doortrekking van de Antwerpse tramlijnen naar Schoten wordt aangestipt.
- 9) Deuzeldlaan: conflict tussen aanpassing van de breedte van de straat, gereden snelheid, aanwezigheid van grote voertuigen en tweezijdig parkeren.
- 10) Voorschriften i.v.m. voortuinparkeren: aanwezigheid groen, inrichting, parkeerverordening, lijst van straten waar de aanleg wel of niet toegelaten is, voorstel opdat het parket bij officiële aanleg kan vervolgen. Op sommige plaatsen is de boordsteen verlaagd, ondanks er geen officiële oprit of reglementaire voortuinparking achter ligt.
- 11) Vraag naar meer fietsparkeerplaatsen in het centrum, aan bushaltes en overdekt in appartementsgebouwen.

d. Sluipverkeer

- 1) Vraag naar maatregelen om sluipverkeer rond Schoten te sturen, bvb. op de E19 te houden.
- 2) Toekomstige aanleg A102 en verplaatsing Hoogmolenbrug → De effecten op het verkeer in de omgeving kunnen meegenomen worden.
- 3) In de wijk Kasteeldreef is de Voorschotenlaan & Henri Dunantlaan als sluipweg aangeduid. Er zijn meer sluipstraten in de wijk, bvb. alle zijstraten van de Victor Adriaenssensstraat (Arthur Verhoevenlaan, Henri Dunantlaan, Pastoor Meeusenlaan, Vuurkruisenlaan).
- 4) Het invoeren van enkelrichting in een huidige dubbelrichtingsstraat haalt deels sluipverkeer, maar anderzijds levert het meer omrijden op, en ook het feit dat je zelf vaker sluipverkeer in andere straten wordt.
- 5) Doorstroming op het hogere wegennet om sluipverkeer in lokale wegen te vermijden, bvb. door de afstelling van verkeerslichten.
- 6) Inrichting van de weg aanpassen op de bedoelde verkeersstroom.
- 7) Verkeer concentreren op de grotere assen en daar files hebben, of 'een beetje sluipverkeer' toelaten zodat het verkeer overal beter doorstroomt? Oftewel, billijke spreiding van het verkeer, maar met een aangepaste snelheid?
- 8) Best practices uit het buitenland toepassen op Schoten.
- 9) Vrachtwagens uit het centrum weren. Momenteel is er sluipverkeer tussen Wijnegem / E313 en Sint-Job / E19 via Hoogmolendijk, Sluizenstraat, Heikantstraat en Brechtsebaan.
- 10) Snelheidslimiet op de Kopstraat (N115) verlagen van 70 km/u naar 50 km/u? Groene golf creëren op de N115?
- 11) De IJzerlaanbrug in Merksem wordt sowieso afgebroken en vervangen door een fietsbrug. Het openbaar vervoer tussen Schoten en Antwerpen zal 30 minuten langer rijden. Gemeente Schoten diende een bezwaar in omwille van het tijdstip van de afbraak. Eerst moeten de alternatieven er zijn om het verkeerseffect van de afbraak op te vangen.
- 12) De timing van de plannen van nv De Scheepvaart i.v.m. het verhogen van de bruggen over en het verbreden van het Albertkanaal wordt in het mobiliteitsplan opgenomen.
- 13) Komt er een fietsbrug op de huidige plaats na afbraak van de Hoogmolenbrug? Of komt de Kruiningenbrug er? → Er zijn fietspaden voorzien langs de nieuwe Hoogmolenbrug.

e. Diverse

RAADSCOMMISSIE MOBILITEIT & TOEGANKELIJKHEID d.d. 12 februari 2018
@ Raadzaal OCMW

Algemeen:

- Opnemen van de modal shift 50/50 (Routeplan 2030) in de duurzame mobiliteitsscenario's.
- Verder staat er ook niet vermeld in de nota m.b.t. Oosterweelverbinding, Haventracé, toekomstverbond,...

