



TRAJECT

MENEER  
DE LEEUW



RAPPORT

# BELEIDSPLAN MOBILITEITSPLAN NIJLEN

GEMEENTE NIJLEN

## COLOFON

Titel: Beleidsplan mobiliteitsplan Nijlen  
Opdrachtgever: Gemeente Nijlen

Contactpersonen opdrachtgever: Maarten Horemans

Datum: 09/06/2022  
Versie: 4.0 – Na begeleidingcommissie en dorpsgesprekken  
Projectleider deelnota: Bram Bruggeman  
Contactgegevens: [bram@traject.be](mailto:bram@traject.be)  
Auteurs: Bram Bruggeman (Traject) en Dries Gysels (Meneer De Leeuw)



**TRAJECT**

### TRAJECT

Martelaarslaan 21 bus 401  
9000 Gent  
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

[www.traject.be](http://www.traject.be)

### TRAJECT

Marnixlaan / Rue marnix 17  
1000 Brussel/Bruxelles  
+32 2 321 12 14

In samenwerking met



# INHOUDSTAFEL

<b>1</b>	<b>INLEIDING:</b> .....	<b>6</b>
1.1	Opbouw beleidsplan .....	6
1.1.1	Thematische opbouw.....	6
1.1.2	Bijhorende actietabellen.....	7
1.2	Onze aanpak van dit plan .....	8
<b>2</b>	<b>VERWACHTINGEN VOOR NIJLEN</b> .....	<b>9</b>
2.1	Verwachtingen van de gemeente .....	9
2.2	Verwachtingen van de Nijlenaar .....	10
2.2.1	Op zoek naar gezamenlijke uitdagingen in 50 interviews .....	10
2.2.2	De coronapandemie en het participatieproces .....	10
2.2.3	Eerste meemakersavond: droombeelden .....	10
2.2.4	Tweede meemakersavond: ideeën en acties.....	11
2.2.5	Van meemakers naar beleidsplan .....	13
2.3	Belangrijkste vaststellingen van het mobiliteitsonderzoek.....	14
2.3.1	Vaststellingen doorgaand verkeer .....	14
2.3.2	Mogelijkheden om doorgaand verkeer te weren.....	14
2.3.3	Wenselijkheid omleidingswegen .....	15
2.3.4	Gebruik overwegen in de kernen.....	15
2.4	Doelstellingen voor Nijlen.....	16
2.4.1	Top down doelstellingen .....	16
2.4.2	Bottom up doelstellingen .....	20
2.5	Strategie voor Nijlen .....	22
<b>3</b>	<b>NETWERKEN</b> .....	<b>24</b>
3.1	Categorisering.....	24
3.1.1	Principes .....	24
3.1.2	Categorisering op regionaal niveau .....	25
3.1.3	Rasterstructuur met mobiliteitskamers .....	31
3.1.4	Uitwerking mobiliteitskamers korte termijn .....	31
3.1.5	Uitwerking mobiliteitskamers lange termijn.....	32
3.2	Traag netwerk .....	35
3.3	Fietsnetwerk.....	36
3.3.1	Principes .....	36

3.3.2	Screening knelpunten door meemakers.....	36
3.3.3	Bijsturing netwerk.....	36
3.3.4	Optimalisaties door wijkcirculatie .....	38
3.3.5	Optimalisaties met fietsstraten .....	39
3.3.6	Infrastructurele optimalisaties.....	40
3.3.7	Uitwerking acties op fietsnetwerk .....	40
<b>3.4</b>	<b>Openbaar vervoer.....</b>	<b>42</b>
3.4.1	Opbouw van het netwerk.....	42
3.4.2	Bevoegdheden .....	42
3.4.3	Bediening lijnen.....	42
<b>3.5</b>	<b>Snelheidsplan.....</b>	<b>44</b>
3.5.1	Huidige snelheidsregimes.....	44
3.5.2	Principes snelheidsplan .....	44
3.5.3	Ontwerp snelheidsplan.....	45
<b>3.6</b>	<b>Verkeersveilige kruispunten .....</b>	<b>47</b>
3.6.1	Analyse ongevalgegevens.....	47
3.6.2	Screening zichtbaarheid kruispunten .....	47
<b>3.7</b>	<b>Parkeren .....</b>	<b>48</b>
3.7.1	Parkeerbeleid .....	48
3.7.2	Elektrisch laden.....	51
<b>4</b>	<b>WIJKNIVEAU.....</b>	<b>55</b>
4.1.1	Visie.....	55
4.1.2	Sociale cohesie en mentaliteitswijziging: de gemeente omarmt haar meemakers.....	56
<b>4.2</b>	<b>Toepassing op Bevel: baanbrekend bevel.....</b>	<b>59</b>
4.2.1	STOP principe: wandellussen voor Voetgangers en een lokaal fietsnetwerk .....	59
4.2.2	Selectieve bereikbaarheid en verkeersveiligheid .....	61
<b>5</b>	<b>GEDRAG.....</b>	<b>64</b>
<b>5.1</b>	<b>Partnerschap met de burgers .....</b>	<b>64</b>
5.1.1	Werken aan vertrouwen.....	64
5.1.2	Takenpakket en rolverdeling ambtenaren .....	64
<b>5.2</b>	<b>Ondersteuning.....</b>	<b>65</b>
5.2.1	Delen van mobiliteit .....	65
5.2.2	Verkeerspark.....	66

<b>5.3</b>	Handhaving en monitoring .....	67
5.3.1	Snelheidsplan.....	67
5.3.2	Leefbaarheid .....	67
<b>6</b>	<b>BELEID .....</b>	<b>71</b>
<b>6.1</b>	Regioniveau.....	71
6.1.1	Evoluties op regioniveau .....	71
6.1.2	Gefaseerde aanpak regionale problemen .....	72
<b>6.3</b>	Handvaten voor de toekomst.....	74
6.3.1	Kiezen wanneer je kan cocreëren .....	74
6.3.2	integreren van de multimodale strategie in de algemene werking .....	74
6.3.3	Milderen en remidiëren van hinder .....	76
6.3.4	Integreren in verordenend beleid .....	78
<b>7</b>	<b>AAN DE SLAG .....</b>	<b>82</b>
<b>7.1</b>	De vervolgstappen .....	82
<b>7.2</b>	Actietabel .....	82

# 1 INLEIDING:

## 1.1 OPBOUW BELEIDSPLAN

### 1.1.1 THEMATISCHE OPBOUW

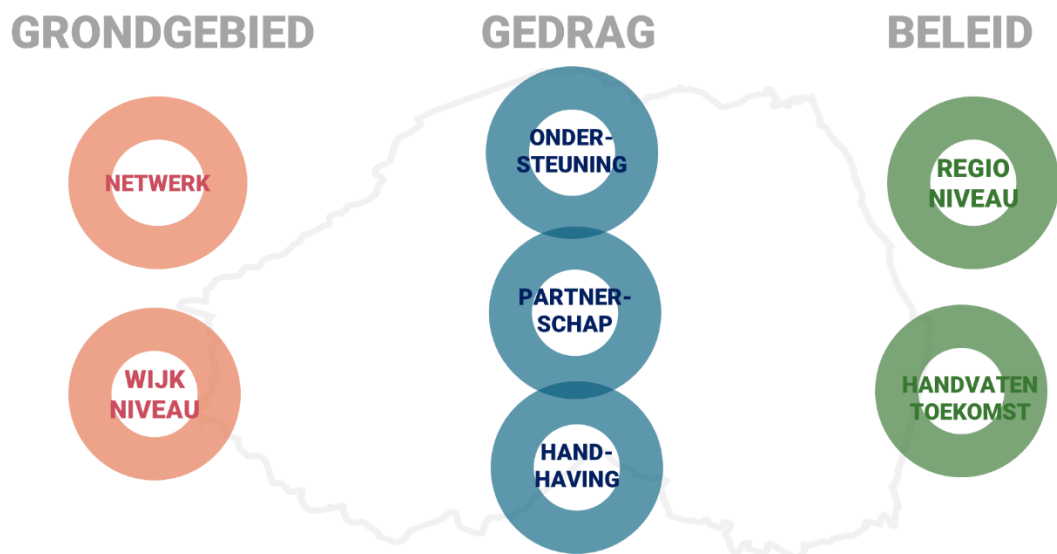
Met het decreet basisbereikbaarheid en de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen in de vervoerregio's valt ook de verplichting van de lokale mobiliteitsplannen weg. Een aantal mobiliteitsplanningstopics verschuiven daardoor naar het (vervoers)regionale niveau.

Om die reden kiezen we voor een mobiliteitsplanningstraject gericht op de lokale uitdagingen, die in en door Nijlen zelf aangepakt kunnen worden. De gemeente staat uiteraard niet los van zijn regionale context en veel knelpunten hebben gedeeltelijk een herkomst die gelinkt is aan de ligging binnen de regio of wegen van regionaal belang. Daarom werd tevens een visie ontwikkeld op de regionale vraagstukken, al zullen die verder een vervolg moeten krijgen in de regionale planningsprocessen: de studie Zuiderkempen en de vervoerregio.

Gelet op deze nieuwe context kiezen we ook voor een opbouw van het mobiliteitsplan op maat van de gemeente, die enigszins afwijkt van de klassieke opbouw. Inhoudelijk zullen echter alle aspecten ergens een plaats hebben in dit mobiliteitsplan.

Dit plan is opgebouwd aan de hand van drie luiken:

- **Grondgebied** : alles wat samengaat met weginfrastructuur op Nijlens grondgebied
- **Gedrag**: alles wat samengaat met het beïnvloeden van het gedrag van de burger
- **Beleid**: alle mobiliteitsaspecten die in andere beleidsdomeinen of planprocessen een vervolg dienen te krijgen



### 1.1.2 KADERING UITWERKINGSNIVEAU

Dit plan kwam tot stand aan de hand van een cocreatietraject met burgers. Doordat rond sommige thematieken meer engagement ontstond dan andere leidt dat tot verschillende uitwerkingsniveaus en detailgraden naargelang het thema.

Daarnaast in het mobiliteitsplanningstraject een proefproject gelanceerd rond de principes van het mobiliteitsplan, specifiek toegepast op Bevel. Deze voorbeeldcase is een levend gegeven bij het schrijven van dit mobiliteitsplan maar geeft een vooruitblik naar de mogelijkheden in de verschillende mobiliteitskamers en is daarom een essentieel deel van dit plan om de visie te verduidelijken.

### 1.1.3 BIJHORENDE ACTIETABELLEN

Bij elk hoofdstuk met een thematische uitwerking hoort een actietabel. De actietabel beschrijft de te nemen acties, de bijhorende doelstelling waartoe de actie bijdraagt en de termijn die nagestreefd wordt om deze actie te realiseren.

<b>Acties gericht op traag netwerk</b>			
		<b>Doelstelling</b>	<b>Termijn</b>
N1	Voorbeeld maatregel	doelstelling	KORT
N2	Voorbeeld maatregel	doelstelling	MIDDEL
N3	Voorbeeld maatregel	doelstelling	LANG

## 1.2 ONZE AANPAK VAN DIT PLAN

Waar zijn de Nijlense voordeuren op gericht? In 1930 keken de voordeuren van de huizen voornamelijk uit op het spoor. In Nijlen woonde je zo aan het vervoermiddel van en naar de toekomst; het spoor was het voorbeeld van vooruitgang en voorspoed. Vanaf 1960 keerde men - met de komst van privaat gemotoriseerd verkeer, het nieuwe symbool van vooruitgang - de huizen om en richtte men de voordeur naar de straat. Wat voordien publieke ontmoetingsruimte was werd zo echter gereduceerd tot parking. Vandaag staan we echter op een (spreekwoordelijk) kruispunt en stellen we ons de vraag: waarop richten we onze huizen morgen?

Het maken van mobiliteitsplannen is een complex iets. Het is als een koekjestaart waar elke paar jaar een nieuwe laag "vereisten" bovenop komt. Vijftig jaar geleden een mobiliteitsplan maken was eenvoudig. Toen was het louter infrastructuur aanleggen, waar vervolgens in de decennia erna de inrichting van het openbaar domein, de verschillende mobiliteitsvormen, klimaat en gezondheid bijkwamen. En daar stopt het niet, we merken nu dat een onderwerp als e-commerce een grote impact zal hebben op mobiliteit en dus ook op ons mobiliteitsplan. Niemand van ons is in staat alles te behappen en overzien. "Voor je 't weet verzuip je in de complexiteit". Het is daarom ook dat bij de opmaak van dit plan van bij de start de inzichten, ervaringen en goesting van een diverse groep Nijlenaars mee genomen hebben. Vanuit de verschillende brillen waarmee iedereen naar mobiliteit kijkt kwam een patroon terug van vaak terugkerende klachten waarbij de leefbaarheid en leefkwaliteit vaak centraal staat. Uit de chaos aan input en ideeën ontstond en cours du route een geheel van tastbare stappen die we kunnen zetten en verder uitwerken: hetzij samen met bewoners, als gemeente, of binnen een bredere regionale werking.

Dat geheel van tastbare stappen heeft een brede basis die beschreven staat in de synthesesnota van dit planningsproces. De onderbouwing met floating car data, onderzoek met verkeersmodellen en insteken van bewoners, ambtenaren en politiek is terug te vinden in tussentijdse rapporten om tot deze uiteindelijke visie te komen.

Dit mobiliteitsplan kwam ook tot stand in volle Corona-periode. Net zoals op vele andere plekken ervaren we ook in Nijlen het belang van fietsen en wandelen, van de buitenruimte en van de mogelijkheid elkaar te ontmoeten. Ook dat is mobiliteit; niet louter het maken van functionele verplaatsingen maar het onderweg zijn. Dit mobiliteitsplan beschrijft een Nijlen waarin we de mobiliteit niet enkel zien als een middel om ons te verplaatsen van de ene naar de andere plek, maar evenzo als een middel om gelukkig te kunnen zijn.

Verandering verloopt echter zelden volgens plan en al zeker niet lineair. Ons gedeelde toekomstbeeld kan nog zo sterk zijn, zonder dat we onze manier van doen (acties door overheid en burgers), denken (onze mentaliteit) en organiseren (hoe we als overheid werken) samen veranderen, verandert er in praktijk niet veel. Dit plan focust dan ook op de verandering van doen, denken én organiseren in Nijlen.

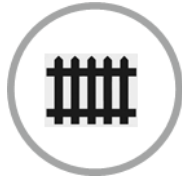


## 2 VERWACHTINGEN VOOR NIJLEN

### 2.1 VERWACHTINGEN VAN DE GEMEENTE

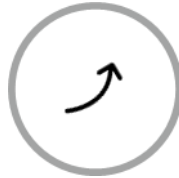
De oriëntatienota geeft een overzicht van de knelpunten en kansen die verschillende actoren zien en van hun verwachtingen van het mobiliteitsbeleid in Nijlen. Onderstaand overzicht herhaalt deze beknopt. Deze verwachtingen vormen een eerste vertrekpunt om het beleid in Nijlen verder uit te zetten in dit beleidsplan.

#### Verwachtingen gemeentelijke administratie en politiek



Infrabel streeft naar conflictvrije overwegen.

De gemeente ontwikkeld een visie op de verschillende bestaande overwegen rekening houdende met de ruimtelijke impact, mobiliteitsimpact en impact op leefbaarheid



Het trage wegennetwerk wordt verder uitgebouwd.

Op korte termijn zijn de prioriteiten reeds vastgelegd. Op middellang en lange termijn zoeken we naar samenhangend netwerk



De veiligheid in schoolomgevingen is een prioriteit.

Elke school heeft zijn eigen context en ligging in de gemeente. We zoeken handvaten die we kunnen aanvullen met een aanpak op maat



De juiste vervoersmodus op de juiste plek:

Ontmoedigen van sluipverkeer en doorgaand verkeer waar dit voor hinder zorgt



Optimaliseren gemeentelijke communicatie



Aanpak vrachtverkeer, zowel lokaal als regionaal



Lokaal ontsluiten en optimaliseren van het fietsnetwerk



Het parkeerbeleid voor zowel auto's als fietsers



Objectieve handvaten die kunnen gebruikt worden bij toekomstige ontwikkelingen

## 2.2 VERWACHTINGEN VAN DE NIJLENAAR

### 2.2.1 OP ZOEK NAAR GEZAMELIJKE UITDAGINGEN IN 50 INTERVIEWS

Van november 2019 tot februari 2020 werden 50 diepte-interviews met diverse Nijlenaars afgenomen. De gesprekken peilden naar het verleden, het heden en de toekomst van hun dorp of streek. De interviews benadrukken enkele thematieken die vaak terugkomen, zoals de veiligheid van schoolomgevingen, hoe gedragsverandering mogelijk is en welke actiepunten de Nijleenaar naar voor zou schuiven. Bovendien worden ook de leesbaarheid van de ruimte, enkele symbooldossiers in Nijlen en de mogelijke polarisatie tussen weggebruikers veelvuldig besproken. Uiteindelijk werden op basis van de interviews vijf centrale thema's aangeduid:

- Verkeer door de dorpskernen
- Veilige schoolomgevingen
- Nieuwe vormen van mobiliteit
- Kerkplein en omgeving
- Communicatie en betrokkenheid

### 2.2.2 DE CORONAPANDEMIE EN HET PARTICIPATIEPROCES

Kort na deze interviews, waar we op fysieke aanwezigheid en echte ontmoetingen konden rekenen, sloeg de coronapandemie toe en schakelden we over op een 'nieuw normaal' waarbij we burgers trachten samen te brengen via digitale bijeenkomsten. Het was dan ook noodzakelijk om het participatieproces bij te stellen en werd een extra uitdaging om burgers te enthousiasmeren rond een gezamenlijke uitdaging of missie.

### 2.2.3 EERSTE MEEMAKERSAVOND: DROOMBEELDEN

Een reeks van bijeenkomsten - Meemakersavonden - werden opgezet om dieper in te gaan op welke andere plannen en initiatieven de opmaak van het mobiliteitsplan kunnen voeden. Eerst werden samen met een diverse groep Nijlenaars gedeelde toekomstbeelden opgesteld en besproken. Deze beelden focussen op veilige en leefbare mobiliteit in en doorheen Nijlen, Kessel en Bevel. Vervolgens werd dieper ingegaan op de beslissingen of keuzes die genomen kunnen worden om dit toekomstbeeld dichterbij te brengen. Daarbij werden niet enkel concrete acties besproken, maar ook bredere aspecten zoals de rol van overheden, ondernemers en inwoners in algemene gedragswijziging. Tenslotte werden enkele experimenten bedacht die op korte termijn kunnen opgestart worden. Dit zijn concrete initiatieven/projecten die kaderen in de gewenste toekomstrichting en sterk genoeg zijn om het beleid te ondersteunen. Het doel van deze oefening is om elkaar uit te dagen in de manier van denken.

In de eerste Meemakersavond op 8 juli 2020 wordt vertrokken van hoe de Nijleenaar de toekomst van zijn of haar gemeente ziet om een antwoord te formuleren op de centrale vraag 'Hoe combineren we de grote stroom aan auto's en vrachtverkeer met ruimte voor de zwakke weggebruiker?'. Van hieruit kwamen de meemakers tot vier toekomstbeelden die als inspiratie dienden voor de volgende stappen in de opmaak van het mobiliteitsplan:

#### 2.2.3.1 COVENT GARDEN NIJLEN:

hier staat de beleving van het centrum als katalysator voor een andere mobiliteit centraal. Het toekomstbeeld Covent Garden Nijlen moet een oplossing bieden op het verdwijnen van de lokale handel, de beperkte digitale en technologische focus en het stressvolle, grijze en verkeersdrukte centrum. Dit beeld legt daarom de nadruk op het aantrekkelijk maken van het centrum voor de lokale handel door in te zetten op groene ruimte en een autoluw centrum, waar technologie wel een rol kan spelen.

#### 2.2.3.2 WWW.DEOPLOSSING.NIJLEN:

dit toekomstbeeld focust op het bundelen van creativiteit en ondernemerschap. Het toekomstbeeld [www.deoplossing.nijlen](http://www.deoplossing.nijlen) moet een oplossing bieden op de rigide ingesteldheid van zowel de Nijlense producent als consument, die leidt tot een gemeente met veel doorgaand verkeer, waarbij

verkeersborden en het bestraffen van overtredingen veelvuldig aanwezig zijn. Dit beeld wil meer inzetten op openbaar vervoer, lokaal ondernemerschap en afhaallockers, waarbij de straatinrichting de snelheid bepaalt en mensen beloofd worden voor goed gedrag.

#### 2.2.3.3 KISS: KEEP IT SIMPLE & SAFE:

de centrale vraag is hoe mobiliteit leuk en eenvoudig kan gemaakt worden. Het toekomstbeeld KISS: Keep It Simple & Safe moet een oplossing bieden op de verminderde leesbaarheid van de ruimte, die zich vooral richt op autogebruikers en een individualistisch ruimtegebruik, wat dan weer leidt tot onduidelijke en onveilige situaties. Dit beeld wil de nadruk leggen op duidelijke verkeerszones en leesbare routes, zodat gebruikers zich conflictvrij en met wederzijds begrip kunnen verplaatsen. Langzaam rijden staat daarbij centraal.

#### 2.2.3.4 WELKOM IN ONZE GEMEENTE:

Nijlen als dorp van tot de verbeelding sprekende ideeën. Het toekomstbeeld 'Welkom in onze gemeente' moet een oplossing bieden op het onevenwicht tussen de autodominantie en de minder benadrukte alternatieven, met een grijze gewestweg tot gevolg die weinig uitnodigend is voor bezoekers van Nijlen. Dit beeld schuift autodelen, hoogfrequente pendeltreinen, logistieke hubs en fietsstraten naar voor als alternatieven voor deze autodominantie. Zo kan iedereen zich welkom voelen in Nijlen.

### 2.2.4 **TWEDE MEEMAKERSAVOND: IDEEEN EN ACTIES**

In de tweede Meemakersavond op 1 oktober 2020 werden de toekomstbeelden vertaald naar ideeën voor acties, experimenten en projecten. Tijdens de bijeenkomst werden 24 projectideeën - opgedeeld in thema's en werkgroepen - besproken, en werd gepeild naar goesting, impact en animo van deze ideeën. De selectie en waardering van deze thema's werden vertaald naar acht actiethema's. Deze worden gebruikt om de toekomstbeelden te updaten en groepjes Meemakers op te stellen om de projectideeën verder vorm te geven.

Binnen verschillende thema's gingen de Meemakers aan de slag om concrete experimenten te bepalen. Deze oefening is nog niet afgelopen. De Meemakers bepalen dit voorjaar met welke concrete acties ze naar buiten zullen komen. Samenwerking met de Nijlenaar stopt niet bij het bepalen van de vervolgstappen. Vanuit een zogenaamd verbredingsmoment zullen zij de andere inwoners van Nijlen oproepen om mee de handen uit de mouwen te steken en zo de Gemeente te helpen bij haar ambities om tot een duurzamer mobiliteitsgedrag te komen. Vanuit onderstaande thema's zullen de concrete acties bepaald worden.

#### **Thema 1: Fietsgemeente nummer 1**

Opzetten van een reeks experimenten die de gemeente helpt om van nummer 11 op de ranking van fietsgemeente de komende jaren stijl omhoog te klimmen. Keuze voor deze experimenten die een golf van gedragsverandering in gang trekken en helpen de rol van de gemeente en Provincie hierin te versterken en waar nodig te herdefiniëren.

#### **Thema 2: Eenduidigheid in het verkeer**

Elke dorpskern zone 30? Hoe ziet er dat uit? Kunnen we dat uittesten? Kunnen we dat zichtbaar maken met groen, bloemen, leuke signalisatie? Kunnen we iets leren uit Frankrijk waar elk dorp zijn verkeersdrempels heeft die je verplichten om 30km per uur te rijden. Zelfs een piepklein dorp met 10 huizen. Waar je vroeger een zeer agressief rijgedrag had, rijdt iedereen nu braaf traag in bebouwde kom. Op stap door Nijlen en alle overbodige signalisatie en regels eruit en de spot op onbekende wegen en verbindingen.

#### **Thema 3: Kwaliteitsvolle publieke ruimte in de dorpskernen**

Onze gemeente heeft nood aan veel meer fijne plekken waar je iets kan kopen, gewoon kan zitten, iets drinken, petanque spelen, zien en gezien worden ... . De verschillende dorpskernen vormen hier een

centrale en belangrijke plek. Maar dit kan breder gezien worden. Hoe bruisender onze eigen gemeente, hoe minder nood aan verre verplaatsingen hiervoor.

#### **Thema 4: De wendbare wijk**

De wendbare wijk is dynamisch en past zich aan verschillende situaties, behoeften aan. Een wijk is immers dynamisch en evolutief. Het openbaar domein moet op een bredere wijze worden benaderd. We ontdekken de behoeftes en organiseren de wijk op maat van al haar bewoners. We ontdekken hoe en waarom bewoners goesting krijgen om naar buiten te komen, te voet of met de fiets.

#### **Thema 5: De duurzame school**

Scholen zijn het ideale platform om projecten rond mobiliteit op te zetten. We werken acties uit rond mobiliteit die ook structureel verankerd kunnen worden en voorbijgaan aan de eenmalige events zoals strapdag of autoloze zondag.

#### **Thema 6: Winkelen van straks**

Opzetten van een samenwerking tussen de Nijlense ondernemers om zichzelf in de veranderende wereld van e-commerce en grote spelers heruit te vinden een sterker te maken. Gezien de gemeente een sterke stijging van oudere bevolking kent, kunnen we ook meer inzetten om mensen in hun vertrouwde thuissituatie te houden.

#### **Thema 7: Van (auto)bezit naar delen**

De Lijn focust zich in de toekomst meer op het creëren van sterke bundels van buslijnen waarop meer en snellere bussen zullen rijden in plaats van tragere lijnen die meer plaatsen aandoen. En zelfs op die gebundelde lijnen zal er niet 24/7 een bus zijn. Hoe organiseren we ons om ervoor te zorgen dat iedereen die dat wil zich kan verplaatsen. Nijlen heeft nood aan een netwerk van punten waar mensen die dat willen een deelauto kunnen vinden. Daarvoor is een cultuuromslag nodig 'van bezit naar delen'. Mobiliteit kan niet los gezien worden van andere vormen van 'delen' zoals carpoolen, fietspoolen, samen naar de stad rijden, boeken meebrengen van de bib via de boekentas van de kinderen, materiaal (grasmaaier...) delen... Samen met pioniers die hierin de eerste stappen zetten, zal de komende jaren deze nieuwe manier van doen, denken en (zichzelf) organiseren onderzocht en uitgebouwd moeten worden. In gesprek met deze mensen, zal de rol voor de overheid en voor deelorganisaties en mobiliteitsaanbieders verder duidelijk worden. Dit is een uitdaging voor de experts die bezig zijn met autodelen en de vervoerregio. Hun ervaring is op vandaag nog te stedelijk. Dat zien we bijvoorbeeld in het beeld op mobipunten, die nog sterk in die stedelijke logica zit. Technisch (mobipunten, vervoer op maat) en sociaal (delen, zelfvoorzieningsgraad versterken) zullen elkaar moeten vinden.

#### **Thema 8: Nijlen thuiswerkgemeente**

Ooit was Nijlen thuiswerkgemeente nummer 1. In de tijd van de diamantslijperijen werkte half Nijlen van thuis uit of vlakbij huis. Anno 2021 pendelen we met z'n allen naar Antwerpen, Brussel.... Tijdens de lockdown zagen we wat voor een verademing thuiswerk op mobiliteitsvlak kan zorgen. We bepalen acties om van Nijlen thuiswerkgemeente nummer 1 in de Kempen te maken. Welke voorzieningen zijn er nodig om het de thuiswerker aangenaam te maken?

### 2.2.5 **VAN MEEMAKERS NAAR BELEIDSPLAN**

Uit de hierboven omschreven thema's en bijeenkomsten vloeiden verschillende deelgroepjes en bijeenkomsten in beperktere kring voort die zich focussen op één specifiek deelthema die elk op hun eigen manier een impact gehad hebben op de inhoud van dit beleidsplan.

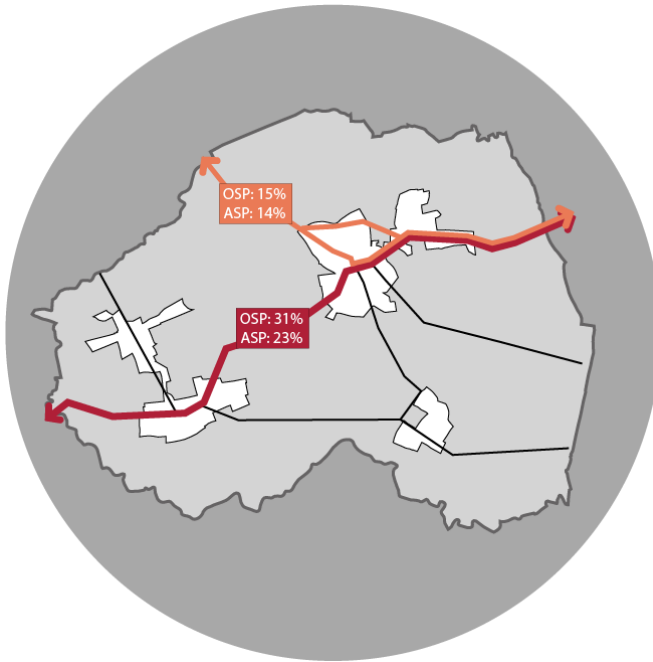
Sommige ideeën liepen vast op wat burgers zelf kunnen doen en vragen ondersteuning van de gemeente. Dit was geen evidentie gezien tijdens de opmaak van de mobiliteitsplan ook de mobiliteitsambtenaar van de gemeente uit viel. Desondanks stierven deze ideeën geen stille dood maar krijgen ze een plaats in dit beleidsplan voor toekomstige uitwerking.

Andere ideeën werden concreter of hebben een zeer rechtstreekse link met deelthema's in dit beleidsplan: een deelgroep ging aan het fietsen en kwam met een lijst aan knelpunten op het fietsnetwerk, een andere deelgroep dacht mee rond snelheidsregimes in Bevel en vormde de basis voor een eerste proefproject in Bevel.

## 2.3 BELANGRIJKSTE VASTSTELLINGEN VAN HET MOBILITEITSONDERZOEK

In de synthesefase werd aan de hand van floating car data en de Vlaamse verkeersmodellen onderzoek gedaan naar hoe inwoners, bezoekers maar evengoed regionaal verkeer zich in en door Nijlen verplaatsen. Op basis van verkeersstellingen werd ook het gebruik van alle overwegen in Nijlen onderzocht. Dit mobiliteitsonderzoek staat beschreven in de synthesefase. We hernemen hier de belangrijkste vaststellingen van dit onderzoek.

### 2.3.1 VASTSTELLINGEN DOORGAAND VERKEER



Met behulp van verkeersdata verzameld door Be-Mobile werd een analyse gemaakt van het doorgaand verkeer door de kernen van Nijlen en Kessel en mogelijke sluiproutes die autobestuurder gebruiken om de hoofdassen door de gemeente, in casu de N13 en de Broechemsesteenweg, te ontwijken. De belangrijkste bevindingen uit deze analyse worden hieronder gerapporteerd.

Op de N13 tussen de westelijke en oostelijke gemeentegrens loopt het aandeel doorgaand verkeer op tot een derde van het totale gemotoriseerde verkeer op de N13. Ongeveer 31% van de autobestuurders die de gemeente tijdens de ochtendspits binnenrijdt via de N13, verlaat het grondgebied via de N13 zonder bestemming in de gemeente Nijlen bezocht te hebben. Uitgedrukt in

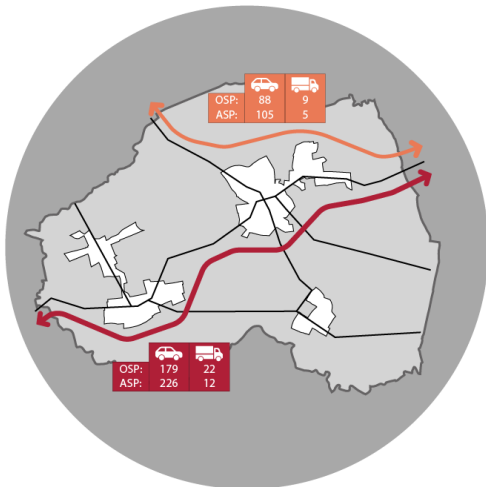
concrete intensiteiten komt dit neer op gemiddeld 201 voertuigen per uur waarvan 179 lichte voertuigen en 22 zware voertuigen. Tijdens de avondspits gaat het om 23% van de autobestuurders die via de N13 de gemeente binnenrijdt, ofwel 238 voertuigen per uur waarvan 226 lichte voertuigen en 12 zware voertuigen.

Ook op de verbinding N13 – Broechemsesteenweg/N116 wordt een behoorlijk aandeel doorgaand verkeer geconstateerd. 15% van het gemotoriseerde verkeer dat de gemeente via deze verbinding binnenrijdt tijdens de ochtendspits, is doorgaand verkeer. Naar schatting komt dit overeen met 97 voertuigen per uur waarvan 88 lichte voertuigen en 9 zware voertuigen. Gedurende de avondspits zien we een gelijkaardig percentage doorgaand verkeer, namelijk 14% van het gemotoriseerde verkeer op deze as. Vertaald naar concrete intensiteiten, zijn dit 110 voertuigen per uur waarvan 105 lichte voertuigen en 5 zware voertuigen.

### 2.3.2 MOGELIJKHEDEN OM DOORGAAND VERKEER TE WEREN

Momenteel loopt de studie 'Zuiderkempen' onder leiding van de Provincie Antwerpen. In deze studie wordt aan de hand van de strategische Vlaamse verkeersmodellen onderzoek gedaan naar verschillende scenario's rond de spooroverwegen en grote regionale verkeersstromen. Hieruit blijkt dat het Traject over de N13 doorheen Nijlen snel minder aantrekkelijk wordt indien een nieuwe spoorkruising aan de rand van de kern van Nijlen gezocht wordt. De omrijfactoren op de N13 maken deze veel minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, dat door de verliestijd de N13 minder zal gebruiken. Dit zorgt voor een verschuiving naar onder meer N14, een weg die ook beter op dit type verkeer voorzien is.

### 2.3.3 WENSELIJKHEID OMLEIDINGSWEGEN



Uit het aandeel doorgaand verkeer blijkt ook dat tegelijk een groot aandeel van het verkeer een lokale link heeft en een vertrekpunt of bestemming binnen Nijlen heeft. Een groot aandeel van het Nijlense verkeer wordt dus uitgemaakt door Nijlenaars zelf.

Onderstaande intensiteiten tonen aan dat het relatieve aandeel vrachtverkeer ten opzichte van het totale gemotoriseerde verkeer hoger is in de ochtendspits (ca. 9 tot 11%) dan tijdens de avondspits (ca. 5%). Het aandeel vrachtverkeer op de N13 en Broechemsesteenweg/N116 is in lijn met andere steenwegen, maar door hun ligging dwars door de kernen van Nijlen en Kessel oefenen ze een grote impact uit.

In onderstaande figuur wordt het doorgaand verkeer toegedeeld aan theoretische omleidingswegen die in het verleden op de radar stonden. Hieruit blijkt dat een noordelijke omleidingsweg slechts een beperkte hoeveelheid verkeer uit de kernen kan houden. Vooral een zuidelijke omleidingsweg maakt een wezenlijk verschil, doch is in praktijk niet meer realiseerbaar.

### 2.3.4 GEBRUIK OVERWEGEN IN DE KEREN



Deze figuur geeft een overzicht van de noord-zuid bewegingen over de verschillende overwegen gelegen in de kernen.

In het centrum van Nijlen zijn momenteel 5 overwegen gelegen: Molenstraat, N13, Bevelsesteenweg, Rector de Ramstraat en Hellevoortstraat.

Deze overwegen zorgen gezamenlijk voor meer dan 1800 spoorkruisingen per spitsuur in het centrum. Daarbij zijn er op de drukste overweg tot 830 kruisende bewegingen over het spoor. Met de huidige verkeersintensiteiten zijn 2 ongelijkvloerse spoorkruisingen aangewezen. Indien een deel van het regionaal verkeer geweerd kan worden volstaat 1 spoorkruising

In Kessel gaat het om 1 overweg, die een essentiële verbinding vormt tussen Kessel, Emblem en de N14.

## 2.4 DOELSTELLINGEN VOOR NIJLEN

### 2.4.1 TOP DOWN DOELSTELLINGEN

De Vlaamse overheid tekende een strategisch kader uit voor ons mobiliteitsbeleid in een hele reeks beleidsplannen en -instrumenten die de Vlaamse Regering en haar partners al hebben gelanceerd. We vatten deze samen in acht doelstellingen die we putten uit onder meer het Vlaams Regeerakkoord, het Luchtbeleidsplan, het Vlaams Energie- en Klimaatplan, de Vlaamse Klimaatstrategie 2050, het Fietsbeleidsplan, het Decreet Basisbereikbaarheid, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vizier 2030, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, de Nota Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Compensatiedecreet, ...



**Strategische doelstelling 1:**  
Modale verschuiving personen- en goederenvervoer naar duurzame modi



**Strategische doelstelling 2:**  
Waarborgen selectieve bereikbaarheid van knooppunten en vlotte doorstroming per modi



**Strategische doelstelling 3:**  
Ruimtelijke ondersteuning van het mobiliteitsstelsel



**Strategische doelstelling 4:**  
Realiseren van een slachtoffervrij vervoersstelsel tegen 2050 met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruiker



**Strategische doelstelling 5:**  
Verbeteren verkeersleefbaarheid in stedelijke gebieden en kernen van gemeenten



**Strategische doelstelling 6:**  
Streven naar klimaatneutraliteit, verminderen milieudruk en energieverbruik, ondanks toenemende vraag mobiliteit



**Strategische doelstelling 7:**  
Iedereen op selectieve wijze de vrijheid bieden om zich te verplaatsen



**Strategische doelstelling 8:**  
Koploper op het vlak van intelligente mobiliteit

1/ Anders : We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.

Tegen 2024 doen we 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel. In de grote steden gaan we zelfs naar 50%. Dit wil zeggen te voet, met de step of de fiets - al dan niet elektrisch - of met het openbaar vervoer. Ook ons goederenvervoer moet anders. We willen graag zien dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit.

Huidige stand van zaken: 50% van de Nijlenaars gebruikt de fiets minstens wekelijks voor korte afstanden. 48% van de Nijlenaars gaat minstens 1 maal per week te voet voor korte afstanden. 36% van de Nijlenaars gaat te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school of naar het werk (Gemeentemonitor, 2017). In de vervoerregio Kempen gebeurt 14,8% van het goederenvervoer wat betreft tonkilometers via binnenvaart; 2,1% via het spoor en 83,2% via de weg (Regionaal verkeersmodel, 2017).



## 2/ Vlot : We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.

Geen welvaart zonder bereikbaarheid. Daarom investeren we onder meer in goed uitgeruste en herkenbare overstappunten tussen de verschillende vervoeropties, maar ook in goede fietsinfrastructuur. Dit betekent meer en betere fietspaden en -snelwegen en het wegwerken van missing links in het fietsnetwerk. In de stad lopen de reistijden met fiets, bus en tram stilaan in op die met de wagen.

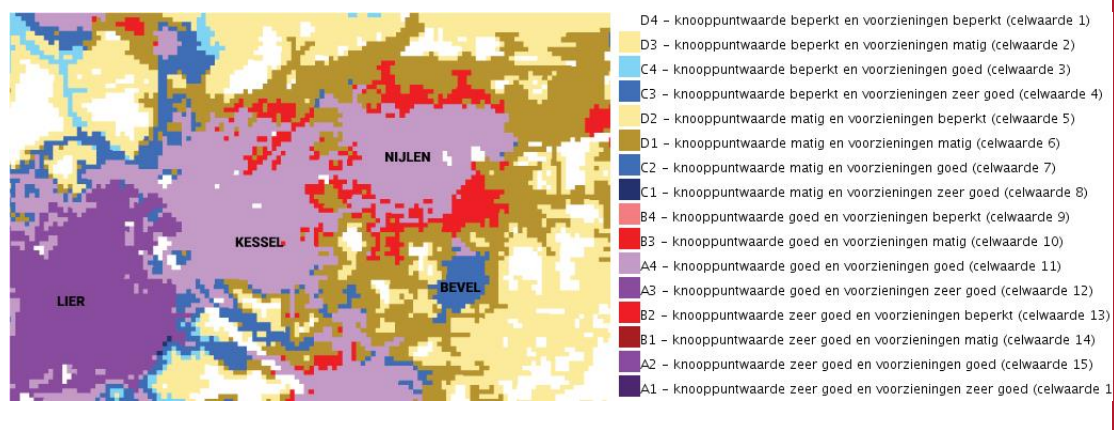
Huidige stand van zaken: 42% van de Nijlenaars vindt dat er voldoende fietspaden zijn in de gemeente. 39% van de Nijlenaars vindt dat de fietspaden in de gemeente in goede staat zijn. 61% van de Nijlenaars vindt dat er voldoende openbaar vervoer is in de buurt (Gemeentemonitor, 2017). In de provincie Antwerpen is 45,8% van de fietspaden langs gewestwegen ingericht conform de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen (Rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen, meetjaar 2019).

## 3/ Nabij : We dragen bij tot een duurzame mobiliteit met een goeie ruimtelijke ordening.

We bouwen en ondernemen bij voorkeur vlakbij knooppunten van openbaar vervoer of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum. Logisch. Want hoe dichter je woont, hoe minder je je moet verplaatsen. We sparen daarmee de open ruimte en beperken de nood aan verplaatsingen. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt minder ruimte in.

Huidige stand van zaken: 29,6% van de totale oppervlakte in Nijlen betreft bebouwde oppervlakte (Statbel, 2019).

Het definiëren en kwantificeren van nabijheid daarentegen is een grotere uitdaging. Aan de hand van de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau krijgen we een eerste beeld. De synthesekaart geeft de totale score op basis van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau van iedere 1ha-locatie in verschillende categorieën, met als referentiejaar 2015. Zo kunnen er locaties worden afgebakend die goed voorzien zijn van collectief vervoer en op het vlak van hun voorzieningenniveau (in paartinten, kwadrant A), locaties die onder de verwachtingen scoren wat betreft hun voorzieningenniveau (in roodtinten, kwadrant B), locaties waar het aanbod aan collectief vervoer beperkt is (in blauwtinten, kwadrant C) en locaties die beperkt scoren op beide kenmerken (in geelbruintinten, kwadrant D).



#### 4/ Veilig : We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.

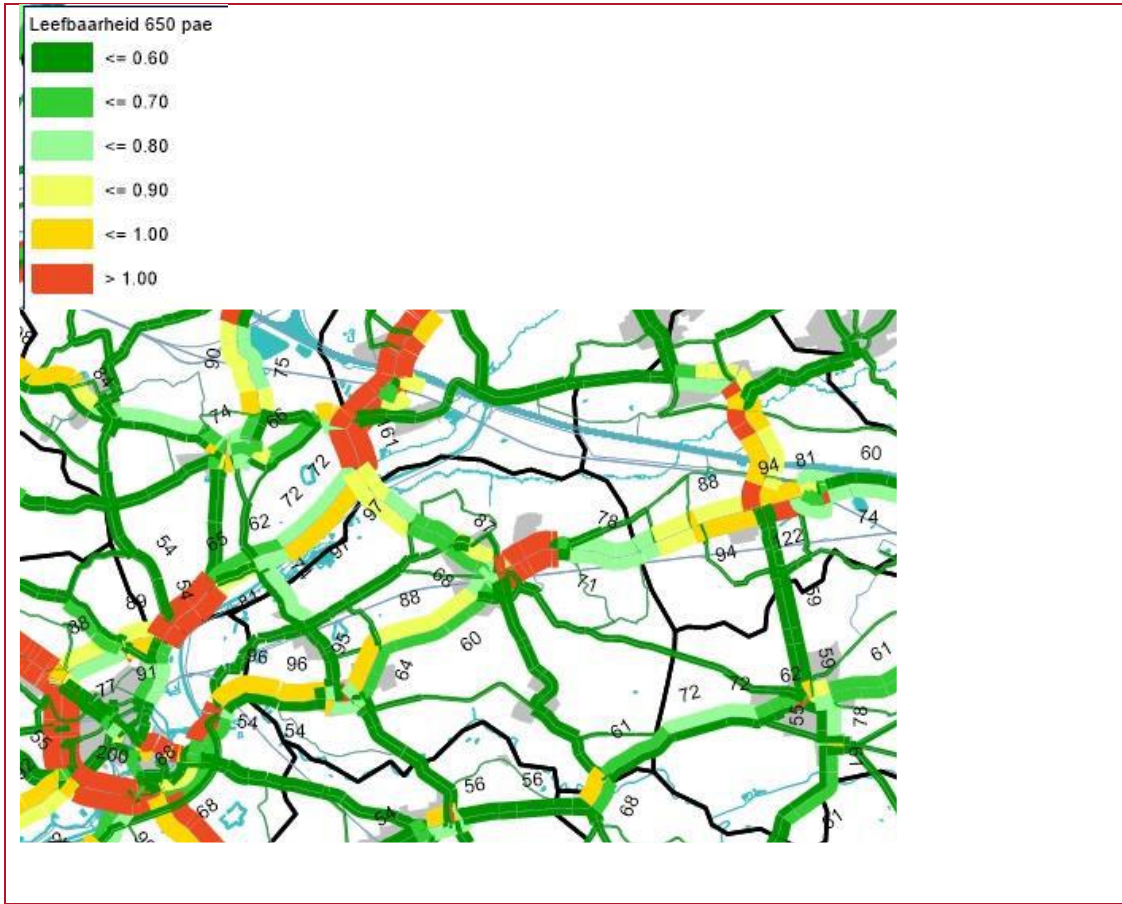
Iedere dode in het verkeer is er één te veel. Daarom verminderen we het aantal verkeersslachtoffers zodat er tegen 2050 geen doden meer vallen. Ook het aantal gewonden neemt sterk af. We zoeken actief naar de onveilige plaatsen voor fietsers en werken die stelselmatig weg. De schoolomgevingen en zwarte punten pakken we bij voorrang aan. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over de veiligheid van straten en pleinen.

Huidige stand van zaken: 40% van de Nijlenaars vindt dat het veilig fietsen is in de gemeente. 26% van de Nijlenaars vindt dat het voor kinderen veilig is om zich te verplaatsen in de gemeente (Gemeentemonitor, 2017). In 2019 werden 65 ongevallen met doden of gewonden geregistreerd in Nijlen ([www.provincies.incijfers.be](http://www.provincies.incijfers.be)) ofwel 2,8 ongevallen met doden of gewonden per 1.000 inwoners (Statbel). Bij 22 ongevallen in het jaar 2019 in Nijlen was minstens 1 fietser betrokken ([www.provincies.incijfers.be](http://www.provincies.incijfers.be)).

#### 5/ Leefbaar : We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorskernen.

Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de steden gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen. Goederen worden in de stad van 2025 alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dat wil zeggen dat we overschakelen op elektrisch, op fietskoeriers...

Leefbaarheid is een sterk subjectief gegeven en hangt af van verschillende parameters zoals geluid, trillingen, verkeersintensiteiten, ongevallen, etc en kan anders gepercipieerd worden naar gelang de afstand tot de weg. De huidige leefbaarheid is dus niet eenzijdig uit te drukken. In het kader van de studie zuiderkempen is er evenwel een leefbaarheidsscore toegekend op basis van louter de verkeersintensiteiten, op basis van modelintensiteiten voor referentiejaar 2030. Dit bevestigt het leefbaarheidsprobleem dat door veel Nijlenaars in de interviews benoemd werd: in de kernen van Nijlen en Kessel komt de leefbaarheid in het gedrang omwille van de hoge verkeersintensiteiten.



## 6/ Milieuvriendelijk : We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.

Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt: -15% tegen 2030. Het aantal vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen. Tegen 2050 stoot de transportsector helemaal niets meer uit. We schakelen massaal over op elektrisch en waterstof. Hiervoor worden overal laadpalen en tankpunten voorzien. De overheden geven nu al het goede voorbeeld, onder meer door alleen nog zero-emissiebusen aan te kopen.