WERKDOMEIN A:

- ruimtelijke planning

- strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

- *Impact van herlocalisatie dienst der werken, nieuw recyclagepark, ... uitvoeriger bespreken*

WERKDOMEIN B = NETWERKEN PER MODUS

- wegencategorisering

- *Leo Van Hullebuschstraat toch naar lokale type 2?*
- *Toepassen van slimme verkeerslichten (op te nemen bij dragende maatregelen)*
- *Papenaardekenstraat opnemen in de ontsluitingsring centrum Schoten*
- *Aandacht voor de verkeersafwikkeling bij het opstellen van een Masterplan Markt en omgeving*
- *Paalstraat autoluw is niets nieuws, gebeurt al tijdens braderij, Scheldeprijs,...*
- *Vrachtwagenroute mee opnemen, nood aan herziening*

- fietsroutenetwerk

- *Fietspadendossier Paalstraat tussen Gasketplein en Brechtsebaan, aanleggen van vrijliggende fietspaden, duidelijker omschrijven in de nota*
- *Mogelijkheid tot onderzoeken permanente fietsbrug over kanaal Dessel/Schoten/Turnhout*

- openbaar vervoersnetwerk

- *Toegankelijkheid van het OV, opnemen in dragende maatregelen*
- *Pendelbus van centrum naar P&R Keizershoek*
- *Derdebetalerssysteem*

- voetgangersnetwerk

- *Wegnemen van tekst "doorsteek maken door de hoofddreef van het kerkhof tussen H. Consciencestraat en J. Van Craenstraat" onder het hoofdstuk 'visie'.*
- *Finaliteit op straatniveau, opnemen in dragende maatregelen*

- autoparkeren

- *Opnemen in acties: "Onderzoeken invoering van een blauwe zone op een gedeelte het Gasketplein (of voorbehouden plekken in functie van kinderopvang); niet voor kinderopvang maar voor handelszaken."*
- *Medegebruik stimuleren: gentlemen's agreement supermarkt*

- Goede / betere signalisatie naar centroparkings

- fietsparkeren

- Geen opmerkingen

WERKDOMEIN C = ONDERSTEUNDE MAATREGELEN

- Geen opmerkingen

- 1) Vraag naar input van de stuurgroep over de beleidsvisie → Eens de metingen gedaan en de onderzoeken gevoerd zijn, kunnen de documenten met resultaten naar de leden van de stuurgroep gestuurd worden.
- 2) Geluidsoverlast door brommers: kunnen er geluidsmetingen gedaan worden? → Dit kan niet in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan, maar enkel op wetenschappelijke basis. Een maximale geluidsintensiteit is voor verkeer niet opgenomen in de wet, wel voor feesten e.d.
- 3) De nadruk op de fiets is beperkt in de verkenningnota → Het fietsbeleid uit het mobiliteitsplan van 2004 wordt behouden. Enkel in de laatste fase van deze herziening wordt dit verfijnd.
- 4) Zijn proefopstellingen opgenomen in de onderzoeken van het studiebureau? → Nee, dit brengt extra kosten mee. De middelen om de uiteindelijke resultaten van het mobiliteitsplan tot uitvoering te brengen zullen uit de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie) voortvloeien.

5. Verder verloop

- De stuurgroep heeft tot einde februari de tijd om opmerkingen over deze vergadering te sturen naar inspraakambtenaar Dominiek Diliën.
- De opmerkingen van tijdens en na de vergadering worden opgenomen in het dossier van de herziening van het mobiliteitsplan.
- De volgende vergadering van de stuurgroep zal plaatsvinden in het najaar van 2015, bij het ontwerp van het beleidsplan.

STUURGROEP 20 MAART 2018 @ LDC COGELSHOF OM 19.30 UUR

WERKDOMEIN A:

- ruimtelijke planning

- strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

Moeten volgende projecten ook niet worden toegevoegd?:

- *Plannen Forumgebouwen + herlocalisatie tekenacademie in Gelmelenhof*
- *Inbreidingsproject Geuzenvelden*
- *Herlocalisatie stadsdiensten Stad Antwerpen in Straalstraat*
- *Parkeergebouw Park & Ride Keizershoek (Merksem): gevolgen aanzuigeffect*
- *Routeplan 2030: modal shift 50/50*

WERKDOMEIN B = NETWERKEN PER MODUS

- wegencategorisering

- *Wat met de lokale ontsluitingswegen die ook worden gebruikt door doorgaand verkeer?*
- *Nu al starten met de wijkcirculatieplannen – “Plus”, en niet wachten tot de goedkeuring van het mobiliteitsplan.*

- fietsroutenetwerk

- *Toepassen van vierkant-groen, fietsers bijna een ongeluk.*
- *Wat is de visie van de fietssuggestiestroken? Zullen deze in de toekomst nog toegepast worden.*
- *verduidelijken in de nota: acties momenteel beperkt tot BFF*
- *bijzondere aandacht voor schoolomgevingen*

- openbaar vervoersnetwerk

- *Waarom niet ambitieuzer: een tramlijn of een metro richting Schoten?*
- *Tangentiële verbinding is belangrijk: Tridée nuanceert dit: extra overstappen nodig (tangentiële lijn vereist een extra overstap, overstapvoorzieningen dienen aanzienlijk te worden verbeterd)*
- *Waterbus (wat info), zou tegen einde van dit jaar moeten varen: stopplaats Wijnegem, voorlopig NV Scheepvaart, nadien locatie oud Hoogmolenbrug, Sportpaleis, frequentie om het half uur, stopplaats Havenhuis (Eilandje).*

- voetgangersnetwerk

- *bij acties en evenementen in Vordenstein en Kaekelaar*
- *parking Vordenstein, Zeurt als randparkings?*

- autoparkeren

- *Geen opmerkingen*

- fietsparkeren

- *Geen opmerkingen*

WERKDOMEIN C = ONDERSTEUNDE MAATREGELEN

- *in beschouwing nemen van een suggestie “Lage Emissiezone” in Schoten*

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van bespreking in de vergadering van 23/08/2018 te Antwerpen

Agendapunt: Schoten: beleidsplan (3^e generatie)

RMC-voorzitter: Frank Leys

GBC-voorzitter: Erik Block (erik@block.be)

Kwaliteitsadviseur: dhr. Patrick Maes

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 25/04/2013	ok

Mobiliteitsplan (1 ^e generatie)	Sneltoets (3 ^e generatie)	Fase
PAC: 9/11/2004	RMC: 19/06/2014 Spoor: 2	RMC: 23/08/2018 Fase: mobiliteitsplan (3 ^e generatie)

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 18/06/2018. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier moet ter bespreking aan de RMC worden voorgelegd. Het dossier werd geagendeerd op de RMC-vergadering van 23/08/2018. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 14/09/2018 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Erik Block: schepen mobiliteit Erika Baluwé: verkeersconsulente	Initiatiefnemer: Schoten	A A
Kathleen Huet Joris Deboel	Departement MOW – afdeling Beleid	A

Jan Van Gool	VVM De Lijn	A
Annelies De Ridder	Agentschap Wegen en Verkeer	A
	Departement Omgeving	N
Staf Aerts	Provincie Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Stijn Derkinderen	Studiebureau : Tridée	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen

e) Vaststelling van het quorum

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

f) Besluit

Aangezien aan de quorumvereiste werd voldaan, vond een rechtsgeldige beraadslaging plaats. De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit.

Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

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

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Gemeente Schoten, verbreden en verdiepen mobiliteitsplan, Ontwerp beleidsplan

☐

Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op

☒

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 23 augustus 2018

1. Algemene omschrijving van het plan en proces

De gemeente Schoten beschikt sinds 9 november 2004 over een conform verklaard mobiliteitsplan. Aan de hand van het sneltoetsformulier werd dit plan in 2014 geëvalueerd en werd gekozen voor spoor 2 (verbreden en verdiepen). De sneltoets werd gunstig geadviseerd op de RMC van 19 juni 2014. De gemeente heeft er daarna voor gekozen om enkel de beleidsnota voor te leggen aan de RMC. De GBC van 18 juni 2018 bereikte over het nieuwe beleidsplan een consensus. Het nieuwe beleidsplan werd op de gemeenteraad van 26 juni 2018 voorlopig vastgesteld.

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan volgde ook een participatietraject zoals vastgelegd in de gemeenteraad van 25 september 2014. Het participatietraject beperkte zich tot het oprichten van een stuurgroep die slechts tweemaal samenkwam. Anderzijds werd de gemeenteraad via de raadscommissie nauw betrokken bij de opmaak van het nieuwe plan.

2. Bespreking in de regionale mobiliteitscommissie

Het ontwerp van nieuw beleidsplan wordt door het studiebureau toegelicht via een korte presentatie. De voorliggende tekst is er gekomen na een grondige (politieke) discussie en is een consensustekst die toch heeft geleid naar een aantal positieve evoluties, zoals het stapsgewijs autoluwer maken van de Paalstraat, door de straat enkele malen per jaar af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Over het parkeren en de verblijfsgebieden konden nog geen concrete acties worden afgesproken.

3. Toetsing van het plan

De gemeente koos ervoor om de verkenningsnota en de uitwerkingsnota niet apart voor te leggen aan de RMC, wat op zich juridisch geen probleem vormt, maar zowel de verkenningsnota als de uitwerkingsnota dient dan wel samen met de beleidsnota te worden voorgelegd. Op vraag van de kwaliteitsadviseur werd alsnog de uitwerkingsnota overgemaakt, maar niet de verkenningsnota.