De gemeentelijke emissie-inventaris geeft voor elke sector zijn aandeel in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot weer. Het gehanteerde referentiejaar is 2011. Uit de emissie-inventaris blijkt dat in het jaar 2011 62.765 ton aan CO<sub>2</sub> werd uitgestoten. 21% is toe te schrijven aan het wegverkeer. Van de totale uitstoot is het openbaar vervoer voor 1% verantwoordelijk.

Gelinkt aan deze doelstelling heeft Vlaanderen ook concretere doelstellingen op vlak van elektrisch laden. Hierbij is het doel om 30.000 extra Charge Point Equivalenten (CPE) in Vlaanderen te plaatsen. Een reguliere openbare laadpaal met 2 laadpunten staat gelijk aan 2 CPE, terwijl een laadpaal met hogere vermogens (50kW of hoger) voor meer CPE meetelt.

De gemeente beschikt momenteel over 3 laadpalen op het August Hermansplein en Koningin Astridplein in Nijlen en het Pastoor Schelkensplein in Kessel

## 7/ Sociaal : We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen sterk gedaald zijn. Mobiliteit blijft bovendien betaalbaar voor iedereen. We maken de haltes voor het openbaar vervoer versneld toegankelijk voor iedereen. Mensen met een handicap die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer krijgen aan een sociaal tarief aangepast vervoer.

## 8/ Intelligent : We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit

We bezorgen informatie over mobiliteit aangepast aan ieders behoefte. Slimme mobiliteit betekent ook dat GPS-operatoren ons zoveel mogelijk bannen uit de buurt van scholen. Informatie uit slimme wagens helpt ons om onveilige locaties te vinden. Slimme verkeerslichten en verkeersborden bevorderen een goede doorstroming. Op lange termijn kijken we uit naar de zelfrijdende auto's en drones.

Onderstaand schema geeft een beknopt overzicht van deze 8 Vlaamse doelstellingen. Bedoeling is om hier op lokaal niveau een eigen invulling aan te geven en bij te dragen aan deze Vlaamse strategische doelstellingen met ons lokaal mobiliteitsbeleid.

### 2.4.2 **BOTTOM UP DOELSTELLINGEN**

De oriëntatiefase en bijhorende oriëntatienota vormt de basis om bottom up doelstellingen te formuleren. In deze fase van het planproces werden alle politieke fracties gehoord, werd in dialoog gegaan met de ambtenaren en werden 50 interviews met Nijlenaars afgenomen.

Het bestuursakkoord bevat reeds een heel heldere doelstelling die voor Nijlen vooropgeschoven wordt: het realiseren van een modal shift. Om die reden wordt dit als prioritaire doelstelling meegenomen in dit beleidsplan.

Daarnaast zit er een sterke rode draad in de interviews met inwoners en de SWOT-analyse die met de gemeentelijke administratie van Nijlen opgezet werd: veel knelpunten en frustraties vandaag vloeien voort uit de hoge verkeersdruk in de kernen van Nijlen en Kessel, hangen samen met sluipverkeer die deze kernen wil vermijden en leiden tot een bredere leefbaarheidsproblematiek dan enkel op de N13. Om die reden schuiven we ook de leefbaarheid van de Nijlenaar naar voren als prioritaire doelstelling.

Deze twee ambities passen ook binnen de Vlaamse doelstellingen (op vlak van leefbaarheid en modal shift). Tegelijk blijven de andere Vlaamse doelstellingen, met name verkeersveiligheid, klimaatneutraliteit, sociaal en toegankelijkheid, en nabijheid, ook na te streven doelen waaraan de gemeente wil bijdragen en waarvoor de burgers vragende partij zijn.

#### 2.4.2.1 LEEFBAARHEID

De ambitie leefbaarheid weerspiegelt de vraag naar minder doorgaand verkeer en meer ontmoetingsruimte. De wijken moeten er zijn op maat van kinderen. Deze leefbaarheidsaspecten worden als prioritair beschouwd door de inwoners van Nijlen en vormen een rode draad in de cocreatietrajecten. Specifiek voor Nijlen en Kessel vormt de doortocht van de N13 een belangrijke component van de leefbaarheidsbeleving van de inwoners.

Het aspect 'verkeersleefbaarheid' wordt begrepen als de mate waarin verkeer en zijn voorzieningen een invloed hebben op de kwaliteit en het functioneren van de menselijke leefomgeving. Voor de beoordeling hiervan worden veelal verschillende criteria gehanteerd: geluidshinder, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, luchtkwaliteit... Door een beoordelingskader te ontwikkelen voor verschillende kwantitatieve en kwalitatieve criteria en de resultaten te aggregeren kan een verkeersleefbaarheidindex bekomen worden. Deze index vormt een beeld van de verhouding tussen de mate van verkeersleefbaarheid en wat maximaal bekomen kan worden.

Gelet op de bestaande problematiek en de verwachtingen van Infrabel om de overwegen conflictvrij te maken en te beperken is deze verkeersleefbaarheid een extra aandachtspunt die in het circulatieplan onderzocht zal worden. We streven er als gemeente naar om op de hoogste wegcategorieën in de gemeente de verkeersleefbaarheid te verbeteren.

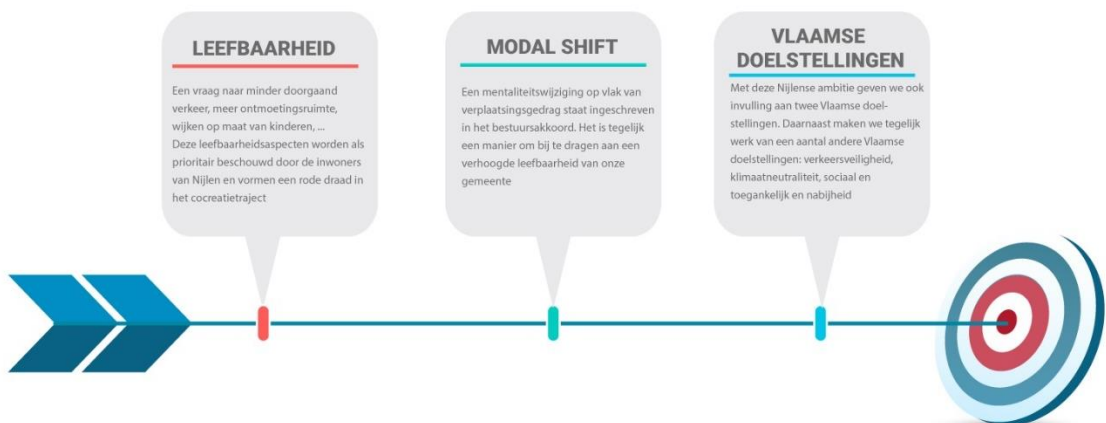
#### 2.4.2.2 MODAL SHIFT

De beoogde modal shift vergt een mentaliteitswijziging die beschreven staat in het bestuursakkoord. Het is tegelijk een manier om bij te dragen aan een verhoogde leefbaarheid van de gemeente en hangt op die manier vast aan de eerste ambitie.

Via een circulatieplan en nieuw parkeerbeleid wenst de gemeente deze modal shift ook in praktijk te brengen.

#### 2.4.2.3 DOELSTELLINGENKADER

Dit geheel vormt de doelstellingen die dit beleidsplan zal nastreven: een verhoogde leefbaarheid die enkel te bereiken valt door in te zetten op een modal shift, met oog voor ook de andere Vlaamse doelstellingen. Dit doelstellingenkader vormt de leidraad voor de verdere uitwerking in dit beleidsplan.



## 2.5 STRATEGIE VOOR NIJLEN

De strategie die we voor Nijlen ontwikkelen is tweeledig. Het gaat enerzijds om een langetermijnsstrategie waarbij de problemen die op regionaal vlak spelen aangepakt worden. Anderzijds kan de gemeente zelf ook al stappen zetten zowel op korte als op lange termijn, deze worden gedetailleerd in de lokale strategie.

Onderstaand schema geeft weer welke uitdagingen we aanpakken op bovenlokaal en welke we aanpakken op lokaal vlak. Er is evenwel geen één op één scheiding ingrepen op lokaal en bovenlokaal niveau staan in wisselwerking met elkaar.

Door op regionaal niveau te streven naar het weren van vrachtverkeer en een selectievere bereikbaarheid van Nijlen binnen de Kempen zullen we ook op lokaal niveau verdere ingrepen moeten doen om te slagen in dit opzet. Stap voor stap kunnen we bijkomende maatregelen nemen hetzij op bovenlokaal, hetzij op lokaal vlak om bij te dragen aan een verhoogde verkeersleefbaarheid en een modal shift. Naarmate dat er meer consensus ontstaat op regionaal niveau zal er telkens ingegrepen moeten worden in het lokale netwerk. Een evolutieve hiërarchie die zich aanpast en samen met regionale beslissingen evolueert en deze ondersteunt staat dus centraal in deze aanpak.

# BOVENLOKALE HOOFDOPGAVEN



# LOKALE HOOFDOPGAVEN





# GRONDGEBIED.



NETWERK

WIJK  
NIVEAU



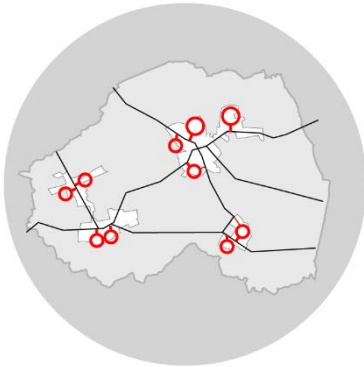
## 3 NETWERKEN

### 3.1 CATEGORISERING

#### 3.1.1 PRINCIPES

Op regionaal vlak dienen oplossingen gezocht te worden om het doorgaand vrachtverkeer te weren en dienen de verkeersstromen duidelijk gehiërarchiseerd te worden binnen de krijtlijnen van de vervoerregio Kempen en de mobiliteitsstudie Zuiderkempen. Deze omslag zal niet van vandaag op morgen gerealiseerd worden en vraagt dus om een zekere gelijktijdigheid en stapsgewijs invoeren van bepaalde maatregelen op lokaal vlak, als er randvoorwaarden op regionaal vlak voldaan zijn.

##### 3.1.1.1 SELECTIEVE BEREIKBAARHEID



De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegcategorisering worden basisprincipes opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen.

De mate waarin de N13 een rol opneemt in dit raster dient op regionaal niveau afgestemd te worden en zal in belangrijke mate bepalen welke aanvullende maatregelen op lokaal vlak nodig zijn. In wijken waar het regionale kader het lokale beïnvloed zullen de juiste randvoorwaarden voldaan moeten zijn om in te grijpen.

Waar dit niet het geval is kunnen lokaal al meteen maatregelen genomen worden. De kern van bevel is hier een mooi voorbeeld van en wordt daarom binnen dit beleidsplan ook uitgewerkt als voorbeeldcase op lokaal vlak, net als een ontwerpvoorstel voor enkele vervolgwijken.

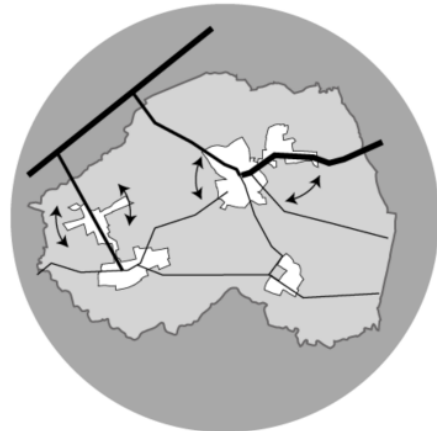
##### 3.1.1.2 EVOLUTIEVE HIERARCHIE ALS OPLOSSING

Bovenstaande elementen worden momenteel onderzocht binnen de studie Zuiderkempen. Nijlen kiest voor een evolutieve hiërarchie die inspeelt op een gedragen regionaal kader. Daarbij wordt de optie open gehouden om waar nodig verbindingen te faciliteren voor lokaal verkeer om het regionaal kader te laten functioneren. Bij het afbouwen van het regionaal verkeer speelt ook de keuze voor de open te houden spooroverwegen en eventuele nieuwe spoor kruisingen een belangrijke rol.

**Huidige hiërarchie binnen de gemeente met dominante rol voor de N13**



**Bijgestuurde hiërarchie met dominante rol voor de N14 en te onderzoeken spoor kruisingen**





### 3.1.2 CATEGORISERING OP REGIONAAL NIVEAU

Tijdens de opmaak van dit beleidsplan wordt door Vlaanderen aan een nieuwe wegencategorisering gewerkt. De selectiemethodiek wordt vrijgegeven tijdens het proces van het beleidsplan. De oude wegencategorisering is meer dan 20 jaar oud en wordt gezien als niet robuust genoeg, niet multimodaal genoeg met te veel categorieën en een onduidelijke selectiemethodiek die tot inconsequente selecties leidt.

Onderstaand schema geeft de oude en nieuwe wegencategorisering weer.

Oude wegencategorisering		Nieuwe wegencategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

De nieuwe methodiek gaat uit van een rasterstructuur van Europese hoofdwegen, Vlaamse hoofdwegen, Regionale hoofdwegen en interlokale wegen. Op lokaal niveau wordt voor ontsluitingswegen en erftoegangswegen voor een boomstructuur gekozen. Hoe streng deze boomstructuur doorgedreven wordt kan op lokaal niveau beslist worden en gefaseerd uitgevoerd worden. Onderstaande tabel geeft de doelstelling van elke laag van de categorisering aan.

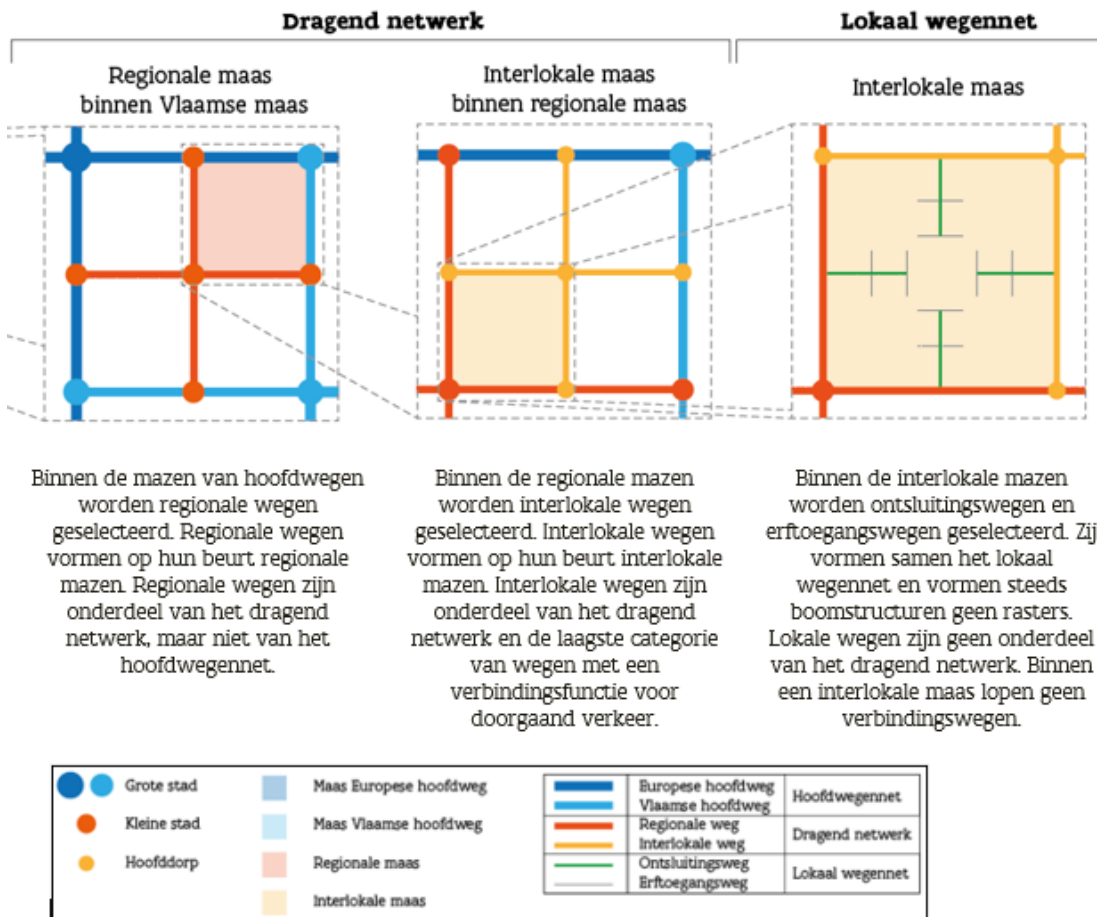
HOOFDWEGENNET	
De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen tussen grote steden. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk.	De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen het raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk.
DRAGEND NETWERK	
De regionale wegen verbinden kleine stedelijke gebieden met elkaar, met grote steden en met het hoofdwegennet. Ook ontsluiten ze de regionale logistieke knooppunten naar het hoofdwegennet. De regionale wegen vormen regionale mazen binnen de mazen van het hoofdwegennet.	De interlokale wegen verbinden hoofddorpen (zie Figuur 10) met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze zijn de laagste categorie van rastervormige verbindingswegen: ze bakenen de interlokale mazen af waarbinnen alleen herkomst- en bestemmingsverkeer is toegelaten.

## LOKAAL WEGENNET

De lokale wegen ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren, geen rasters. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie voor doorgaand verkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden, en moet steeds gebruik maken van de wegen van het dragend netwerk.

Meer info over de nieuwe wegencategorisering kan [hier](#) gevonden worden.

Nijlen zelf ligt reeds binnen een Europese en Vlaamse maas. Er zijn enkel selecties op het dragend en lokaal wegennet mogelijk. Onderstaand schema geeft een overzicht van wat dit op conceptueel niveau kan betekenen.



### 3.1.2.1 STAND VAN ZAKEN VERVOERREGIO BIJ OPMAAK BELEIDSPLAN

Binnen de vervoerregio is tijdens de opmaak van dit beleidsplan evenwel nog geen selectie op regionaal niveau gemaakt die als kader kan dienen. Daarom vertrekt dit beleidsplan van de Vlaamse selectiemethodiek en wordt de aanname gevolgd dat deze als kader kan dienen om op lokaal niveau keuzes te maken over de mate waarin boomstructuren opgezet kunnen worden.

### 3.1.2.2 VOORWAARDELIJKE SELECTIE VOOR NIJLEN OP BASIS VAN VLAAMSE METHODIEK

Om de selectie voor Nijlen binnen de regio op te bouwen werden volgende stappen doorlopen:

1. Europese en Vlaamse hoofdwegen (reeds vastgelegd)
2. Regionale wegen gedefinieerd in Vlaamse studie rond nieuwe wegencategorisering
3. Interlokale wegen
  - a. Gewestwegen die in aanmerking kwamen als regionale weg maar niet weerhouden werden
  - b. Gewestwegen waarbij >60% met afstadnsklasse >10km
  - c. Gewestwegen met vrachtintensiteiten per etmaal > 500
  - d. Opbouw interlokale mazen tussen de kernen

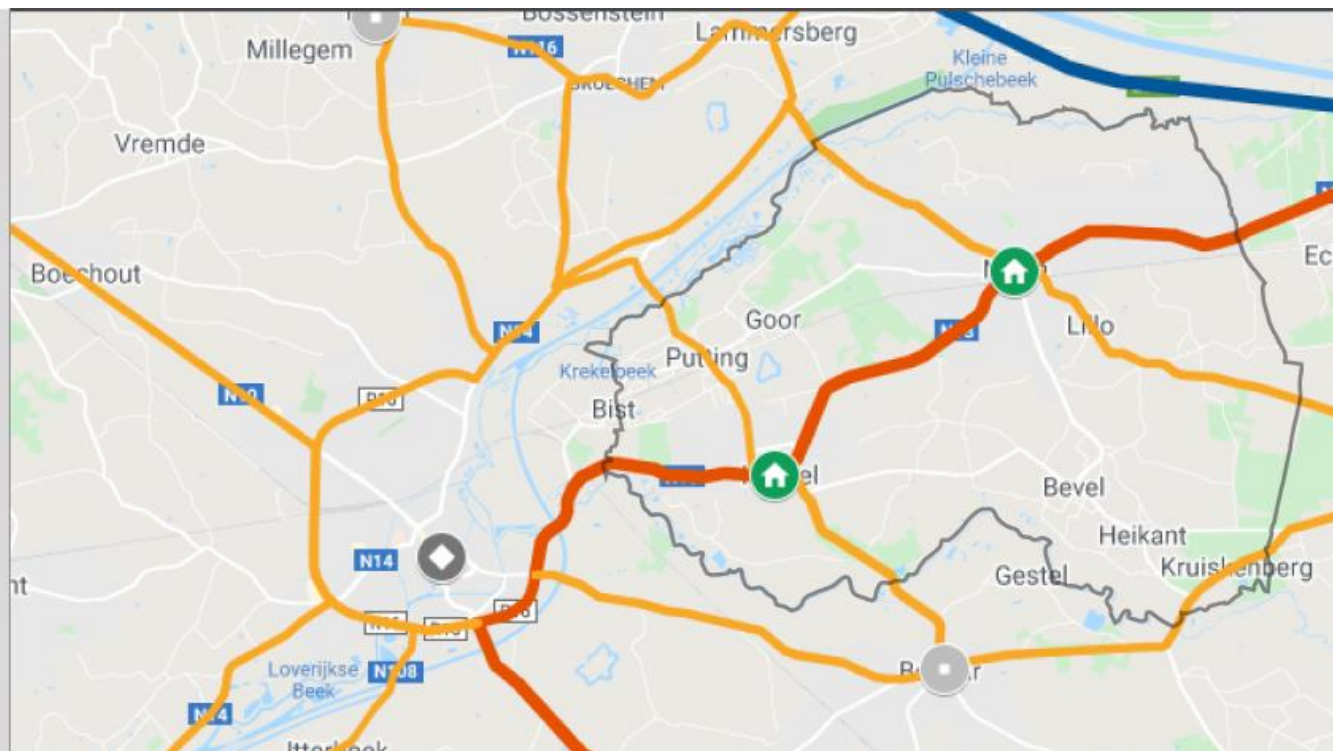
## Voorwaardelijke categorisering op basis van Vlaamse methodiek

— Europese en Vlaamse Hoofdwegen

— Regionale wegen uit studie wegcategorisering

— Interlokale wegen

● Gehanteerde kernen ter opbouw van interlokale mazen



### 3.1.2.3 REGIONALE VISIE VAN DE GEMEENTE NIJLEN

De methodiek wegencategorisering vormt louter een theoretische benadering om tot een onderbouwde selectie te komen. Binnen de vervoerregio kan van de methodiek gemotiveerd afgeweken worden. Gelet op enkele lopende regionale processen worden vanuit de gemeente Nijlen volgende voorstellen gedaan ter bijsturing:

1. **Opwaarderen van de N14 tot regionale weg:** de N14 is beter voorzien dan de N13 om een regionale functie op te nemen en voldoet al sterker aan de inrichtingsprincipes voor dit type weg.
2. **Downgraden van de N13** op grondgebied Nijlen: in de kernen van Nijlen en Kessel komt de leefbaarheid in het gedrang door de hoge verkeersintensiteiten. De N13 heeft op het huidige tracé bovendien geen spoor kruising die ongelijkvloers gemaakt kan worden. Beide elementen kunnen aan elkaar gekoppeld worden in een alternatievenonderzoek voor de spoor kruising van Nijlen: wat is de aangewezen plek om een ongelijkvloerse kruising te voorzien en welke hoeveelheid verkeer dient deze kruising nog te benutten door bijvoorbeeld regionaal verkeer sterker te weren.
3. De **kern van Bevel** valt midden in een interlokale maas. Gelet op het beperkte voorzieningenniveau in deze kern en de afhankelijkheid van andere kernen zoals Nijlen, Kessel, Berlaar en Herenthout is het minstens op korte termijn wenselijk om hier geen strikte boomstructuur na te streven maar een connectie aan verschillende interlokale wegen te behouden

Onderstaande figuur geeft de vooropgestelde wijzigingen aan de wegencategorisering weer binnen de regionale structuur rond Nijlen.