De uitwerkingsnota is een degelijk opgemaakt rapport en behandelt 5 thema's:

- Snelheidsbeleid
- Wegencategorisering
- Parkeren
- Afstemmen milieu en ruimtelijk beleid
- Doorstroming (gemotoriseerd verkeer en OV)

Het thema snelheidsbeleid spitst zich toe op zes zones 30 die in het vorige mobiliteitsplan waren afgebakend en er werd gekeken naar enerzijds de haalbaarheid en anderzijds de wenselijk/noodzaak. Het resultaat van dit onderzoek was een classificatie van deze zones.

Het onderzoek over wegcategorisering, doorstroming en sluipverkeer bestond uit een toetsing van het bestaande verkeersdruktebeeld met de bestaande wegcategorisering en bracht een aantal mogelijke wijzigingen op het vlak van wegcategorisering aan het licht.

Inzake openbaar vervoer werd gekeken naar een verbetering van de verbinding van de gemeente met de stad Antwerpen en concludeerde dat een rechtstreekse lijn de voorkeur geniet.

Het parkeeronderzoek had betrekking op een parkeerbezettingsonderzoek in de woonstraten waar problemen werdenesignaleerd, een parkeerduuronderzoek in het centrum en een enquêtering op straat en online over motief, vervoerswijze, parkeerduur en de mate van problemen in de bestaande blauwe zone. De parkeerproblematiek in woonstraten kon deels zonaal gerelativeerd worden. Waar de straat wel een knelpunt is, worden voorstellen geformuleerd rond sensibilisering, hoffelijkheid of bijkomende vakken creëren. De blauwe zone in het centrum wordt te vaak belast door langparkeerders. Een betere handhaving en herschikking van de zone kunnen hieraan verhelpen. De bevraging leverde niet al te éénduidige resultaten op: alleszins is het winkelen één van de belangrijkste motieven om te parkeren in het centrum van de gemeente.

Inzake afstemming mobiliteitsbeleid op het milieu- en ruimtelijk beleid werd onderzocht welke rol de gemeente specifiek op het vlak van meer duurzame verplaatsingen kan spelen. Deze vormden dan input voor de flankerende maatregelen in de beleidsnota.

[illegible]

//

Het ontwerp beleidsplan is een document met een relatief hoog abstractieniveau en in die zin strategisch maar soms ook zeer algemeen en vaag, omdat de concretisering van verschillende thema's, waarover politiek geen consensus kon worden gevonden, zoals parkeren in het centrum en de verblijfsgebieden wordt doorgeschoven naar het actieplan. Op zich is daar niets mis mee, maar dit vraagt wel een goede opvolging van het actieplan in de volgende beleidscyclus.

Bij het doornemen van de beleidsnota ontstaat echter ook de indruk dat er enerzijds nog weinig overblijft van het oorspronkelijke mobiliteitsplan (hoewel werd gekozen voor een spoor 2 en niet voor een spoor 1), en dat anderzijds vooral de relatie met de ruimtelijke ordening, zoals vastgelegd in een geactualiseerd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dat ongeveer parallel met het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan werd opgemaakt, maar ook in andere bovenlokale ruimtelijke processen, zoals het Kaderplan Albertkanaal, zeer beperkt en onvolledig werd gelegd.

Zo ligt gelijktijdig met dit beleidsplan een ontwerp voor de nieuwe Hoogmolenbrug en omgeving op de RMC voor, waarin afspraken over de zuidelijke toegang tot het centrum van Schoten werden genomen (een soort lus met gedeeltelijk enkelrichtingsverkeer in de Braemstraat en de Wijnegembaan), maar waarvan in de beleidsnota nauwelijks iets is terug te vinden. Ook de evenementenparking die volgens het project op de plaats van de huidige Hoogmolenbrug zou komen, is niet opgenomen in de beleidsnota.

Eén van de belangrijkste nieuwigheden in het ontwerp beleidsplan is het voorstel van een ontsluitingsring in en rond het centrum van Schoten, zeker een waardevol concept dat nadere uitwerking verdient in het aangekondigde masterplan en beeldkwaliteitsplan voor het centrum. Een relatie met het parkeerbeleid ontbreekt echter compleet. Dit betekent niet dat hierover zeer concrete uitspraken moeten worden gedaan, alleen al het op elkaar leggen van de huidige blauwe zone en van de belangrijkste centrumparkings, kan zeer verhelderend werken over het functioneren van deze ringstructuur.