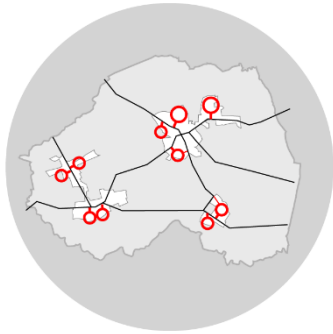
## Voorstellen bijsturing categorisering

- Europese en Vlaamse Hoofdwegen
- Voorstel als regionale weg (N14)
- Interlokale wegen
- - - Te downgraden interlokale wegen in functie van haalbaarheidsonderzoek spoorkruisingen
- ↔ Te onderzoeken oostelijke en westelijke verbindingen voor een kwalitatieve spoorkruising





### 3.1.3 RASTERSTRUCTUUR MET MOBILITEITSKAMERS



De nieuwe wegcategorisering vertrekt van een rastermethodiek waarbij voor het lokaal netwerk met boomstructuren gewerkt wordt. Deze lokale boomstructuren enten we op het regionale raster.

Door deze methodiek ontstaat binnen de mazen van het raster een rustige verkeersluwe ruimte. Gemotoriseerde verplaatsingen gebeuren maximaal op het regionale raster en binnen de maas wordt ingezet op langzaam verkeer. De ruimte die hier ontstaat zien we als een mobiliteitskamer. Het is een wijk of 'kamer' waar enkel bewoners en bezoekers (in de brede zin van het woord) terecht kunnen. Er is geen plaats voor doorgaand verkeer, verkeer dat niet gelinkt is aan de inwoners, bedrijven, of handelszaken van die wijk.

Afhankelijk van de ligging van de wijk kan gekozen worden hoe ver de boomstructuur effectief doorgedreven wordt: gaande van werven van doorgaand verkeer door vertragende elementen over verkeersfilters tot harde knips. Sommige kamers zullen met andere woorden afgesloten kamers zijn met een enkele toegangsdeur, terwijl andere kamers meerdere 'ramen en deuren' zullen hebben die meer verbindingen blijvend open houden.

De realisatie van de mobiliteitskamers gebeurt gefaseerd waarbij ingrepen in de circulatie telkens ook een meerwaarde moeten opleveren voor de inwoners van de wijk. Op die manier zijn de ingrepen gekoppeld aan een concrete meerwaarde. De uiteindelijke circulatie wordt in overleg met de bewoners gedetailleerd vertrekkend van vaste uitgangspunten vastgelegd door de gemeente.

Er wordt gekozen voor een spreiding in de tijd voor de realisatie van de mobiliteitskamers. Niet alle wijken zijn immers even afhankelijk van het regionale raster dat in evolutie is. In wijken waar er geen wisselwerking is kan de boomstructuur al nagestreefd worden.

### 3.1.4 UITWERKING MOBILITEITSKAMERS KORTE TERMIJN

Volgende mobiliteitskamers kunnen op korte en middellange termijn uitgewerkt worden omwille van een beperkte interactie met de regionale maasstructuur of wezenlijke impact op de verkeersintensiteiten van bepaalde overwegen. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan mobiliteitskamers die samenvallen met wegenwerken, een problematiek die als precair aanvaard wordt, of andere elementen die om een hogere urgentie vragen.

De mobiliteitskamers worden afgebakend op basis van natuurlijke barrières en lijninfrastructuren die uit zichzelf als grens voor een mobiliteitskamer kunnen dienen. De verdere afbakening van elke kamer kan bijgestuurd worden in functie van de uiteindelijke circulatie.

- Proefproject Baanbrekend Bevel : eerste toepassing van de mobiliteitskamers op de kern van Bevel, uitrol voorzien eind 2021
- Wijk Torenvenstraat: gekoppeld aan realisatie fietssnelweg, mogelijkheid om deze wijk versneld autoluw te maken afhankelijk van de ligging van de fietssnelweg
- Wijk Kleine Puttingbaan: integratie lokaal fietsnetwerk en vraag van Lier om circulatie gemeenteoverschrijdend te bekijken
- Wijk Oude Bevelsesteenweg: opportuniteit om met weinig maatregelen een autoluwe schoolomgeving te creëren en het lokaal fietsnetwerk te versterken.
- Wijk Legebaan: herinrichtingsdossies lopende op lokaal fietsnetwerk
- Wijk Zwanenstraat & Katerstraat: heet hangijzer bij zowel bewoners, politiek als administratie, vaak benoemd als grote sluiproute. Staat in directe wisselwerking met verkeer door het centrum. Een harde afbakening van de mobiliteitskamers lijkt daarom op korte termijn niet wenselijk. Regionaal verkeer kan op korte of middellange termijn wel geweerd worden..

### 3.1.5 **UITWERKING MOBILITEITSKAMERS LANGE TERMIJN**

De mobiliteitskamers voor de lange termijn zullen mee afgebakend worden door de keuze voor de uiteindelijke regionale rasterstructuur. Deze zal beïnvloed worden door de keuzes gekoppeld aan het ongelijkvloers maken van de spooroverwegen. Er zijn dan ook verschillende varianten mogelijk. De huidige invulling houdt rekening met mogelijke nieuwe verbindingen en ent daar de mobiliteitskamers op. Bij verbindingen die niet gerealiseerd worden kunnen de aanliggende mobiliteitskamers aan elkaar geschakeld worden.



# Mobiliteitskamers wensbeeld korte & middellange termijn



Lokale mobiliteitskamer MLT:  
Doorgaand verkeer wordt intern geweerd  
door circulatie, knips, filters, verkeersremmers,  
oplossingen op maat



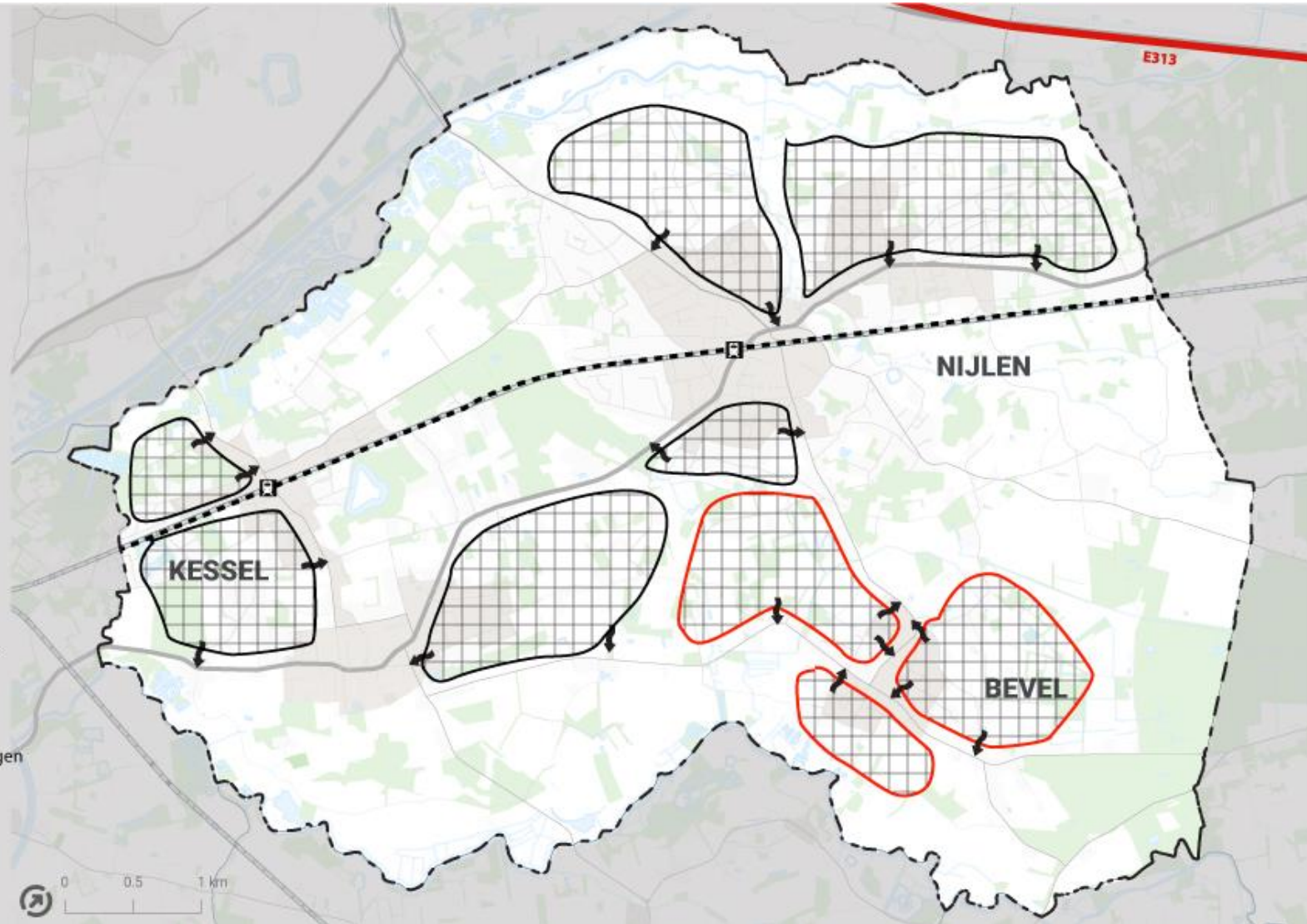
Korte termijn - Proefproject Bevel Mobiel  
Bevel Mobiel is een toepassing van de mobiliteits-  
kamers op de kern van Bevel. Routes voor zachte  
weggebruikers worden verkeersluw gemaakt door  
de introductie van mobiliteitskamers.



Potentiële hoofdonsluiting mobiliteitskamer:  
Elke mobiliteitskamer wordt via één of meerdere  
poorten opgehangen aan het dragend raster.  
De keuze voor deze locaties gebeurt tijdens de  
detaillering op wijkniveau, in overleg met bewoners



Dragende rasterstructuur  
Vormt de basis om mobiliteitskamers aan op te hangen



# Mobiliteitskamers wensbeeld lange termijn



Lokale mobiliteitskamer:  
Doorgaand verkeer wordt intern geweerd  
door circulatie, knips, filters, verkeersremmers,  
oplossingen op maat



Te onderzoeken spookruising:  
Weerhouden spookruisingen vormen deel van  
het raster waarop mobiliteitskamers afgestemd  
worden. Bij niet weerhouden verbindingen worden  
de mobiliteitskamers aan elkaar aangesloten.



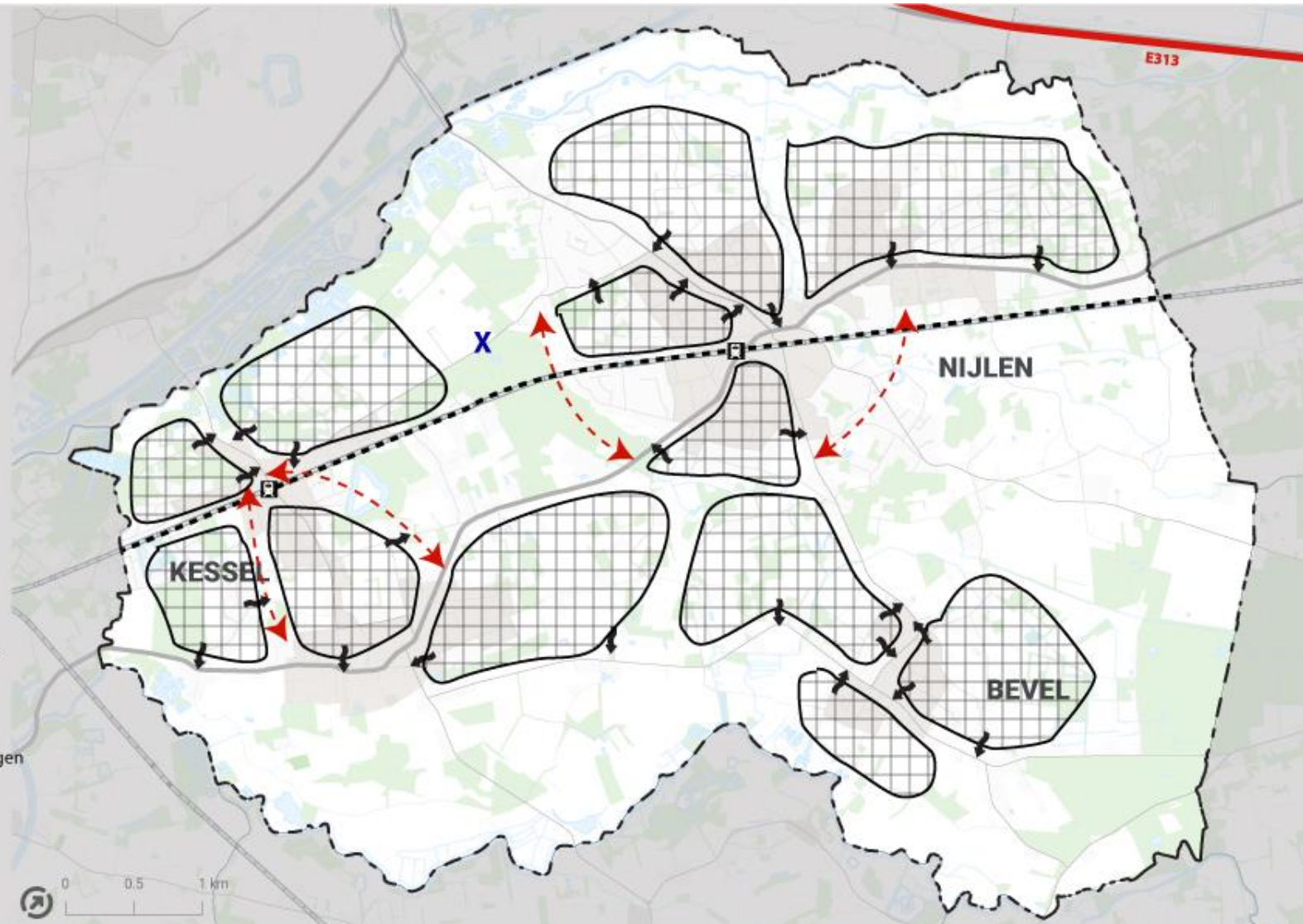
Potentiële hoofdonsluiting mobiliteitskamer:  
Elke mobiliteitskamer wordt via één of meerdere  
poorten opgehangen aan het dragend raster.  
De keuze voor deze locaties gebeurt tijdens de  
detaillering op wijkniveau, in overleg met bewoners



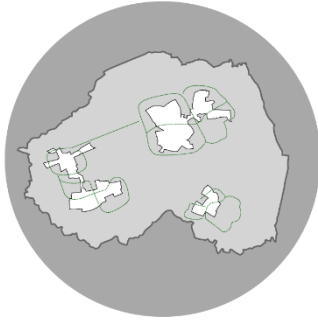
Dragende rasterstructuur  
Vormt de basis om mobiliteitskamers aan op te hangen



Verbinding vormt geen onderdeel van raster-  
structuur. Te downgraden of af te bakemen bij  
grens mobiliteitskamer



## 3.2 TRAAG NETWERK



Veel bewoners noemen de groene omgeving een sterkte van Nijlen. We willen deze sterkte betrekken in onze netwerken voor zachte weggebruikers:

We willen de huidige trage wegen versterken door ze te combineren tot interessante verbindende wandellussen rond en tussen de kernen.

Om snel meerwaardes te bieden zorgen we in eerste instantie voor een koppeling van trage wegen en autoluwe fietsroutes of woonstraten om tot een boeiend, verbindend wandelnetwerk te komen.

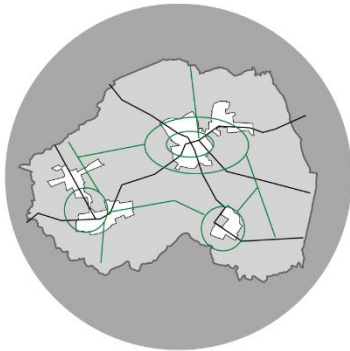
Op korte termijn liggen de prioriteiten voor de trage wegen reeds vast. Op middellange en lange termijn leggen we de prioriteiten op trage wegen die hetzij een verbindende rol spelen in het fietsroutenetwerk, hetzij die een bijdrage leveren om tot een aantrekkelijke dorpslus te komen. Dit proces wordt samen met het Regionaal Landschap Rivierenland begeleid om op basis van de principes van het mobiliteitsplan tot nieuwe prioriteiten te komen.

Het terug openstellen van trage wegen kan een intensief en lang proces vormen. Daarnaast vormt ook het beheer van de trage wegen een aandachtspunt. Om het beheer op de lokale wandellussen voldoende aandacht te kunnen geven zoeken we ook ondersteuning bij onze inwoners. 'Trage' peters en meters kunnen een gedeelde verantwoordelijkheid opnemen voor een trage weg in hun onmiddellijke omgeving.



## 3.3 FIETSNETWERK

### 3.3.1 PRINCIPES



De afgelopen jaren is sterk ingezet op fietsroutes langs de invalswegen. Gelet op de functie van deze invalswegen zullen dit nooit de aangenaamste fietsroutes worden maar deze vormen wel sterke assen voor functionele verbindingen en langere afstanden. Deze radiale structuur langs de invalswegen vormt een uitstekende basis voor een dekkend fietsnetwerk en kan verder versterkt worden met lokale verbindingen.

Parallel werden in de woonwijken verschillende doorsteken voorzien die nuttige verbindingen vormen en op verschillende plaatsen is een ontvlochten netwerk aan het ontstaan waarbij de drukke invalswegen deels vermeden kunnen worden of waardoor een connectie tussen woonwijken en functionele routes ontstaat.

We versterken deze gerealiseerde radiale structuur langs de invalswegen met een lokaal netwerk dat maximaal de doorsteken vindbaar en leesbaar maakt en wijken met elkaar verbindt. Dit doen we door concentrische routes rond en in de kernen te voorzien die de wijken en radialen met elkaar verbinden.

Ook bij de meemakers is er een zeer grote bereidheid om de gemeente om te vormen tot een echte fietsgemeente. Met kleine ingrepen zoals circulatiemaatregelen en fietsstraten kunnen we dit lokale netwerk op relatief korte termijn versterken.

### 3.3.2 SCREENING KNELPUNTEN DOOR MEEMAKERS

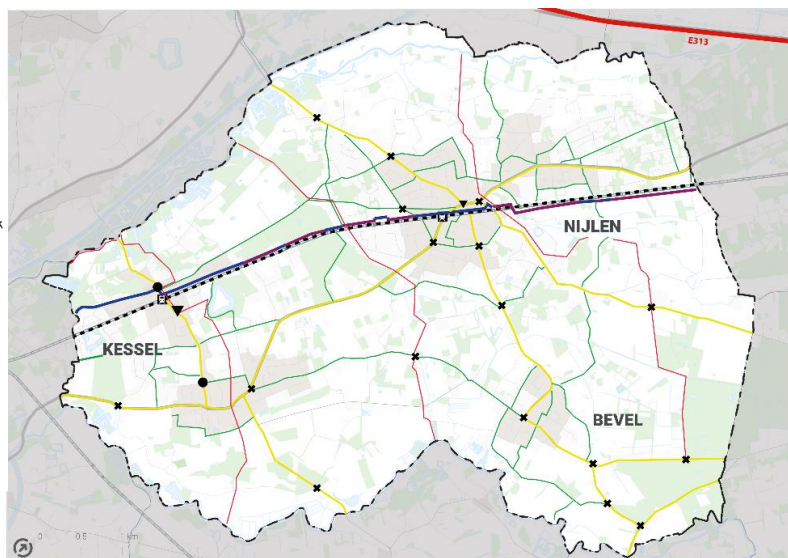
Op initiatief van een aantal meemakers werden tijdens enkele fietstochten door de gemeente de knelpunten op het fietsnetwerk in beeld gebracht. Deze eerste aanzet vormde de basis om het fietsnetwerk te gaan bijsturen en tot een samenhangend geheel te maken.

### 3.3.3 BIJSTURING NETWERK





Op basis van de knelpuntanalyses van de meemakers en het versterken van de radiale invalswegen met een concentrisch lokaal netwerk werden beperkte bijsturingen in het fietsnetwerk naar voor geschoven. Daarbij werd gekozen voor sterke schakels die de radialen verbinden en een beperktere hoeveelheid geselecteerde straten in het binnengebied. Deze locaties zullen immers voornamelijk fietsvriendelijk worden door het doorgaand verkeer er te weren.

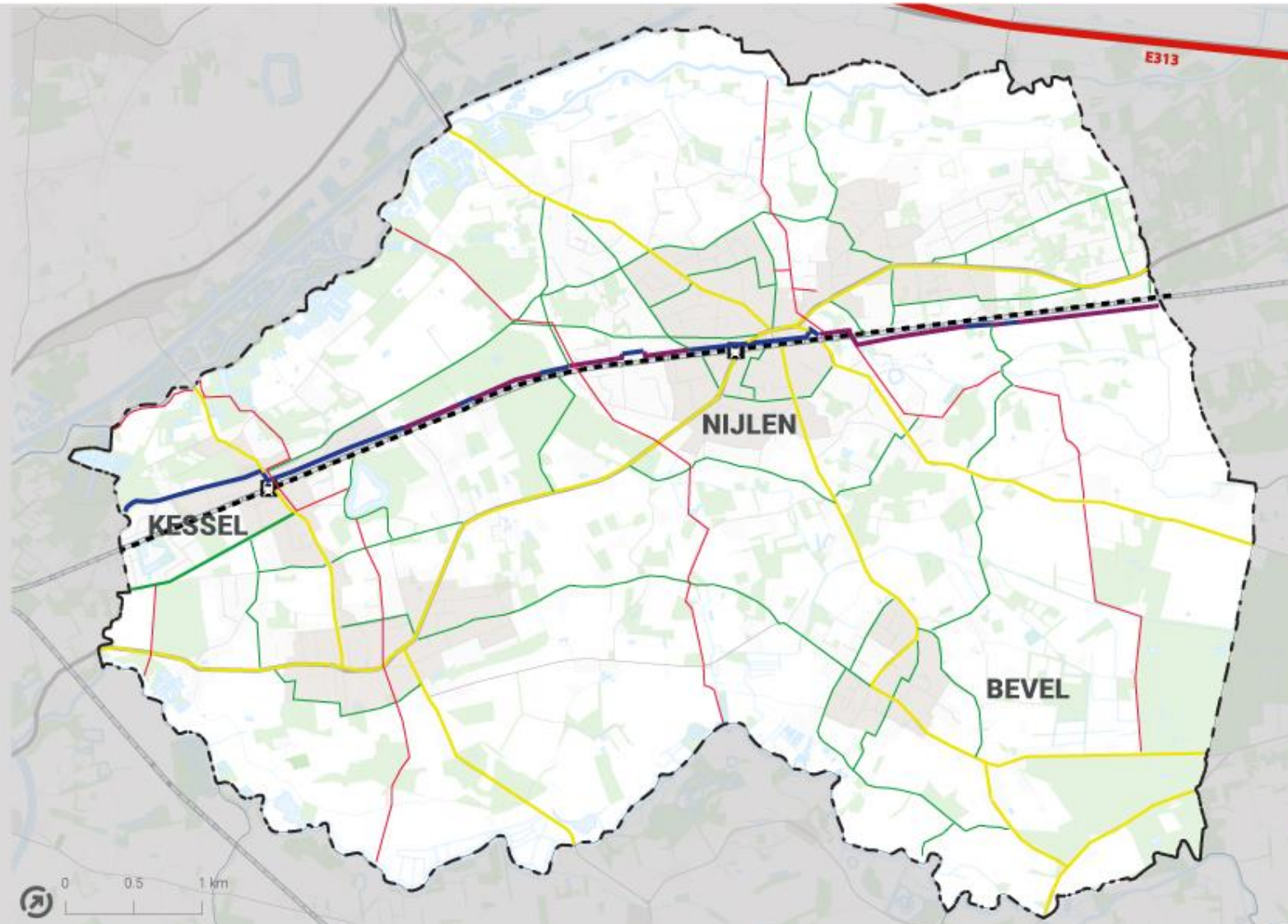
#### Fietsnetwerken Nijlen Knelpunten

-  Fietsstrade
-  Fietsstrade - gepland
-  Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
-  Lokaal fietsroutenetwerk
-  Recreatieve dwarsverbindingen
-  Moeilijk oversteken
-  Onduidelijk kruispunt
-  Verouderde straten/infrastructuur



# Fietsnetwerk Nijlen

-  Fietsostrate
-  Fietsostrate - gepland
-  Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk als radiale invalssassen
-  Lokaal fietsroutenetwerk versterkte concentrische structuur
-  Recreatieve noord-zuid verbindingen met ondersteunende lokale rol in de kernen



### 3.3.4 OPTIMALISATIES DOOR WIJKCIRCULATIE

Door het verkeersluw(er) maken van bepaalde wijken worden ook de lokale fietsroutes er versterkt. Een aantal lokale fietsroutes kunnen zonder infrastructurele ingrepen sterk verbeterd worden. Het gaat in eerste instantie om volgende lokale fietsroutes.

LOCATIE	MOGELIJKE INGREPEN	VOORBEELD
Kiezelweg, Schooldijk, Pastoor Van Tendelostraat, Kruideniersstraat, ....	<p>Korte termijn: Zie Bevel Mobiel voor ingrepen in circulatie en fietsstraten</p> <p>Lange termijn: Mogelijke doorgroei naar fietszone</p>	
Oude Bevelsesteenweg	<p>Lopend circulatietraject in functie van schoolomgeving als aanleiding</p> <p>Wijkcirculatie enten op N13, mogelijke verkeersfilter ter hoogte van de school.</p> <p>Snelheidshandhaving om verschil met Nieuwe Bevelsesteenweg uit te spelen</p> <p>Oude Bevelsesteenweg als lokale fietsroute met wegmarkeringen fietsstraat type Bonheiden</p>	
Nieuwstraat	<p>De Nieuwstraat maakt geen deel uit van de gecategoriseerde wegen ter ontsluiting van Kessel.</p> <p>Enkelrichtingsverkeer, een knip ter hoogte van de school of een verkeersfilter voor niet-lokaal verkeer om de directe omgeving autoluw te maken behoren tot de mogelijkheden.</p>	
Legebaan	<p>Weren van zwaar verkeer door een knip op de oostzijde van de Legebaan. Op die manier wordt het zwaar verkeer op de Bevelsesteenweg geënt.</p>	
Kapellebaan	<p>Verkeerscirculatie afstemmen op de stationsomgeving en</p>	

	het mobipunt. Zie lopend proces binnen de gemeente.	
As Katerstraat	Weren van minstens bovenlokaal verkeer door een verkeersfilter	

### 3.3.5 OPTIMALISATIES MET FIETSSTRATEN

#### 3.3.5.1 WANNEER FIETSSTRATEN

Fietsinfrastructuur zorgt voor een scheiding van verkeersdeelnemers en geeft een eigen plaats in het wegbeeld aan de fietsers. In veel gevallen is er echter onvoldoende ruimte voor een afzonderlijk fietspad of zijn de verkeersintensiteiten dermate laag dat gemengd verkeer een betere keuze is.

Bij gemengd verkeer is er visueel vaak geen indicatie of de weg in kwestie een aangewezen fietsroute is. Om fietsers op het lokaal fietsnetwerk meer comfort te geven wordt daarom voor fietsstraten gekozen. De hierna volgende kaarten doen enkele eerste voorstellen voor fietsstraten maar worden voor realisatie telkens afgewogen binnen een afwegingskader. Er wordt enkel voor fietsstraten gekozen indien:

- Gemotoriseerd verkeer op dagbasis is lager dan 2000 voertuigeenheden
- Maximaal 2 bussen per uur
- Aandeel zwaar verkeer is beperkt en zeker lager dan 10%
- De straat of het wegsegment is onderdeel van het lokaal fietsnetwerk of ontsluit een specifieke attractiepool waar fietsers een belangrijk deel van het publiek vormen

#### 3.3.5.2 FIETSZONES EN SCHOOLOMGEVINGEN

Veel van de Nijlense schoolomgevingen worden gekenmerkt door veel K&R-gedrag van ouders die hun kinderen met de wagen ophalen/afzetten. Dit principe zuigt autoverkeer aan en creëert een illusie van vrije (K&R)parkeerplaatsen. Hierdoor rijden alloe ouders automatisch tot aan de schoolpoort terwijl er voor dergelijke piekmomenten in de meeste schoolomgevingen onvoldoende plaats is. Onveilige situaties met dubbelparkeren, keerbewegingen of bermparkeren zijn vaak het gevolg.

Om die reden hanteren we als uitgangspunt waar mogelijke en autoluwe schoolomgeving waarbij het gemotoriseerde verkeer op afstand gehouden wordt. In overleg met de scholen en in het bijzonder bij het vernieuwen van scholen of schoolomgevingen wordt daarom een feitszone als uitgangspunt gehanteerd waarbij parkeren op afstand gebeurt. In de Klokkenlaan loopt op dit moment een proefproject met fietsstraten rond de schoolomgeving die op termijn bestendig zouden kunnen worden in een vaste fietszone.

#### 3.3.5.3 INRICHTING EN COMMUNICATIE FIETSSTRATEN

De fietsstraat is een straat waar de fietser het tempo bepaalt en gemotoriseerd verkeer te gast is. Fietsstraten bestaan al even, ook in Nijlen, maar al te vaak werken ze in praktijk toch niet zo handig als in theorie.

Wat als we samen op zoek gaan naar fietsstraten op maat van Nijlen. Wat is er nodig om het idee in praktijk te laten werken? Een groep Nijlenaars zoekt het in praktijk uit met een reeks straten die we samen met fietsers, automobilisten en wandelaars van de nodige kleuren en borden voorzien. We zetten onze eigen communicatiecampagne op en gaan in gesprek met al wie niet gelooft dat de fietsstraat kan werken. Zo kunnen we van deze experimenten en gesprekken leren om de Nijlense fietsstraat verder te verbeteren.

### 3.3.6 **INFRASTRUCTURELE OPTIMALISATIES**

Infrastructurele optimalisaties worden bekeken met de beschikbare budgetten per legislatuur. Aan de hand van de deeltrajecten die opgenomen zijn elders in dit mobiliteitsplan rond wijkcirculatie, fietsnetwerken, verkeersveiligheid etc kunnen de prioriteiten bepaald worden.

### 3.3.7 **UITWERKING ACTIES OP FIETSNETWERK**

Onderstaande kaart bevat de hiervoor geschreven optimalisatievoorstellen op korte en middellange termijn ter optimalisatie van het fietsnetwerk.



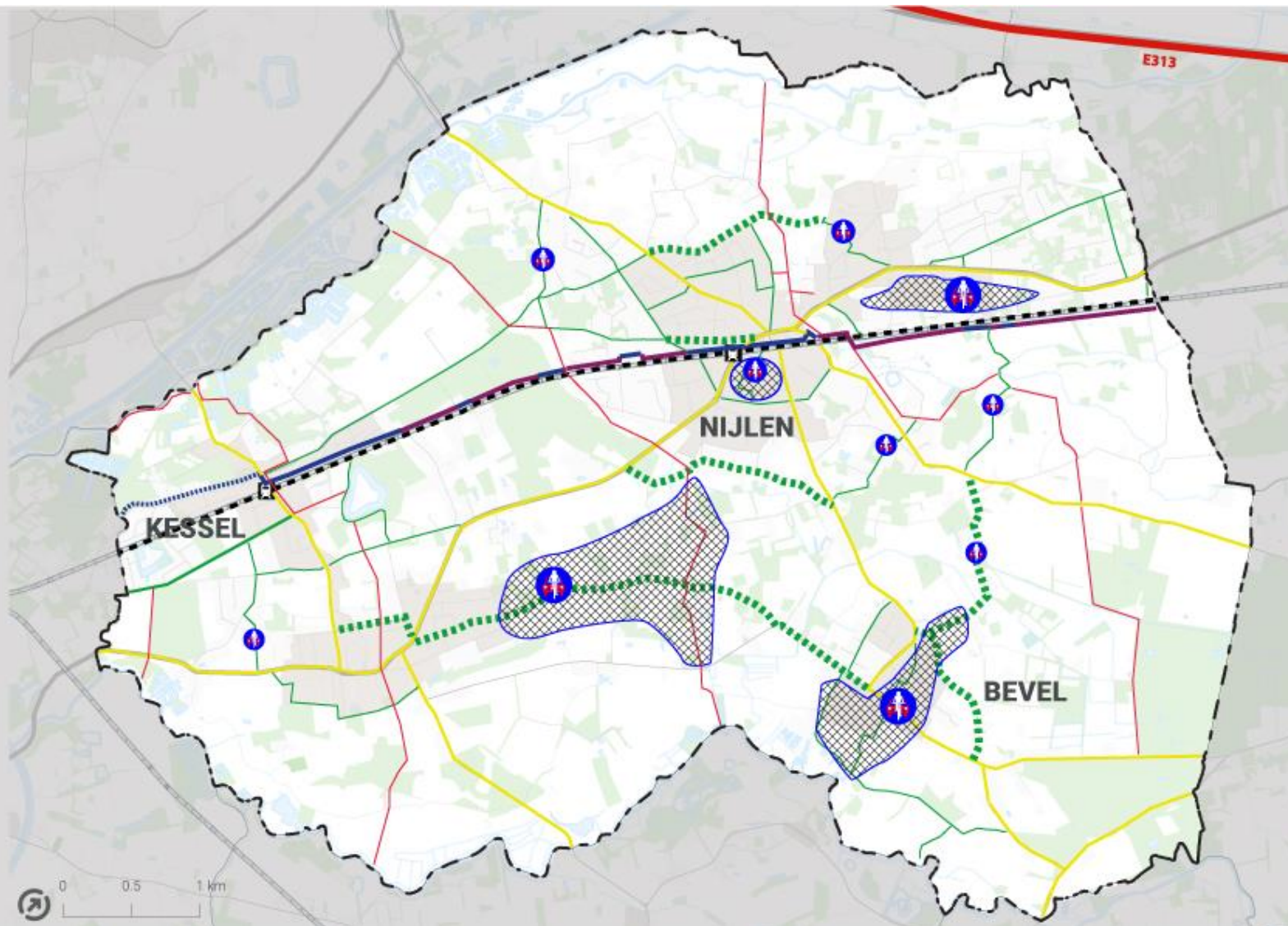
# Optimalisaties Fietsnetwerken Nijlen

## NETWERKEN

-  Fietsostrate
-  Fietsostrate - gepland
-  Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
-  Lokaal fietsroutenetwerk
-  Recreatieve noord-zuid verbindingen met ondersteunende lokale rol in de kernen

## OPTIMALISATIES

-  Verkeersluw maken van de route onder invloed van wijkcirculatie
-  Fietszone rond schoolomgeving
-  Potentiële fietsstraat



## 3.4 OPENBAAR VERVOER

In 2019 werden de driehonderd Vlaamse steden en gemeenten opgedeeld in vijftien vervoerregio's. Binnen deze vervoerregio's zitten de lokale besturen mee aan het stuur om de mobiliteitsuitdagingen op regionaal niveau aan te pakken. Zie ook [vervoerregiokempen.be](http://vervoerregiokempen.be)

### 3.4.1 OPBOUW VAN HET NETWERK

Het openbaarvervoernetwerk wordt opgebouwd uit vier lagen en geregeld door het decreet basisbereikbaarheid. De vier vervoerslagen worden daarbij als volgt omschreven:

- Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen.
- De bussen en trams van het kernnet zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
- Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.
- Op bepaalde locaties of tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen zijn het treinnet, het kernnet of het aanvullend net niet toegankelijk. Het vervoer op maat (d.i. flexvervoer) kan hier een oplossing bieden. Het aanbod binnen vervoer op maat varieert van een vooraf te reserveren Hoppinbus of Hoppintaxi die reizigers vervoert op afroep tot allerlei deelsystemen zoals deelauto's en deelfietsen. Ook het aanbod voor personen met een beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder. Het vervoer op maat zal online (via website of app) gereserveerd kunnen worden via de Hoppincentrale.

### 3.4.2 BEVOEGDHEDEN

Onderstaande tabel geeft een overzicht van welke instanties advies kunnen geven over de verschillende lagen van het OV-net. In het proces van de vervoerregio's dat parallel loopt maar eerder opgestart werd dan dit mobiliteitsplan heeft de gemeente Nijlen zijn inbreng reeds geleid tot een consensus over de verschillende lagen. Hier wordt in dit mobiliteitsplan niet verder op ingegaan.

Netwerklaag	Wie bepaalt / coördineert?	Wie geeft advies?
Treinnet	Federaal	Vlaanderen
Kernnet	Vlaanderen	Vervoerregio
Aanvullend net	Vervoerregio	Gemeente / Vlaanderen
Vervoer op maat	Vervoerregio	Gemeente / Vlaanderen

### 3.4.3 BEDIENING NIJLEN

Voor de bediening van Nijlen wordt verwezen naar het proces dat in de vervoerregio's gelopen is om consensus te bereiken rond het OV-net op kort termijn. Bij het schrijven van dit beleidsplan is door Vlaams minister Lydia Peeters gecommuniceerd dat de nieuwe datum voor de ingang van basisbereikbaarheid 1 juli 2023 wordt.

De gemeente Nijlen keurde mee het OV-plan goed, dat opgebouwd werd met de beschikbare budgetten en consensus heeft op regioniveau. Indien er in de toekomst evenwel bijkomende budgetten beschikbaar zouden zijn voor het openbaar vervoeraanbod zijn de wensen van de gemeente de volgende:

- **Betrouwbaarheid van het net**

- Om tot een kwalitatief OV-net te komen staat betrouwbaarheid centraal. De gemeente Nijlen stelt vast dat deze vandaag in de gemeente ondermaats is: reisroutes van De Lijn wijzigen zeer frequent en er werden belangrijke piekurtreinen afgeschaft. Het verhogen van de betrouwbaarheid krijgt de grootste prioriteit

- **Bijkomende verbindingen**

- Het nieuwe net vertrekt sterk van een bundeling van lijnen waardoor voor kleinere verbindingen meer overstappen nodig zijn. Ook buslijnen die parallel rijden aan het spoor komen te vervallen. Onder de bevolking blijkt hier echter een grote vraag naar te zijn omdat deze verbindingen een vraag van deur-tot-deur kunnen opvangen zonder overstappen waar de trein deze vraag niet zonder overstap kan opvangen.

- **Hogere frequenties:**

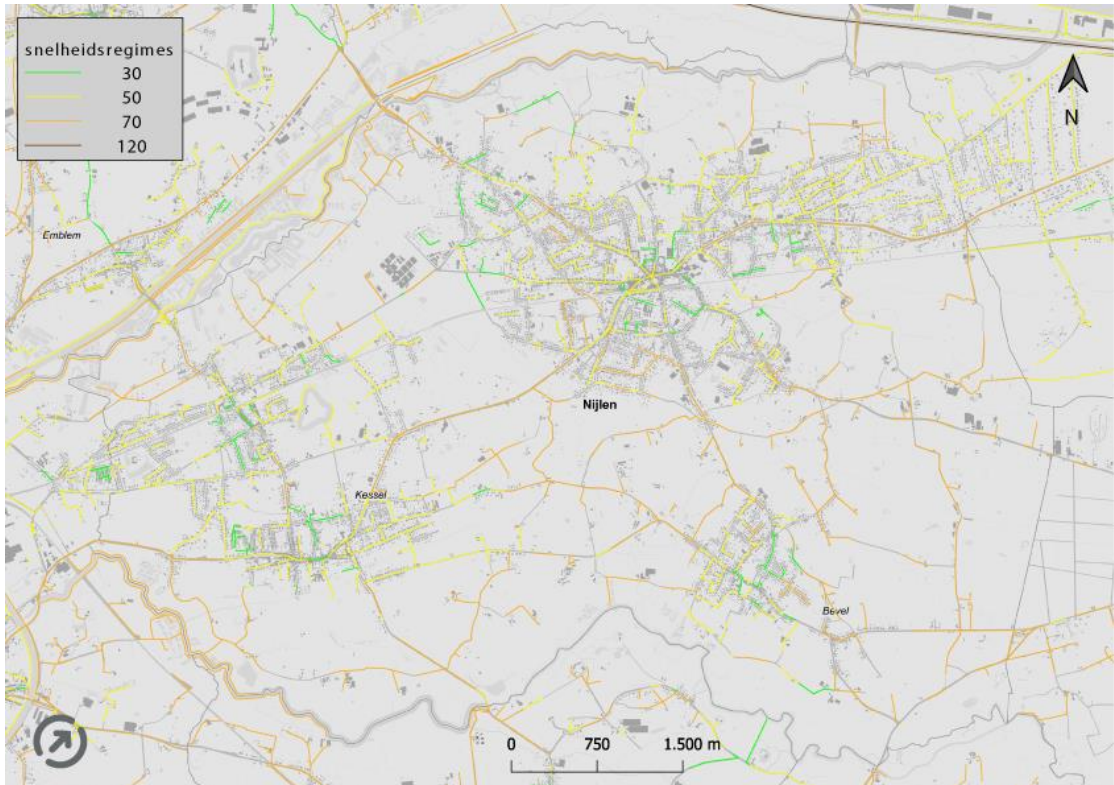
- Trein: verdubbeling van de bestaande frequenties naar Brussel en Antwerpen
- Bus: verhoging van de frequenties voor de OV-verbindingen, met focus op de lijnen met het hoogste verplaatsingspotentieel nl. door Nijlen en Kessel

- **Verlengen amplitude:** heeft de laagste prioriteit bij de beschikbaarheid van extra budget en dient afgewogen te worden op basis van het vervoerspotentieel. Er kan meer potentieel aangesproken worden met frequentieverhogingen dan met een grotere amplitude.

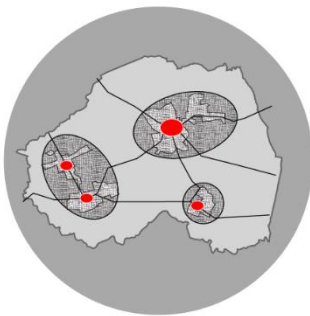
## 3.5 SNELHEIDSPAN

### 3.5.1 HUIDIGE SNELHEIDSREGIMES

Onderstaande kaart geeft op basis van de Vlaamse verkeersbordendatabank de huidige snelheidsregimes weer. Mogelijks zijn er lokaal verschillen met de feitelijke situaties indien de verkeersbordendatabank niet up to date gebracht werd.



### 3.5.2 PRINCIPES SNELHEIDSPAN



Veiligheid en leesbaarheid van de verkeersomgeving hanteren we als primaire beoordelingscriteria bij het herdenken van circulatie of het beoordelen van projecten. Dit vraagt een intensievere uitwisseling met de ongevalgegevens van de politie om verkeersveiligheid als strategische doelstelling ook op lokaal vlak een invulling op maat te geven.

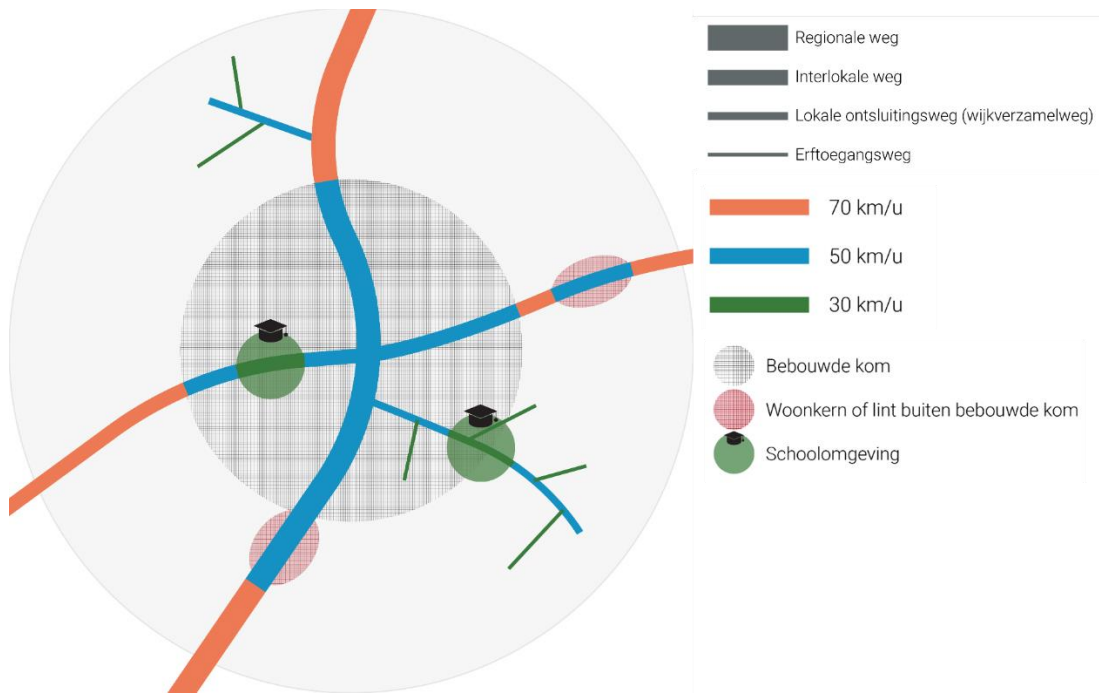
De meemakerswerkgroep 'eenduidigheid in het verkeer' stak de koppen samen om na te denken over leesbare snelheidsregimes. Gezien het gros van de meemakers van deze groep in Bevel woont, werd Bevel ook gebruikt om tot heldere principes te komen rond snelheidsbeleid. Het doen samenvallen van bewoning en bebouwde kom voor zone 50 moet de leesbaarheid versterken en tot logische snelheidszones leiden die minder verkeersborden vereisen.

In het dorps hart kiezen we voor zone 30. Ook voor schoolomgevingen is zone 30 de standaard maar kan dit met tijdelijke zone 30 in geval de schoolomgeving op een verbindende route ligt.

Op langere termijn rollen we de zone 30 ook verder uit naar de woonwijken. Een absolute randvoorwaarde is daar dat dit snelheidsregime afdwingbaar moet zijn via de inrichting. Daarbij kunnen wijkverzamelwegen een breder profiel behouden waar 50km/u aangewezen blijft terwijl

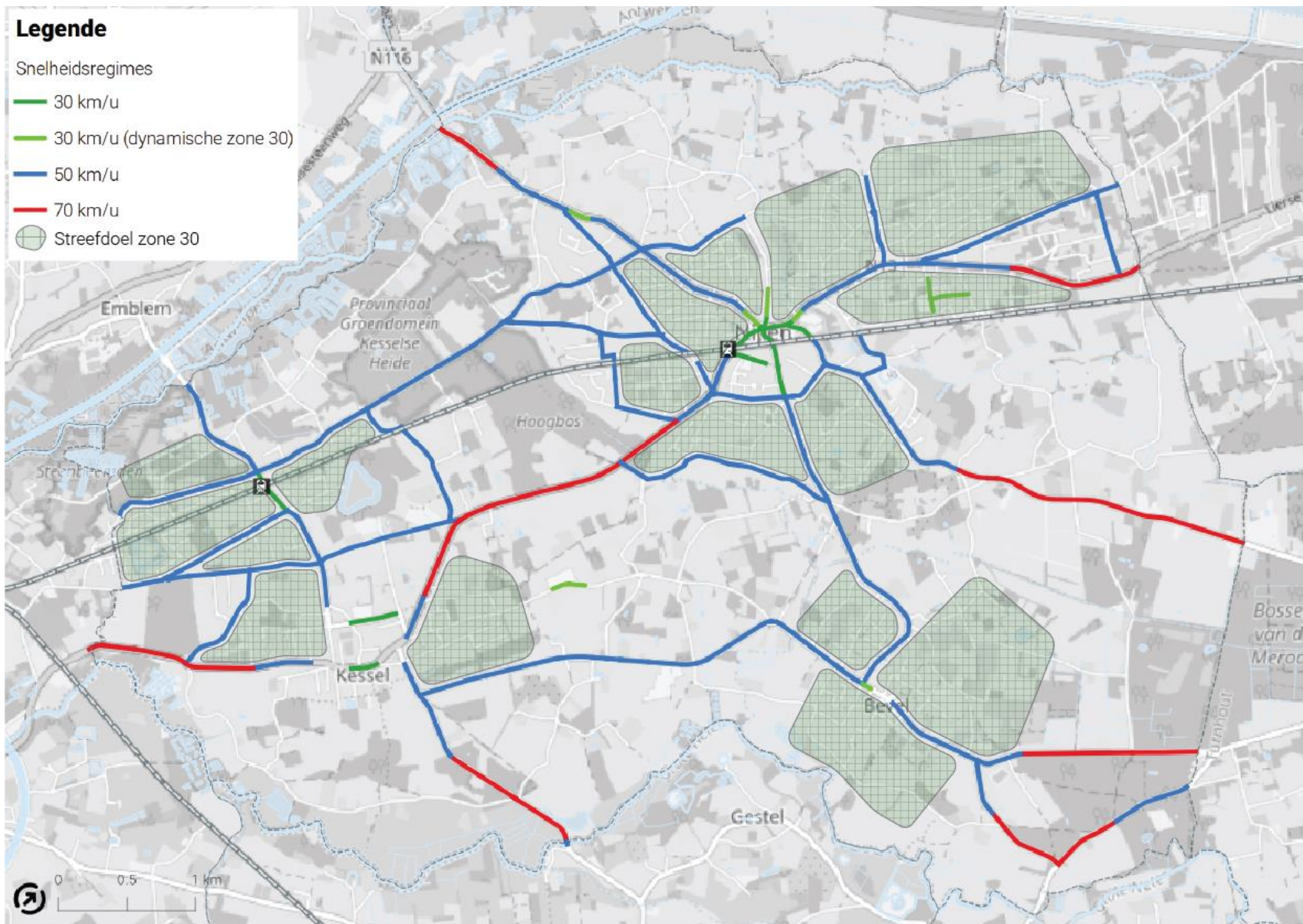


erftoegangswegen (her)ontworpen worden voor 30km/u met niet meer verharding dan strict noodzakelijk. Het toetsingskader zone 30 kan hierbij als leidraad gebruikt worden.