Een belangrijke doelstelling van een mobiliteitsplan is de hanteerbaarheid als beleidsdocument in de toekomst. In die zin is de huidige nota voor verschillende thema's zeer summier en zijn er aanvullingen nodig:

- Actualisering project verplaatsen Hoogmolenbrug (p. 20)
- Aanduiden op kaart en visualisaties (indien mogelijk) van de belangrijkste ruimtelijke projecten met mobiliteitsimpact (Kruispad-Havenplein, PPS IMAGO, Forumgebouwen,...)
- Lijst van straten die als lokale wegen type I en II worden aangeduid. Het is niet duidelijk of hierbij een afstemming met de categorisering van de lokale wegen bij de buurgemeenten is gebeurd.
- Opsommen van de straten die deel uitmaken van de verschillende types van fietsroutes (fietsostrades, functionele routes, alternatieve routes, lokale fietsroutes, districtenroute Antwerpen)
- Vrachtroutes en goederenvervoer
- Schoolomgevingen (voor zover problematisch)
- Handhaving parkeerbeleid en snelheidsbeleid

Verder zijn er een aantal zaken die in de uitwerkingsnota werden bekeken en voorgesteld, maar geen doorwerking hebben gevonden in de beleidsnota. Dit gaat met name over het voorstel van aanpak van de parkeerproblematiek in woonstraten (p. 28-29 uitwerkingsnota). Indien hierover consensus bestaat, wordt dit best overgenomen in het beleidsplan.

Ook het actieplan lijkt onvolledig. Er wordt slechts één ruimtelijke maatregel voorgesteld. De belangrijke ruimtelijke projecten ontbreken. Daarnaast kan de opmaak van een masterplan en beeldkwaliteitsplan voor de omgeving Markt en Paalstraat, nu opgenomen in werkdomein B, wel als een ruimtelijke maatregel worden beschouwd. De bouw van de nieuwe Hoogmolenbrug (met fietsbrug) is niet terug te vinden in het actieplan. Deze actie heeft ook impact op het fietsroutenetwerk (wijziging bovenlokaal fietsroutenetwerk), waarbij de provincie steeds als partner moet worden aangeduid). Een grondige screening van het actieplan is bijgevolg noodzakelijk.

Daarnaast kunnen de volgende opmerkingen op de kaarten worden gegeven:

- De leesbaarheid van de kaarten zou sterk verbeteren, mochten het Albertkanaal en het kanaal Dessel-Schoten telkens worden aangeduid
- Kaart 2 scenario duurzame mobiliteit: in vergelijking met de tekst op pag. 11 ontbreekt de ringstructuur en het mobipunt centrum, de volgens de legende heldere wegenstructuur is niet

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

//

zo helder en naast de verblijfsgebieden is het aangewezen om ook de ruimtelijk-economische context (bedrijventerreinen) op kaart aan te geven

- kaart 4 : wegencategorisering wijzigingen: de secundaire wegen type III en de wijziging van categorie zijn op kaart nauwelijks van elkaar te onderscheiden
- kaart 5 : ontsluitingsring centrum Schoten: graag aanduiding belangrijkste parkeerplaatsen in het centrum en huidige blauwe zone (cfr. hierboven)
- kaart 8 : openbaar vervoer: er werd geen onderscheid gemaakt tussen tram- en buslijnen. De P+R Keizershoek ontbreekt
- kaart 9 acties wegencategorisering is niet terug te vinden in de bundel

Tot slot werd door de GBC gevraagd om na te gaan of de samenhang tussen de thema's en taakstellingen zoals uitgewerkt in de verkenningsnota, werd gerespecteerd in het beleidsplan. Dit is niet gebeurd.

4. Toetsing van het aangepaste beleidsplan

Op 7 september 2018 ontvangt de kwaliteitsadviseur een aangepaste versie van het beleidsplan + kaarten. Aan de meeste opmerkingen die hierboven zijn beschreven, is geheel of gedeeltelijk tegemoet gekomen. Hierdoor wordt het document toch een stuk bruikbaar als dagdagelijks werkinstrument voor de gemeente. Er werd een beperkte relatie gelegd tussen het voorstel van ringstructuur en het gewenst parkeerbeleid. Het item vrachtverkeer wordt doorgeschoven naar later.

5. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Het aangepast beleidsplan heeft een hoog strategisch gehalte en blijft op sommige vlakken zeer algemeen. Een aantal thema's zoals parkeren in het centrum, de verblijfgebieden en het vrachtverkeer worden doorgeschoven naar later, wat wel een goede opvolging van het actieplan in de volgende beleidscyclus inhoudt. Het wordt daarom sterk aangeraden dat de GBC zich elk jaar buigt over de stand van zaken van de uitvoering van het actieprogramma. Daarnaast wordt aanbevolen om de bevolking bij de verder uit te werken thema's op de een of andere manier te

betrekken zodat een groter draagvlak wordt gecreëerd voor het nemen van soms moeilijke beleidsbeslissingen.

6. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

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

10 september2018

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Patrick Maes