### 3.5.3 ONTWERP SNELHEIDSPLAN

Onderstaand beeld is een mogelijk ontwerp van snelheidsplan conform de vooropgestelde principes. Dit wordt echter niet bindend in dit plan vastgelegd. De concrete vertaling op het terrein komt tot stand door middel van de analyse van de mobiliteitskamers, waar de voorgestelde principes zullen gehanteerd worden. De niet geselecteerde wegen komen allen in aanmerking om opgenomen te worden in een zone 30, afhankelijk van het wegbeeld en volgens het afwegingskader zone 30. De uitrol kan gekoppeld worden aan de uitrol van de mobiliteitskamers waarbij ook de nodige omkaderende maatregelen genomen kunnen worden die de snelheidsregimes leesbaar en afdwingbaar maken.



## **3.6 VERKEERSVEILIGE KRUISPUNTEN**

### **3.6.1 ANALYSE ONGEVALLENGEGEVENS**

De mobiliteitskamers worden gerealiseerd in samenspraak met de inwoners. In sommige mobiliteitskamers kan het wenselijk zijn om de lokale kennis van omwonenden te versterken met objectieve ongevalgegevens. Vooral bij kamers met kruispunten met de N13 is het aangewezen na te gaan hoeveel ongevallen er gebeurd zijn en bij frequente ongevallen deze in detail te analyseren. Op die manier kan de wijkcirculatie in de mobiliteitskamer afgesteld worden op een verbeterde verkeersveiligheid op deze locaties. Hiervoor dient een samenwerking met de politie opgezet te worden.

### **3.6.2 SCREENING ZICHTBAARHEID KRUISPUNTEN**

Los van de stapsgewijze uitrol van mobiliteitskamers wordt er ook een screening van de zichtbaarheid op de kruispunten uitgevoerd. Deze analyse focust in eerste instantie op de N13 en kan nadien ook op andere invalssassen uitgevoerd worden. De focus ligt op het verbeteren van de zichtbaarheid. Hiervoor hanteren we volgend stappenplan:

Bij obstakels op publiek domein die de zichtbaarheid beperken

- Actief aansporen om er niet meer te parkeren of stilstaan
- (signalisatie van) Verbod op stilstaan en parkeren
- Handhaving van het stilstaan- en parkeerverbod
- Parkeren en stilstaan fysiek onmogelijk maken, bv. met paaltjes, plaatselijk verhogen (verhogen en verbreden trottoir en eventueel ook fietspad)
- Ontharden

Bij obstakels op privaat domein

- Analyse vergunningen
  - Is bestaande private parkeerplaats vergund?
  - Is verharding (die in praktijk (officieus) als private parkeerplaats gebruikt wordt) vergund?

Aan de hand van deze screening worden maatregelen genomen om de zichtbaarheid te verbeteren en zo de verkeersveiligheid te optimaliseren aan de hand van kleine quick wins. Maatregelen die enkel op langere termijn mogelijk zijn worden meegenomen bij de uitrol van de mobiliteitskamers.

## 3.7 PARKEREN

### 3.7.1 PARKEERBELEID

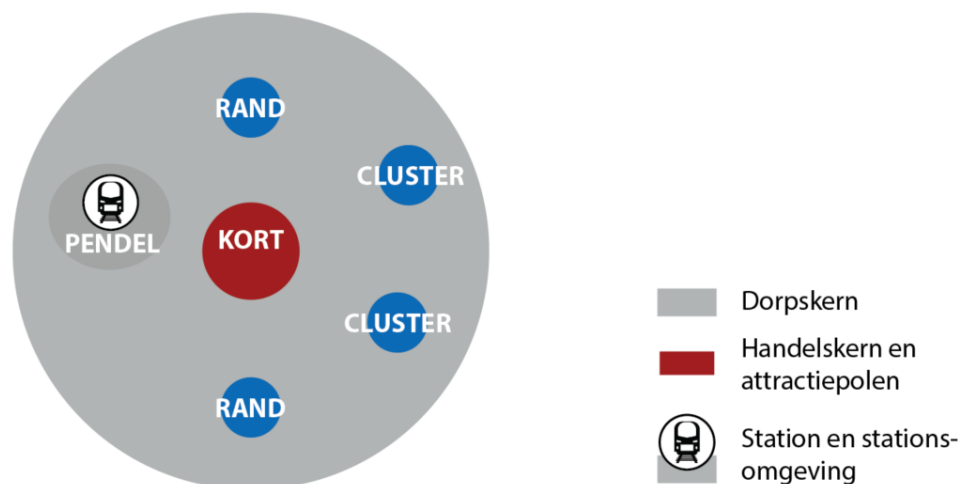
De gemeente heeft de ambitie om een moedig en doordacht parkeerbeleid naar voor te schuiven. Op die manier kan de ruimte in de kernen opnieuw opgeëist worden en kan deze terug aan de inwoners gegeven worden.

Vandaag zijn enkel voor een beperkt aantal parkeerlocaties bezettingsgegevens uit 2019 beschikbaar. Om een dergelijk beleid op te zetten dient de huidige situatie goed gekend te zijn. Daarbij zijn parkeerbezetting en parkeerduur in de kernen de belangrijkste aandachtspunten. Een uitgebreid parkeeronderzoek met als functie optimalisering en heroriëntatie dient dan ook deel te zijn van verder voorbereidend onderzoek.

#### 3.7.1.1 UITGANGSPUNTEN PARKEERBELEID

Het huidige parkeerbeleid dient stelselmatig aangepast te worden zodat het kan inspelen op de omkaderende visie van het mobiliteitsplan. Vandaag ontbreken de juiste gegevens (parkeerbezetting, parkeerduur) om dit beleid al volledig bij te stellen. Wel schuiven we de principes naar voor die we verder willen versterken in het Nijlense parkeerbeleid:

- In het handelscentrum en bij attractiepolen leggen we de focus op kortparkeren
- Langparkeren kan op wandelafstand van de dorpskern, op gerichte locaties in randparkings of geclusterde parkeerplaatsen. Deze kunnen dubbel gebruikt worden op bijvoorbeeld ook specifieke doelgroepen op te vangen zoals op locaties met een hogere parkeervraag van bewoners.
- Op de interlokale en regionale wegen kan parkeren in functie van handelsactiviteiten, verder streven we maximaal naar het opvangen van de parkeervraag in parkeerclusters buiten de rijbaan. Op die manier maken we ruimte vrij om op deze drukke assen waar dit vandaag soms nog niet mogelijk is maar wel gewenst is, fietsinfrastructuur en kwalitatieve voetpaden te realiseren
- De stationsomgevingen zijn gericht op het opvangen van pendelaars. Waar nodig stemmen we de parkeerregimes in de omgeving af op het functioneren van deze specifieke zones



Deze principes kunnen verder bijgestuurd worden op basis van een parkeeronderzoek en concreet gemaakt worden op straat- en wijkniveau. De focus ligt daarbij op de dorpskernen. Buiten de dorpskernen gaat de aandacht naar enkele specifieke knelpunten zoals bermparkeren, laden en lossen etc, die in het volgende hoofdstuk beschreven worden.



### 3.7.1.2 OVERLIGE KNELPUNTEN

Naast de principes van het parkeerbeleid zijn er een aantal deelaspecten van het parkeerbeleid waar nog geen structureel beleid rond ontwikkeld is maar waar wel een duidelijke noodzaak aan is. Hiervoor zetten we de principes uit in het mobiliteitsplan.

#### Zorgparkeren

Zorgparkeren beoogt het werk en de mobiliteit van zorgverstrekkers te faciliteren, door parkeerplaats(en) voor garagepoorten of opritten te laten gebruiken door zorgverstrekkers tijdens de uitvoering van de zorg. Dit zonder dat deze zorg op dezelfde locatie moet plaatsvinden.

#### Aanpak bermparkeren

Zonder parkeerverbod kan er ook op hinderlijke plaatsen in de berm vaak geparkeerd worden. Om dit tegen te gaan hanteren we een parkeerverbod op de berm indien er geen voetpad is en niet voldoende afstand voor voetgangers (afstand nodig van 1,5 meter). Op die manier kan de politie verbaliseren indien er toch geparkeerd wordt op de berm.

De gemeente neemt dit zelf in handen. Op sommige locaties plaatsen bewoners zelf paaltjes om de berm te vrijwaren. We zoeken deze locaties actief op en werken een oplossing op maat uit. Indien bermparkeren er toch wenselijk is kan opgetreden worden tegen bewoners die zelf paaltjes plaatsen.

Bij herinrichting van straten is bermparkeren een aandachtspunt. Er wordt altijd een duidelijke keuze gemaakt in het straatprofiel waar parkeren wel en niet wenselijk is. Verkeersveiligheid primeert daarbij altijd. Daarnaast is ook verharding een aandachtspunt. Bij herinrichting proberen we te ontharden waar mogelijk. Vandaag zijn veel berm en voortuinen zonder vergunning verhard en tot parkings gemaakt.

#### Vrachtwagenparkeren



Vrachtwagenparkeren niet toegelaten in kernen Nijlen en Kessel. Gelet op de afwezigheid van grote bedrijventerreinen is de vraag bovendien beperkt, het gaat voornamelijk om bewoners die met een vrachtwagen naar huis gaan en die moeten parkeren. Ter hoogte van het Hermansplein en Koningsbaan worden een beperkt aantal vrachtwagenparkeerplaatsen voorzien.

## Laden en lossen



De levering van goederen heeft geen eigen bepaling in het verkeersreglement. De levering van goederen valt onder het stilstaan van een voertuig waarbij niet langer stilgestaan wordt dan nodig voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van goederen.

Leveringen zijn vaak mogelijk op eigen terrein of op plaatsen waar de hinder beperkt is en het verkeersreglement gevolgd kan worden. In sommige gevallen is dat niet mogelijk of komen vragen van handelaars om een specifieke leveringsplaats te voorzien. Gezien de ruimte beperkt is gaan we hier op een pragmatische manier mee om aan de hand van een gefaseerde analyse en overleg met de handelaars in kwestie.

Volgende gefaseerde analyse wordt vooropgesteld:

1. Vastleggen waar leveringen niet wenselijk zijn gelet op de beperkte rijbaanbreedte of verkeersveiligheidsaspecten. Met andere woorden waar men niet mag stoppen en dus ook niet mag leveren ;
2. Aanduiden van locaties met beperkte hinder. Occasionele leveringen kunnen hier plaats vinden indien de duurtijd beperkt is. In overleg met de handelaar(s) in kwestie wordt het leverbolume en frequentie in overweging genomen.
3. Afweging met het bestaande parkeerregime: volstaat het huidige regime om ruimte vrij te maken voor leveringen door auto's of bestelwagens
4. Indien bovenstaande mogelijkheden geen optie vormen, de leveringsfrequenties te hoog zijn of de verkeersveiligheid in het gedrang brengen wordt een leveringszone aangeduidt.

## 3.7.2 ELEKTRISCH LADEN

### 3.7.2.1 UITGANGSPUNTEN EN TRENDS

Om een toekomstbestendig laadnetwerk in Nijlen op te zetten wordt vertrokken van enkele trends in elektrisch laden:

- Het aanbod elektrische wagens neemt sterk toe. Met de elektrificatie van het bedrijfswagenpark wordt de shift naar elektrisch rijden verder versneld.
- Doorontwikkeling van de laadmogelijkheden op wisselstroom en een stijging van de snellaadmogelijkheden: EV's kunnen op steeds hogere vermogens laden, zodat de batterij steeds sneller opgeladen is. Hierbij wordt een belangrijk onderscheid gemaakt tussen het laden bij reguliere laadpunten op wisselstroom en het laden bij snelladers op gelijkstroom
  - Het snelladen op gelijkstroom maakt wel een snelle ontwikkeling door. Door ontwikkelingen in de batterijtechnologie, is het mogelijk om EV's op steeds hogere vermogens te laden
  - Voor het laden op wisselstroom is een on-board lader in de auto noodzakelijk. De meeste EV's hebben een 3-fase lader, waarmee het laadvermogen op reguliere laadpunten gemiddeld 11 kW bedraagt. Omdat het regulier laden voornamelijk gebruikt wordt tijdens het parkeren, zijn hogere vermogens hierbij meestal niet nodig.

### 3.7.2.2 INTEGRALE KIJK MET DE LADDER VAN LADEN

De laadbehoefte van EV-rijders in Nijlen zal de komende jaren sterk toenemen. Een wezenlijk aandeel van de woningen in Nijlen is voorzien van een eigen oprit of garage waar private laadinfrastructuur voorzien kan worden. In de kernen waar de bebouwing dener is, is dit echter niet altijd het geval en zijn ook publieke of semipublieke laadpalen nodig.

Om die reden hanteren we de "ladder van laden". De "treden" van deze ladder bieden structuur voor de uitrol van laadinfrastructuur. Primair parkeren en laden EV-rijders op privéterrein (bijvoorbeeld thuis of op het werk). Vervolgens ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen (bijvoorbeeld laadpunten bij winkelcentra). Ten slotte dient publieke laadinfrastructuur gerealiseerd te worden, zodat laadinfrastructuur geen belemmering vormt in deze transitie.

- Private laadinfrastructuur: Private laadinfrastructuur betreffen laadpunten op eigen terrein van de gebruiker. De laadpunten zijn niet publiek toegankelijk. Het gaat bijvoorbeeld om laadpunten aan de woning of op terrein van de werkgever.
- Semipublieke laadinfrastructuur: Semipublieke laadinfrastructuur betreft laadinfrastructuur die voor iedereen toegankelijk is, maar niet in de publieke ruimte gerealiseerd is. Voorbeelden zijn laadpunten in winkelcentra, horeca of sportaccommodaties.
- Publieke laadinfrastructuur: Publieke laadinfrastructuur is laadinfrastructuur in de openbare ruimte. De laadpunten zijn 24/7 publiek toegankelijk en worden bij bestaande openbare parkeerplekken gerealiseerd. Deze laadpunten zijn primair bedoeld om tijdens het parkeren op te laden..

### 3.7.2.3 HUIDIGE SITUATIE NIJLEN

De gemeente beschikt momenteel over 3 laadpalen op het August Hermansplein en Koningin Astridplein in Nijlen en het Pastoor Schelkensplein in Kessel

### 3.7.2.4 NEXT STEPS: PROGNOSES EN LOCATIEBEPALING

De Vlaamse overheid stelde een studiebureau aan om de centrumsteden te begeleiden bij het opstellen van hun potentieelkaarten. Voor de andere steden en gemeenten wordt een behoefteanalyse opgemaakt, die zal resulteren in een streefcijfer per gemeente om zo met alle gemeenten samen te komen tot de doelstelling van 35.000 laadpunten.

De behoefteanalyse gebeurt op basis van verschillende relevante parameters, zoals aantal inwoners, aantal voertuigen, bevolkingsdichtheid, bebouwing, inkomen. De Vlaamse Overheid staat in voor deze behoefteanalyse.

Vertrekkende vanuit de behoefteanalyse kunnen locaties bepaald worden waar publieke laadinfrastructuur noodzakelijk is en ook wenselijk is om te voorzien. De gemeente zal hiervoor een kader uitwerken.

## ACTIES NETWERKEN

### Acties gericht op traag netwerk

Doelstelling	Termijn
<p>Selectie van de prioritair aan te pakken trage wegen bij de uitrol van een mobiliteitskamer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welke trage wegen zijn toegankelijk maar vragen een beter beheer</li> <li>• Welke trage wegen zijn niet meer toegankelijk en dragen sterk bij tot de lokale wandelroute.</li> </ul>	<p>CONTINU: AANDACHTSPUNT BIJ UITROL MOBILITEITSKAMERS</p>
<p>In participatietrajecten rond de mobiliteitskamers wordt actief gezocht naar bewoners die een vrijwillige rol als trage wegenwachter voor een bepaald segment wensen op te nemen.</p>	<p>MIDDEL</p>

### Acties gericht op fietsnetwerk

<p>Realisatie quick wins fietsnetwerk: analyse van welke straten in het fietsnetwerk voldoen aan de vooropgestelde criteria voor fietsstraten of fietszones.</p>	<p>KORT</p>
<p>Verlagen van de verkeersdruk op de lokale fietsroutes door de uitrol van mobiliteitskamers</p>	<p>LANG: GEFASEERD PROCES OVER MEERDERE LEGISLATUREN</p>
<p>Stelselmatige realisatie van de 3 recreatieve noord-zuid verbindingen</p>	<p>LANG: GEFASEERD PROCES OVER MEERDERE LEGISLATUREN</p>

### Openbaar vervoer

<p>Realisatie van de HOPPIN-punten in functie van de uitrol van basisbereikbaarheid. Zie ook het OV-plan van het regionaal mobiliteitsplan voor verdere acties rond openbaar vervoer.</p>	<p>KORT</p>
<p>Verhogen van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.</p>	<p>KORT</p>

## ACTIES NETWERKEN

### Acties gericht op snelheidsplan

Doelstelling	Termijn
Uitrol nieuw snelheidsplan gekoppeld aan de realisatie van de mobiliteitskamers conform de methodiek van het proefproject in Bevel: proefopstelling – evaluatie en bijsturing – definitieve realisatie	CONTINU: AANDACHTSPUNT BIJ UITROL MOBILITEITSKAMERS
Toepassing van het afwegingskader zone 30 op bestaande woonwijken en bij herinrichting van wegen.	KORT + CONTINU

### Acties gericht op verkeersveilige kruispunten

Analyse zichtbaarheid op N13	KORT
Afstemming met politie rond uitwisselen gedetailleerde ongevalgegevens in functie van specifieke knelpunten in de mobiliteitskamers	KORT

### Acties gericht op parkeren

Beperkt parkeeronderzoek Nijlen en Kessel	KORT
Bijsturing parkeerbeleid Nijlen en Kessel op basis van het parkeeronderzoek.	MIDDEL
Uitrol zorgparkeren	KORT
Aanpak bermparkeren	CONTINU
Analyse laad en losplaatsen ifv vragen	CONTINU
Verder detailleren van het beleid rond elektrisch laden op basis van de behoeftenanalyse die opgestart wordt door de Vlaamse Overheid	MIDDEL

## 4 WIJKNIVEAU

### 4.1.1 VISIE

Hoofdstuk 3 omschrijft een globale visie op de verkeersnetwerken in Nijlen. Deze visie zal doorvertaald moeten worden op wijkniveau, rekening houdende met de verwachtingen, ambities en doelstellingen die in hoofdstuk 2 reeds geponeerd werden.

Om hier op straat en wijkniveau heel concreet mee aan de slag te kunnen vertalen we deze principes door naar een wijkniveau. Op die manier wordt deze visie verder geconcretiseerd en wordt duidelijk hoe de verschillende wijken van Nijlen er in de toekomst kunnen gaan uitzien.

Om deze principes te implementeren en verder te versterken met ondersteunende maatregelen en acties doet de gemeente ook een beroep op haar inwoners. De mentaliteitswijziging die hiervoor moet ingezet worden moet mee van onderuit groeien. De gemeente streeft naar een sterkere sociale cohesie die mee kan bijdragen aan een brede mental shift.

Onderstaand schema geeft de 6 principes weer die de gemeente zal hanteren op wijkniveau. Nadien wordt beschreven hoe de sociale cohesie versterkt kan worden. Vervolgens wordt dit ook concreet toegepast op Bevel.



#### STOP-principe

We voeren het STOP-principe rigoureus door. Stappers en trappers komen op de eerste plaats. Ook bij het vastleggen van een verkeerscirculatie of wegprofielen vertrekken we van de behoeften van de zachte weggebruiker.



#### Veiligheid

Een slachtoffervrij verkeers-systeem is ons uiteindelijke streefdoel. Bij het vastleggen we een nieuwe circulatie analyseren we ongevallengegevens en gaan we maximaal uit van de geldende vademeca.

## WIJKNIVEAU



#### Ontvlechten

Doordat we interlokale mazen niet doordringbaar maken krijgen we verkeersluwe wijken. Dit zorgt voor opportuniteiten om te ontvlechten en fietsroutes en invalswegen van elkaar los te koppelen.



#### Selectieve bereikbaarheid

We investeren in lokale wandel- en fietsroutes, het wegwerken van missing links en goed uitgeruste overstappunten voor het OV. Waar noodzakelijk doen we dit door keuzes te maken. Het juiste verkeer op het juiste type weg.



#### Verkeersluw

We implementeren de principes van de vernieuwde Vlaamse wegen-categorisering. Lokale ontsluitings- en erftoegangswegen vormen daarbij boomstructuren. Interlokale mazen vormen een fijnmazig netwerk en zijn niet doordringbaar.



#### Kindnorm

We moeten het verkeer bekijken door de ogen van kinderen, als volwaardige verkeersdeelnemers. Door een beperkte verkeersveiligheid krijgen ze te weinig kansen om zelf het verkeer te leren kennen en zich zelfstandig te verplaatsen. In plaats van dat te aanvaarden, moeten we het verkeer meer op kindermaat organiseren.

#### 4.1.2 **SOCIALE COHESIE EN MENTALITEITSWIJZIGING: DE GEMEENTE OMARMT HAAR MEEMAKERS**

Nijlenars willen hun Gemeente helpen! Dat werd duidelijk doorheen het traject. Sommigen willen de handen uit de mouwen steken. Anderen werpen graag hun expertise in de schaal om de Gemeente te helpen in haar zoektocht naar antwoorden op de uitdagingen waar ze voor staat (mobiliteit, klimaat,...). Bijeenkomsten met Meemakers verbinden de kennis en het enthousiasme van bewoners, ondernemers, ambtenaren en politiciers. Dit vergt bepaalde skills van de ambtenaren om zulke verbinding mogelijk te maken.

Enkele concrete acties die van onderuit opgebouwd en ondersteund worden en een plek kunnen krijgen bij het verder detailleren van de wijkcirculatie:

##### 4.1.2.1 DE NIJLENSE STEMPELKAART

We kennen de stickerkaart voor al wie veilig - met een fluo-hesje of een helm op - naar school komt. Wij gaan nog een stapje verder. Alle kinderen die initiatief nemen om zich duurzamer te verplaatsen van of naar school, krijgen een lokale beloning. De Nijlense stempelkaart zit vol leuke verrassingen in Nijlen. Zowel bij gemeentelijke diensten (bibliotheek,...) als bij lokale handelaars kunnen kaarten ingeruild worden.

We laten deze actie uitwerken door de kinderen. Zij weten best hoe ze hun leeftijdsgenoten kunnen benaderen.

Welke scholen, jeugdbewegingen, kinderen en lokale handelaars zetten mee hun schouders onder de Nijlense Stempelkaart?

##### 4.1.2.2 LEREN UIT DE SCHOOLOMGEVINGEN

Nijlen vanuit de ogen van kinderen en jongeren. Twijfelt u ook om uw kinderen per fiets of te voet door het drukke verkeer te sturen? Laat per wijk of per school de kinderen uitzoeken en tonen welke weg zij het liefst volgen van thuis naar school. Op deze manier wordt een netwerk van (trage) wegen in beeld gebracht, dat vervolgens een officieel statuut kan krijgen. Kinderen slagen er vaak beter in dan volwassenen de kleine paadjes, steegjes, doorsteekjes te vinden die toelaten veilig en vlot van a naar b te wandelen of fietsen. Hetzelfde principe kan je ook gebruiken om de veiligste routes naar sportclubs, lokalen van jeugdbewegingen of speelpleinen in kaart te brengen.

Weet jij al hoe de kinderen het veiligst naar de chiro of sportvereniging geraken?



#### 4.1.2.3 HET DIAMANTTRAPPERS-PLATFORM (TE ONDERZOEKEN)

Een online platform brengt alle kansen en knelpunten bij elkaar. De Nijlenaar kan er aanduiden welke (fiets)routes prioritair moeten aangepakt worden, houden er de trage wegen kaarten up to date en zetten routes en verbindingen in de kijker. Nijlenaars kunnen informatie en kansen delen met elkaar en met de gemeente

Er is ruimte voor tips om te gaan wandelen, fietsen, skeeleren, skaten,.. Nijlenaars inspireren elkaar. De gemeente kan via de kaart aangeven welke knelpunten aangepakt werden en worden. De mooiste tips van het platform komen ook in het boekje Bekend in Nijlen.

Vanuit de samenleving zoeken we mensen die concreet kunnen helpen: Wie verzamelt er mee de eerste input voor op het platform? Wie zorgt er voor mooie beelden en sterke getuigenissen? Wie is er handig met IT of wil een eerste versie van het platform sponsoren zodat we snel life kunnen gaan?

Gemeente Nijlen verankert ondertussen de ervaringen in haar eigen werking. Hoe kunnen we de rechtstreekse manier van communiceren tussen burger en overheid via zo'n platform verankeren in de communicatie-flows van de gemeente? Hoe haken we in als gemeente op de dynamiek van een groep mensen die samen wil blijven werken rond oplossingen voor fietsen en wandelen? Hoeveel tijd kan onze ambtenaar steken in het ondersteunen van zo'n traject?

### Manifest

Wij zijn een groep Nijlenaars die zelf, met veel goesting en ervaring, andereën willen inspireren en overtuigen om meer voor duurzame mobiliteit te kiezen. Zo trappen we samen een verandering in gang.

Elke Nijlenaar die we warm krijgen, kan op diens beurt iemand anders inspireren. De ultieme droom: per persoon wel tien mensen in beweging krijgen, die op hun beurt weer tien andere mensen inspireren.

#### Onze leidende principes:

##### Wij zijn de motor van verandering

Als we willen dat iets verandert, is het aan ons om hier zelf aan mee te bouwen. Door samen te werken en verbindingen te leggen tussen mensen, groepen en het gemeentebestuur, maken we een verschil.

##### De focus op lokaal

Nijlen heeft zoveel te bieden! We halen niet meer alles van buitenaf, maar daar waar het voor de hand ligt. Onze burens, lokale ondernemers en directe leefomgeving verdienen onze aandacht en onze steun.

##### We dromen van de toekomst...

Een gezellige buurt, een veilige schoolomgeving, een levendig dorpsplein ... het hoeft niet bij dromen te blijven, ooit worden ze realiteit. We hebben geduld en geven de realisatie ervan tijd, want ook een trage maar gestage vooruitgang kan ons veel leren.

##### ... en leven in het nu.

Hoewel we mogen dromen, is ook daadkracht belangrijk. Als we allemaal op elkaar wachten, gebeurt er niets. We starten hier en nu. Doe je mee?



#### 4.1.2.4 DE WENDBARE WIJK

De wendbare wijk is dynamisch en past zich aan verschillende situaties en behoeften aan. Een wijk is immers dynamisch en evolutief. Enkel voorbeelden van korte- en langetermijnacties:

- Buurt-tijd-paaltjes

Tijdelijke paaltjes of hekjes, verplaatsbare bankjes,... op zoek naar leuke en dynamische inrichtingen voor de wijk. We testen tijdelijke verkeersmaatregel uit om de effecten in een buurt in kaart te brengen. De positieve, maar evenzeer de negatieve.

- Buurt-tijd banken

We geven plaatselijk een plek op in de wijk die normaal gezien nu dient voor de wagen. We richten er een gezellige plaats in: bank om te buurten + ontharden + planten een boom.

- De buurt-app

We werken een buurtapplicatie uit -> idee is om hulp aan te bieden / te vragen. Bv. ik ga straks naar de bakker, voor wie kan ik een brood meenemen? Ik rijd straks naar het containerpark, kan ik iets meenemen? Wie wil er boeken uit de bib...

*Er wordt nagegaan in welke mate dit kan geënt worden op bestaande apps*

- De wijkwerking

Kunnen we een structureel overleg tussen gemeente en woonwijk bewerkstelligen om beter te voelen waar er op dat moment noden zijn? Te starten met de wijk-wandeling: we werken een wijkwandeling uit, met onderweg kleine impulsen die inspelen op behoeften of het gewoon aangenamer maken.

## 4.2 TOEPASSING OP BEVEL: BAANBREKEND BEVEL

Bevel is als kern grotendeels losgekoppeld van de regionale problematiek van de N13 en de spooroverwegen. Om die reden vormt het een ideale kern als testcase voor de lokale mobiliteitsstrategie. In dit hoofdstuk worden de verschillende elementen die moeten bijdragen tot een verhoogde leefbaarheid en modal shift op lokaal vlak gedetailleerd voor bevel.

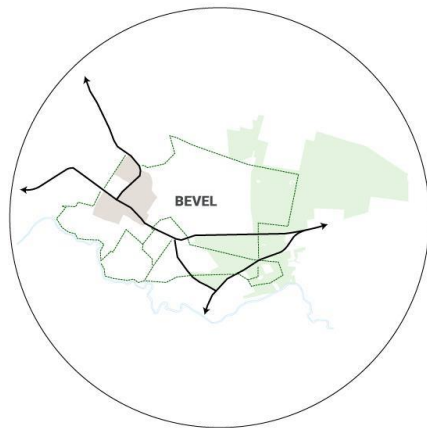
Baanbrekend Bevel is een proeftuin voor de gemeente om te experimenteren met de manier waarop ze aanwezig is tijdens de projectperiode en hoe ze communiceert met de inwoners:

Keuze voor een informele aanwezigheid. Geen formele infostanden of vragenlijsten. Wel een ambtenaar die vaak aanwezig is en in gesprek met de bewoners goed peilt naar ervaringen en in de diepte doorvraagt waar nodig.

Communicatie gericht op mensen informeren én enthousiasmeren om zelf ook initiatief te nemen

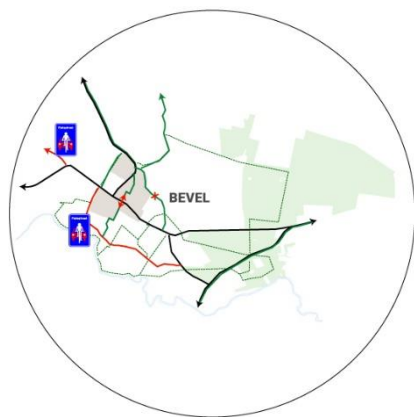
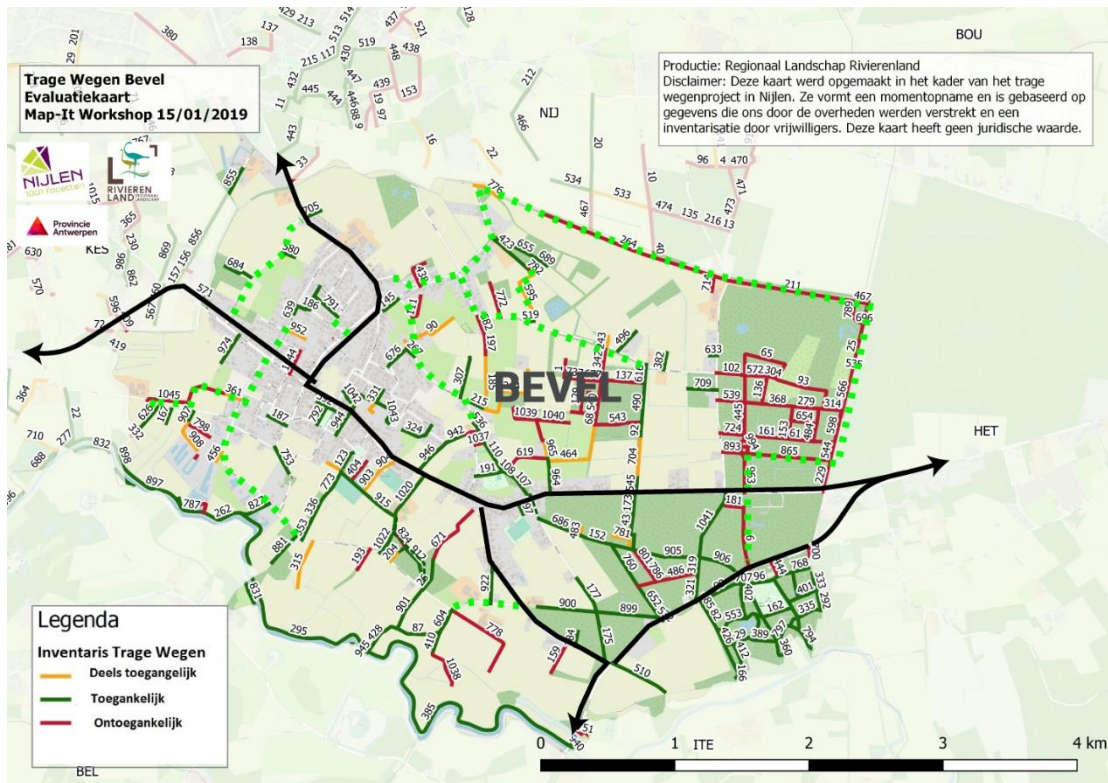
Experimenteren met interne communicatie binnen de gemeentelijke diensten: een beslissingsboom met antwoorden maakt dat al wie vanuit de gemeente ("ambtenaren als ambassadeur van het project") vragen krijgt, ook snel en vlot inhoudelijk kan antwoorden.

### 4.2.1 STOP PRINCIPE: WANDELLUSSEN VOOR VOETGANGERS EN EEN LOKAAL FIETSNETWERK



We gebruiken het bestaande trage wegenplan als aanknopingspunt en vullen toegankelijke trage wegen aan met verkeersluwe fietsroutes en woonstraten om tot een boeiend geheel te komen.

Het schema links geeft deze wandellus weer op principeniveau, onderstaande kaart ent ze concreet op het bestaande wegennet waarbij de assen in groene stippellijn geselecteerde routes zijn die te optimaliseren zijn. Hetzij door op langere termijn deze trage weg open te stellen voor gebruik, hetzij door de bestaande straat autoluw te maken om onderdeel uit te maken van de wandellus.



Naast lokale wandelroutes willen we ook het lokale fietsnetwerk versterken door het herkenbaar en autoluwder te maken. Op het fietsnetwerk maken we gebruik van circulatiemaatregelen en fietsstraten om het fietsnetwerk leesbaar te maken en te verbinden naar attractiepolen zoals de school en lokale Chiro.

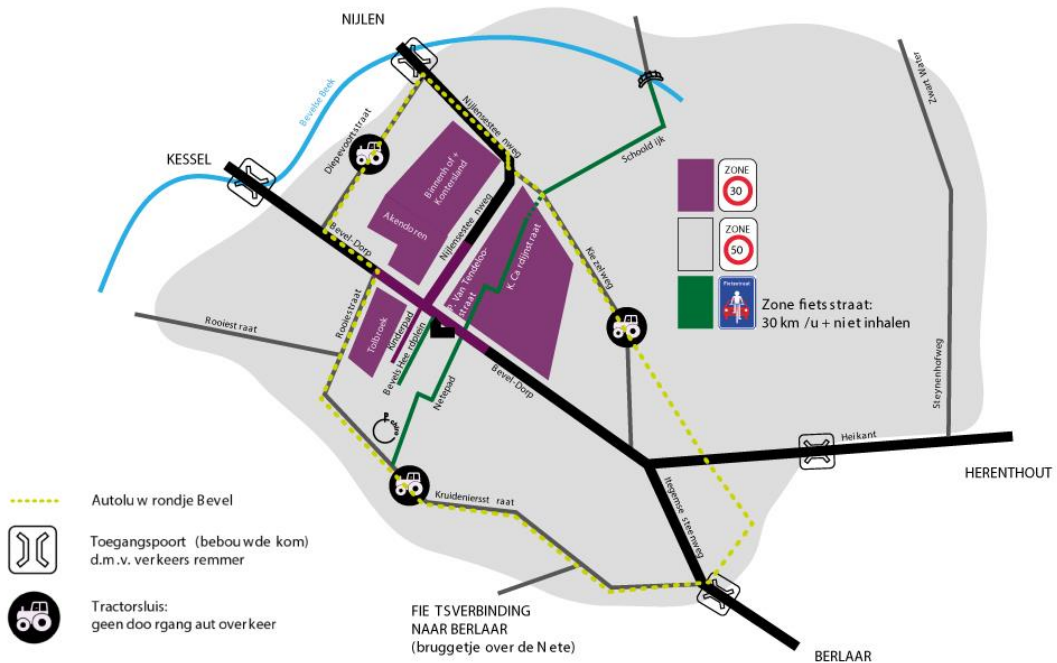
#### 4.2.2 SELECTIEVE BEREIKBAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID

Er wordt vertrokken van de doorgaande, verbindende assen die Bevel bereikbaar maken vanuit Nijlen, Kessel en Herenthout. De lobben die ontstaan tussen deze verbindende wijken zijn autoluwe boomstructuren die niet of moeilijk door doorgaand verkeer gebruikt kunnen worden. In Bevel is het knippen van de Kieselweg al een gerealiseerde maatregel die binnen dit kader past.

Daarnaast herschikken we de snelheidsregimes en creëren we telkens een poorteffect bij het ingaan van een nieuw snelheidsregime.



Onderstaande figuur geeft de aanzet voor het proefproject van Bevel. Dit project staat los van het mobiliteitsplan maar is ontstaan in de schoot van het mobiliteitsplan en vertaalt deze principes naar de praktijk. Onderstaande figuur geeft het eerste concept weer dat sindsdien ook stelselmatig bijgesteld wordt.



## ACTIES WIJKNIVEAU

### Baanbrekend Bevel

Doelstelling	Termijn
Evaluatie proefproject Baanbrekend Bevel	KORT
Permanente realisatie na evaluatie proefproject Baanbrekend Bevel	MIDDEL

### Overige wijken

Doelstelling	Termijn
Gefaseerde opstart van trajecten rond de mobiliteitskamers die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden	KORT TOT MIDDELLANG
Opstart van de trajecten rond mobiliteitskamers die op lange termijn gerealiseerd kunnen worden	LANG
Actief ondersteunen van bottom-up projecten die op wijkniveau ontstaan <ul style="list-style-type: none"><li>• Bestaande ideeën die uit het meemakerstraject gegroeid zijn vormen een eerste vertrekpunt tijdens de experimenteerfase die volgt op dit beleidsplan</li><li>• Actief oppikken van nieuwe ideeën in 2<sup>de</sup> fase</li></ul>	MIDDEL



# GEDRAG.



**PARTNER-  
SCHAP**

**ONDER-  
STEUNING**

**HAND-  
HAVING**





## 5 GEDRAG

### 5.1 PARTNERSCHAP MET DE BURGERS

#### 5.1.1 WERKEN AAN VERTROUWEN

Tijdens de interviews en bijeenkomsten met de Meemakers kwam regelmatig het gebrek aan vertrouwen terug. Overheid en samenleving moeten elkaar recht in de ogen durven kijken om echt samenwerken mogelijk te maken. Regelmatig hoorden we ervaringen uit het verleden dat bewoners wantrouwig zijn over 'de gemeente'. Er werd soms getwijfeld over de oprechtheid van de overheid. 'Gaaf het deze keer wel lukken?' 'In het verleden was er al eens een mobiliteitswerkgroep en die is een stille dood gestorven'... Andersom bleek het voor de gemeente ook niet eenvoudig om echt in gesprek te gaan met haar inwoners en mensen voorbij hun eigen belang aan te spreken. Dat kost tijd. En tijd bleek een kostbaar goed.

De Meemakers konden in alle vrijheid en onafhankelijkheid hun experiment-ideeën uitwerken. De volgende stap in het werken aan wederzijds vertrouwen is het samen uitvoeren van een of meerdere van de projecten. Vanuit de actie zal het netwerk van Diamantrappers groeien en kunnen overheid en samenleving verdere concrete stappen zetten.

#### 5.1.2 TAKENPAKKET EN ROLVERDELING AMBTENAREN

De huidige rol van de adviseur mobiliteit is vooral gericht op het uitvoeren van plannen en initiatieven van de gemeente zelf. Er wordt ad-hoc gereageerd op problemen en kleine vragen van burgers.

Dat maakt dat vooral initiatieven vanuit de eigen gemeente ondersteund kunnen worden en er weinig tijd overblijft om initiatieven vanuit de samenleving de juiste hulp te bieden. Daarnaast vraagt ook het bovengemeentelijk niveau aandacht: lopende regionale processen zoals de vervoerregio en lopende studie zuiderkempen vragen een opvolging van de adviseur mobiliteit en terugkoppelingen naar het college. Ook in dit mobiliteitsplan zijn verschillende bovenlokale aandachtspunten benoemd die voor een implementatie afstemming en tijd zullen vragen.

Om aan al deze vragen te voldoen is het wenselijk de mankracht te verhogen tot minstens 1,5 FTE. Daarmee kan het takenpakket vormgegeven worden op volgende wijze.

- 1 FTE uitvoerende taken: antwoorden bewonersvragen, ondersteunen lopende gemeentelijke processen en vergunningen
- 0,5 - 1 FTE: strategische en regionale projecten + opzetten en ondersteunen van strategische voorbeeldprojecten zoals burgerinitiatieven (bvb buurt-tijd-paaltjes), proefprojecten rond circulatie en de implementatie van de wijkcirculatie

<b>ACTIES GEDRAG</b>	
<b>Partnerschap burgers</b>	
<b>Doelstelling</b>	<b>Termijn</b>
Verder versterken van de werking van de mobiliteitsdienst met focus op: <ul style="list-style-type: none"><li>• Ondersteuning dagelijkse werking en projecten</li><li>• Actief participeren op regionaal niveau gelet op de vele regionale uitdagingen van de gemeente</li><li>• Uitrol van strategische voorbeeldprojecten en de verschillende mobiliteitskamers</li></ul>	MIDDEL

## **5.2 ONDERSTEUNING**

### **5.2.1 DELEN VAN MOBILITEIT**

#### **5.2.1.1 INZET OP AUTODELEN**

Ondanks de twee treinstations en de buslijnen, vormt het openbaar vervoer verre van hét antwoord op alle vervoersnoden bij de Nijlenaars. Dit zorgt ervoor dat inwoners voor heel wat verplaatsingen sterk afhankelijk zijn en blijven van de auto. Autodelen - of breder het delen van mobiliteitsvormen - vormt dan een duurzaam en sociaal alternatief.

Autodelen garandeert de vrijheid om een auto te gebruiken, maar beperkt de ruimtelijke impact. Een deelwagen op zich maakt niet het verschil. Enkel met een complementair aanbod van andere vervoerswijzen, is er een volwaardig alternatief voor privé wagenbezit.

#### **5.2.1.2 AUTODEELCULTUUR**

De aanpak en ideeën rond bijvoorbeeld autodelen vanuit een stedelijke context kunnen we echter niet één-op-één kopiëren naar Nijlen. Uit initiatieven in het verleden merken we dat het organiseren van info-avonden rond autodelen niet volstaan om een duurzaam autodeelmodel in Nijlen op te zetten.

Hoe organiseren we ons om ervoor te zorgen dat iedereen die dat wil zich kan verplaatsen. Nijlen heeft nood aan een netwerk van punten waar mensen die dat willen een deelauto kunnen vinden. De meeste van deze punten zullen moeten bestaan uit particuliere deelauto's, een systeem dat in een gemeente als Nijlen (met reeds een hoog autobezit) het snelst en goedkoopst kan uitgebouwd worden. Dit systeem wordt aangevuld door enkele grotere mobipunten, zoals op de twee stations voorzien in de plannen van de Vervoerregio.

Om het delen ingang te laten vinden is een cultuuromslag nodig 'van bezit naar delen'. Mobiliteit kan niet los gezien worden van andere vormen van 'delen' zoals carpoolen, fietspoolen, samen naar de stad rijden, boeken meebrengen van de bib via de boekentas van de kinderen, materiaal delen (grasmaaier...)... In haar communicatie mag Nijlen niet de fout maken puur op het autodelen te focussen, maar dient ze breder in te haken op kleine gemeenschappen van mensen die op vandaag al dingen met elkaar delen of willen delen.

#### **5.2.1.3 PARTICULIER AUTODELEN ONDERSTEUNEN**

Daarnaast is het ook aan de gemeente om de knelpunten die er zijn om een particulier autodeelsysteem van start te laten gaan weg te werken. Vanuit de ervaringen van de enkele autodeelpioniers die er vandaag in Nijlen zijn, weten we dat de grootste drempel in het vinden van nieuwe autodelers zit in het niet kunnen bieden van zekerheid om altijd een deelauto ter beschikking te hebben. In grotere steden met grote autodeelgroepen en veel deelwagens, is dat probleem minder aan de orde. In de opstartfase waarin Nijlen zit, is dat wel degelijk een drempel. De Gemeente Nijlen kan dat oplossen door zelf te voorzien in een of enkele wagens (uit haar eigen wagenpark) die steeds als backup-wagen kunnen dienen voor autodelers. Een vorm van zekerheid die de gemeente geeft om het systeem door haar pioniersfase heen te helpen.

#### **5.2.1.4 KLASSIEK AUTODELEN**

Om het particulier aanbod verder te versterken wordt op strategische locaties ook een aanbod van deelwagens via de klassieke deelplatformen opgezet. We kiezen voor plaatsen waar de deelwagens een mobiliteitsaanbod vervolledigen en een treinaanbod nabij is. In eerste instantie ligt de focus dus op Nijlen en Kessel, de HOPPIN-punten zijn daarbij eerste sleutellocaties. Daarnaast kan het aanbod verder doorgroeien met de vraag. Grotere meersgezinsprojecten kunnen hierbij een opportuniteit zijn om een deelwagen te voorzien. Daarbij kan bekeken worden om de deelwagen ook publiek te maken zodat niet-inwoners van de ontwikkeling ook toegang hebben en het globale aanbod aan deelwagens binnen de gemeente kan groeien.

## 5.2.2 VERKEERSPARK

Vanuit de Meemakers kwam de vraag op welke manier kinderen en jongeren op een veilige manier ervaringen kunnen opdoen. Naar analogie van het oude verkeerspark in Herentals - een unieke plek waar je als kind kon ervaren hoe het is om je al fietser, wandelaar of automobilist (met de gocart) door het verkeer te bewegen - volgt de wens om een verkeerspark uit te bouwen in Nijlen.

“Het verkeerspark is een alternatieve speeltuin, waar ook rolschaatsen, elektrische steps, monowheels en skateboards welkom zijn. We gaan voor het verkeerspark op zoek naar een plek waar multifunctioneel gebruik of een tijdelijke opstelling mogelijk is. Zo kan een heel tof idee met beperkte middelen geïmplementeerd worden..”

Belangrijk is daarbij dat het verkeerspark dynamisch genoeg is om de steeds groeiende hoeveelheid aan modi en complexiteiten in het verkeer te integreren. Er zijn reeds Nijlenaars die hierbij kunnen helpen, zoals Karl Stynen van Transport Stynen die zijn ervaring rond vrachtwagens in het verkeer wil delen en reeds workshops omtrent het ervaren van kinderen (en inwoners in het algemeen) van de dode hoek bij vrachtwagens. Bovendien kan het park gecombineerd worden met bewegwijzerde routes doorheen de gemeente. Het is echter aan de gemeente om een eerste stap te zetten en een locatie te zoeken voor het verkeerspark. Hierop volgend kunnen inwoners aangesproken worden om de uitvoering in de praktijk te ondersteunen samen met de politie (de reeds bestaande fietsproef en opstelling op Hermansplein).

<b>ACTIES PARTNERSCHAP</b>	
<b>Ondersteuning mobiliteitskeuzes</b>	
<b>Doelstelling</b>	<b>Termijn</b>
Het stelselmatig verder versterken van het netwerk deelwagens in de gemeente, op maat van Nijlen en bijgestuurd volgens effectief gebruik	MIDDEL
Versterken van de bestaande verkeerseducatie en samenwerking met de politie. Inclusief het zoeken naar een gemeenteoverschrijdende samenwerking voor een verkeerspark – al dan niet in tijdelijke opstelling	MIDDEL

## 5.3 HANDHAVING EN MONITORING

In dit hoofdstuk wordt verder geconcretiseerd hoe het beleid ook gehandhaafd kan worden.

### 5.3.1 SNELHEIDSPLAN

#### 5.3.1.1 PRINCIPES

In de eerste plaats wordt er naar een wegbeeld gestreefd dat maximaal het van kracht zijnde snelheidsregime uitstraalt. De inrichting kan op die manier de gewenste snelheid afdwingen. Toch zal er aanvullend altijd een zekere mate van handhaving noodzakelijk zijn. Afhankelijk van het type weg en de problematiek worden hiervoor enkele principes naar voor geschoven.

De nieuwe GAS-wetgeving laat bovendien toe dat gemeenten hier zelf de touwtjes in handen nemen. Om de GAS-boetes vlot te kunnen verwerken en sterker te kunnen inzetten op handhaving wordt bekeken in welke mate er op regionaal niveau (met de vervoerregio's) of rechtstreeks met de buurgemeenten samengewerkt kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door een gedeelde GAS-ambtenaar aan te werven.

Ook de samenwerking tussen mobiliteitsdienst en politiezone kan versterkt worden. Op basis van gesprekken met de politiezone blijkt een snelheidskaart op basis van floating car data een meerwaarde voor zowel gemeente als politiezone te zijn. Voor beide partijen kan dit de uurkosten drukken en voor een efficiëntere werking en handhaving zorgen.

Trajectcontrole als handhaving	Lokale snelheidscontroles	Analyse burgerklachten snelheid
<ul style="list-style-type: none"><li>• Wegsegmenten minstens 400m met beperkt aantal parallele trajecten en met hoge verkeersintensiteiten</li><li>• Wegsegmenten waar het wegbeeld nog niet in overeenstemming is maar waar om veiligheids- of leefbaarheidsredenen een lagere snelheid gewenst is</li><li>• De gemeente werkt een kader uit met de prioritaire locaties voor trajectcontrole</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wegsegmenten die op basis van burgerklachten geanalyseerd zijn en een hoge V85 hebben</li><li>• Kunnen zowel vast als tijdelijk uitgevoerd worden, afhankelijk van de problematiek</li><li>• Sterker doorgedreven dan vandaag - door onderzoek naar regionale samenwerking</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Analyse van de klacht op basis van beschikbare of nieuw uit te voeren snelheidsmetingen</li><li>• Inzet van periodieke handhaving bij V85 die sterk boven de toegelaten snelheid ligt</li></ul>

### 5.3.2 LEEFBAARHEID

Het beleidsplan heeft als doel de leefbaarheid in de woonwijken verder te versterken. Tegelijk houdt dat een verschuiving van verkeer in naar de hoofdassen die doorgaans ingericht zijn op een meer verkeersdragende functie of die daar op ingericht moeten worden. Uit de wijkdebatten rond het draft mobiliteitsplan blijkt dat veel bewoners – die vaak net op deze assen wonen – zich daar zorgen over maken. Specifiek om de leefbaarheid om de wegen met een hogere wegcategorie op te volgen hanteren we een drieledige methodiek:

- Lokale modal Shift : het beleidsplan vertrekt van de insteek van een modal shift, door wijzigingen in de bereikbaarheid en de werking van mobiliteitskamers willen we een modal shift in de hand werken. Deze kan ervoor zorgen dat ondanks de verschuiving van verkeer het netto resultaat hetzelfde blijft. Gedragsverandering is evenwel een werk van lange adem en dit zal blijvende acties vragen en een consequente uitrol van de mobiliteitskamers
- Regionale modal shift: ook op regionaal vlak hebben we de mogelijkheid om verkeer door Nijlen minder aantrekkelijk te maken. Via verschillende acties genoemd in dit beleidsplan halen we ook op

die manier verkeer van de dragende assen in Nijlen waardoor een zekere verschuiving van verkeer opgevangen kan worden

- Monitoring en bijsturing: aan de hand van verschillende parameters willen we waken over de leefbaarheid en indien nodig bijsturen. Mogelijke meetmethoden worden hierna benoemd.

Het aspect 'verkeersleefbaarheid' wordt begrepen als de mate waarin verkeer en zijn voorzieningen een invloed hebben op de kwaliteit en het functioneren van de menselijke leefomgeving. Dit valt niet enkel te relateren aan de hoeveelheid verkeer, maar ook aan het type verkeer, de snelheid, de afstand tot woningen, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, etc.

### 5.3.2.1 MONITORING MOBILITEITSPARAMETERS

Volgende mobiliteitsparameters kunnen, al dan niet in combinatie met niet-mobiliteitsparameters gebruikt worden om de effecten te beoordelen.

- Intensiteiten -I/C verhouding: de verhouding tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C) van een wegvak
- Zwaar verkeer -Aandeel zwaar verkeer: het aandeel zwaar verkeer t.o.v. de totale intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer
- Snelheid -V85-snelheid: de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden en dus door 15% van de bestuurders wel wordt overschreden

### 5.3.2.2 SUGGESTIES MONITORING ANDERE PARAMETERS

#### Lucht en geluid

Verkeer heeft een sterke impact op de menselijke gezondheid, vooral omwille van de impact op de luchtkwaliteit en geluidshinder. De effecten hiervan kunnen beoordeeld worden door geluids- en luchtmetingen te doen. Dit gebeurt respectievelijk door geluidsimmissiekaarten op basis van aantal voertuigpassages, en verkeersmodellen in combinatie met emissie-/dispersiemonumenten. De resultaten worden uitgedrukt in DALY's, en kunnen gebruikt worden bij de beoordeling van de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Dit wordt afgezet ten opzichte van de richtlijnen vooropgesteld door de WHO of ten opzichte van Vlaanderen

#### Ruimte

De mate waarin een verkeerssysteem veilig en leefbaar is, staat in relatie tot de inrichting van de weg. De verhouding tussen de leef-/verblijfsruimte en de verkeersruimte is representatief voor de belevingswaarde en vormt het criteria van beoordeling dat kwantitatief beoordeeld wordt.

- De verblijfsruimte wordt gezien als de ruimte tussen rooilijnen en boordsteen. Het omvat veelal de voet- en fietspaden alsook de groenvoorzieningen.
- De verkeersruimte betreft het deel van de weg dat benut wordt door het gemotoriseerd verkeer. Dit omvat zowel rijdend als geparkeerd verkeer en indien aanwezig ook de middenberm.

<b>ACTIES GEDRAG</b>	
<b>Handhaving en monitoring</b>	
<b>Doelstelling</b>	<b>Termijn</b>
Opmaak van een kader met prioritaire locaties voor trajectcontrole + uitrol van de eerste trajectcontroles	KORT
Permanente opvolging van bewonersvragen over snelheid met metingen ter verificatie van de klachten.	MIDDEL

Dit geeft verder vorm aan het handhavingsbeleid	
Onderzoek regionale samenwerking voor versterke handhaving, eventueel met een gedeelde GAS-ambtenaar	MIDDEL

## ACTIES GEDRAG

### Handhaving en monitoring

Doelstelling	Termijn
<p>Uitwerking van een afwegingskader voor de evaluatie van proefprojecten en de uitrol van mobiliteitskamers</p> <p>Opzetten van voor- en nametingen bij de proefopstellingen of mobiliteitskamers</p>	MIDDEL



# BELEID.

**HANDVATEN  
TOEKOMST**

**REGIO  
NIVEAU**



## 6 BELEID

### 6.1 REGIONIVEAU

#### 6.1.1 EVOLUTIES OP REGIONIVEAU

Op regionaal en op Vlaams niveau zijn er enkele duidelijke trends die een sterke impact hebben op het functioneren van de N13 en de leefbaarheid in Nijlen.

- Het aantal rijpaden op het spoor zal de komende jaren verder groeien door technologische evoluties op het spoor. In praktijk zal dit voor een langere sluiting van de overwegen zorgen door toegenomen spoorverkeer
- De hoeveelheid vrachtverkeer blijft in een groeiende lijn zitten. Hoewel het de Vlaamse ambitie is om de hoeveelheid verkeer op de weg te laten stagneren, blijft de verwachting dat minstens het aandeel vrachtverkeer nog even blijft groeien.
- De knoop rond Antwerpen zorgt voor filegevoeligheid op de E313. Verschillende infrastructuurprojecten kunnen hier tijdelijk voor een verlichting zorgen, anderzijds zal die bijkomende capaciteit snel weer ingevuld zijn. Hierdoor zal de regio rond Nijlen altijd gevoelig blijven voor sluipverkeer, niet enkel vanuit de E313.

Daarnaast zijn er ook enkele risico's verbonden aan hoe ons wegennet vandaag functioneert die met we trachten te ondervangen met deze toekomstvisie.

- De N14 is vandaag minder aantrekkelijk dan de N13 door de vrachtwagentol, ondanks dat de N14 beter uitgerust is om vrachtverkeer op te vangen.
- Onder meer door nieuwe seinen en andere technische evoluties wordt het mogelijk meer rijpaden op het bestaande spoor toe te voegen. Hierdoor zullen de huidige overwegen vaker gesloten zijn. Een lokale modal split zal weinig merkbaar zijn gezien de wachtrijlengtes door de spoorsluitingen langer zullen worden. Een lokale modal shift zorgt dan hoogstens voor een rbeak-even van wachtrijlengtes.

Oplossingen om hierop in te spelen zijn doorgaans niet realiseerbaar van vandaag op morgen. Een toekomstvisie waaraan stelselmatig verder gewerkt kan worden is dan ook een vereiste.



## 6.1.2 GEFASEERDE AANPAK REGIONALE PROBLEMEN

### 1. Reduceren doorgaand vrachtverkeer op N13

Vrachtverkeer heeft een belangrijke impact op de leefbaarheid in de kernen van Nijlen en Kessel. In afstemming met ons buurgemeenten en de vervoerregio werken we daarom aan een verbod op doorgaand vrachtverkeer op de N13.

Op korte termijn streven we minstens naar gelijke spelregels op N13 en N14. In de regionale processen pleiten we voor een vrachtrouten netwerk waarin N13 niet opgenomen zit.

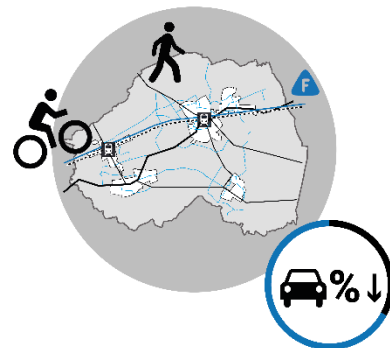
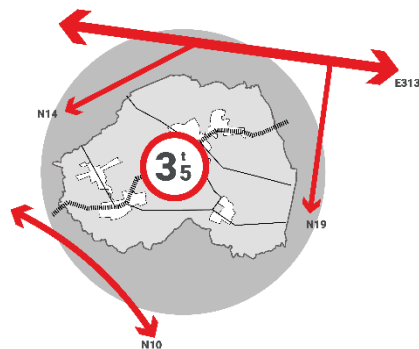
We handhaven dit met een cameraschild. Op regionaal niveau neemt de N14 een belangrijkere functie op voor vrachtverkeer. In Nijlen heeft de N13 enkel een functie voor lokaal vrachtverkeer.

### 2. Reduceren van verkeersintensiteit in de kernen

Het grootste aandeel van het resterend verkeer bestaat uit verplaatsingen door inwoners van Nijlen. Door het fiets- en voetgangersnetwerk verder uit te bouwen en comfortabeler te maken werken we verder aan een modal shift.

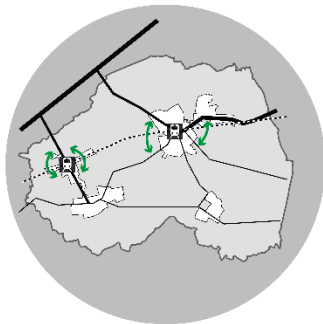
Deze modal shift draagt tegelijk bij aan het reduceren van het aantal kruisingen van de overwegen door gemotoriseerd verkeer. Voor een lager aantal spookruisingen kunnen makkelijker alternatieven gevonden worden.

Om te vermijden dat de vrijgekomen capaciteit niet naar bovenlokaal verkeer gaat en ook merkbaar wordt, dient bovenlokaal verkeer minder aantrekkelijk gemaakt te worden. Hievoor dienen stappen 3 en 4 opgestart te worden.



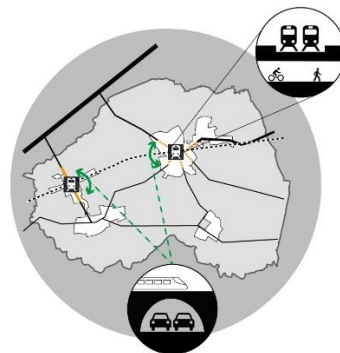
### 3. Haalbaarheidsonderzoek alternatieve spoorkruisingen

De bebouwing in de dorpskernen laat niet toe om een ongelijkgrondse kruising voor de spooroverwegen te voorzien. Daarom gaan we op zoek naar nieuwe locaties waar voldoende ruimte beschikbaar is om een spoorkruising voor gemotoriseerd verkeer te voorzien. Hiervoor wordt een alternatievenonderzoek opgestart. De focus ligt daarbij op lokaal verkeer. De doorgaande rol van de N13 wordt verder afgebouwd door hogere omrijfactoren.



### 4. Realisatie spoorkruisingen en autoluwe kernen

We stemmen de verkeerscirculatie af op de voorkeurslocaties voor de spoorkruising. De bestaande gelijkgrondse spooroverwegen worden afgesloten en waar mogelijk voorzien van voetgangers- en fietstunnels. Op die manier worden trajecten voor de zachte weggebruiker korter dan voor gemotoriseerd verkeer en ontstaat voor zowel Kessel als Nijlen een verkeersluwe dorpscentrum.



## 6.3 HANDVATEN VOOR DE TOEKOMST

### 6.3.1 DOEL VAN DEZE HANDVATEN

Tijdens het planningstraject bleek er een nood aan het vertalen van principes en het verankeren van deze elementen in een ondersteunend en verordenend kader. Zo kunnen weeffouten die vandaag ontstaan zijn in de toekomst vermeden worden. Dit hoofdstuk geeft per thema aan hoe dit aangepakt kan worden.

### 6.3.2 KIEZEN WANNEER JE KAN COCREËREN

De gemeente neemt heel wat initiatieven en mobiliteit komt in heel wat dossiers aan bod. De burger is mondig en vraagt naar inspraak en wil liefst nog mee zijn of haar gemeente co creëren. Maar moet elk project, elk idee, elke heraanleg van een straat een volwaardig cocreatietraject zijn? Modellen zoals de participatieladder geven een overzicht van de mate waarin je echt inspraak kan geven. Wanneer je kiest voor de verregaande stap van cocreatie of coproductie, doe je dat omdat je jezelf als overheid tijd en ruimte wil geven om tot nieuwe inzichten te komen. Je erkent bij de start dat je hét antwoord op alles ook nog niet weet, maar dat je wel enthousiast bent er samen naar op zoek te gaan. Dit wetende kan je vanuit een vorm van gelijkwaardigheid (het samen nog niet kennen van alle antwoorden) het gesprek starten met alle stakeholders.

Bij elk project of dossier stel je jezelf als gemeente de vraag of je de nood hebt aan inzichten van anderen en hiervoor de ruimte wil laten ontstaan. Het helpt hier ook om alle verschillende thema's die aan bod komen in een bepaald project op de participatieladder te plaatsen en in beeld te brengen hoeveel co creatie ruimte in elk onderwerp (nodig) is. Verwacht je bij een ogenschijnlijk eenvoudig straatheraanleg achteraf wel problemen voor de lokale middenstand en zie je niet direct hoe deze op te lossen, dan kan het toch de moeite lonen om het hele project via cocreatie even mét buitenstaanders langs verschillende perspectieven te belichten.

Co Creëren is niet vrijblijvend. Het vraagt van jezelf als overheid het lef om je eigen manier van organiseren in vraag te stellen. Het is een fragiel proces, dat je gemakkelijk kan doodkloppen met een raak gekozen zin. 'Het mag niet, dit is niet onze bevoegdheid, dit hebben we al eens geprobeerd, die gaan nooit meedoen, dat kost te veel geld, daarvoor is de straat te smal dan wel te breed,...' Vaak zijn we ons er niet eens van bewust dat we ons eigen denken hiermee dichtslaan. De rode draad doorheen onze projecten en interventies zou de vraag moeten worden hoe we iets mogelijk – of op z'n minst niet onmogelijk - kunnen maken. Daarvoor is een dosis creativiteit nodig.

### 6.3.3 INTEGREREN VAN DE MULTIMODALE STRATEGIE IN DE ALGEMENE WERKING

#### 6.3.3.1 INLEIDING EN PRINCIPES BIJ WEGENWERKEN

De gemeente Nijlen zet in zijn mobiliteitsbeleid sterk in op een modal shift. Ook bij wegenwerken willen we daarom waken over het comfort van de alternatieve vervoersmodi. Werkzaamheden gaan vaak gepaard met hinder, waarbij zachte weggebruikers in het bijzonder vaak over het hoofd gezien worden.

Deze hinder willen we zoveel mogelijk beperken en hiervoor houden we rekening met de principes van het mobiliteitsplan. Bij wegenwerken dient dan ook specifieke aandacht te gaan naar:

- Het STOP-principe (Stappers – Trappers – Openbaar vervoer – Privé vervoer) waar we prioriteit geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Deze mental shift is een lang proces waaraan de gemeente werkt.
- De kindnorm en veiligheid in de schoolomgeving: het kind moet zich maximaal zelfstandig in het verkeer kunnen begeven en in schoolomgevingen streven we maximaal naar een conflictvrije inrichting. Ook bij wegenwerken willen we hierover waken

Bij wegenwerken wordt verwacht dat over deze principes gewaakt wordt door in eerste instantie maximaal hinder te voorkomen en in 2<sup>de</sup> instantie hinder maximaal te milderen of te remediëren.

#### 6.3.3.2 HINDER VOORKOMEN BIJ WEGENWERKEN

Onderzoek of je de hinder kan **voorkomen**. Plan de werkzaamheden in op het juiste tijdstip (periode met laagste verkeersintensiteit) en stem ze af met andere werkzaamheden.

- De aannemers en bouwheer voert een actieve communicatie over werftransport indien de werf in een schoolomgeving ligt. De mobiliteitsambtenaar is hiervoor het eerste aanspreekpunt bij de gemeente
- Binnen de bebouwde kom wordt geen werftransport met tractoren getolereerd. Uitzonderingen zijn enkel te verkrijgen na goedkeuring van het CBS, de aanvraag kan verlopen via de mobiliteitsambtenaar.
- Werftransporten die doorheen of langs een schoolomgeving passeren gebeuren buiten de schoolspitsen
- Werftransport verloopt maximaal via het hogerliggend wegennet.
- Er worden inspanningen gedaan om de werfroutes proper te houden, in het bijzonder op locaties waar fietspaden gekruist worden of op de belangrijke fietsroutes
- Daarnaast wordt hinder maximaal vermeden door de meest hinderlijke transporten of werken af te stemmen op rustigere periodes: probeer werkzaamheden uit te voeren in vakantieperiodes, Grote materiaalstromen verlopen in verkeersluwere periodes.



#### 6.3.4 **MILDEREN EN REMIDIËREN VAN HINDER**

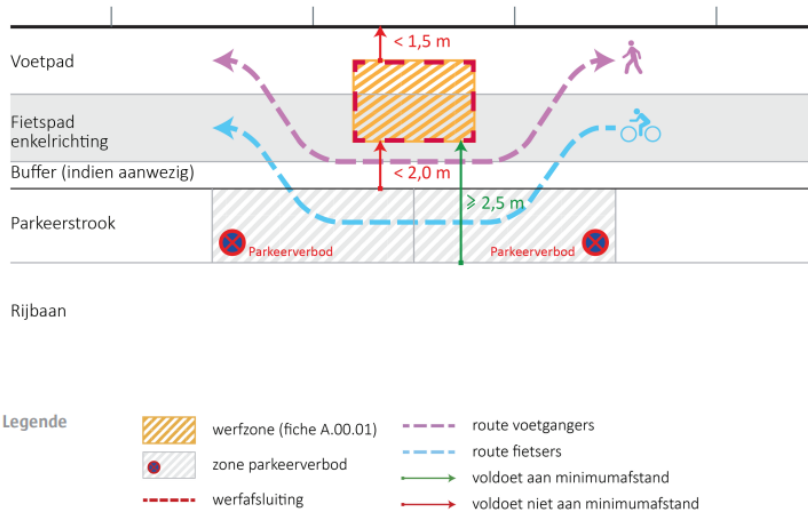
Er wordt verwacht dat de impact van de werkzaamheden maximaal gemilderd wordt door een aangepaste omleiding, signalisatie en communicatie. Daarbij dienen volgende aandachtspunten in acht genomen te worden

- Er moet steeds naar gestreefd worden om verkeersstromen zo weinig mogelijk te mengen.
- Daar waar loop-, fiets- of rijroutes ingenomen worden door een werfzone, worden deze modi op een zo kort en recht mogelijke manier rond deze werfzone geleid, en daarbij wordt getracht om ongewenste interacties te voorkomen.
- Indien dit niet op een veilige manier kan gebeuren, moeten één of meerdere modi omgeleid worden. Daarbij wordt het STOP-principe gehanteerd zodat fietsers en voetgangers zo weinig mogelijk omgeleid worden.
- Voor fietsverkeer moeten omleidingen vermeden worden; fietsers accepteren geen grote afwijkingen van hun reisweg. Daarom moet bij het invoeren van het éénrichtingverkeer als regel de fietser worden toegestaan tegen de rijrichting.
- Voetgangers worden in principe ook niet omgeleid. Tenzij er goede argumenten zijn om voetgangers niet toe te laten (bv. veiligheidsnormen), moet er steeds voor gezorgd worden dat een doorgang voor voetgangers van minstens 1,5 meter beschikbaar is. De gemiddelde afstand tot een oversteek of doorsteek is bij voorkeur maximum 100 meter.
- Ook voor openbaar vervoer moet getracht worden om bussen of trams via de werf te laten rijden, of alleszins een zo kort mogelijke wegomlegging te laten volgen
- Als het fietspad wordt gebruikt door werkzaamheden, voorzie dan een nieuw tijdelijk fietspad op de rijbaan met voorrang op het gemotoriseerd verkeer, waar mogelijk met een fysieke afscheiding van het gemotoriseerd verkeer
- Indien de veiligheid van de zachte weggebruiker niet gegarandeerd kan worden, leid het gemotoriseerd verkeer dan om.
- Als de fietser van een verhoogd fietspad moet komen, voorzie dan dat het hoogteverschil tijdelijk wordt geasfalteerd.
- Zorg dat de bereikbaarheid van de winkels, horeca, bedrijven en woonpercelen gegarandeerd blijft. Voorzien van noodzakelijke tijdelijke infrastructuur, signalisatie en/of bewegwijzering.
- Garanderen van de bereikbaarheid van de openbaar vervoerrelatie.
- Relatie tussen kern X en centrum garanderen.

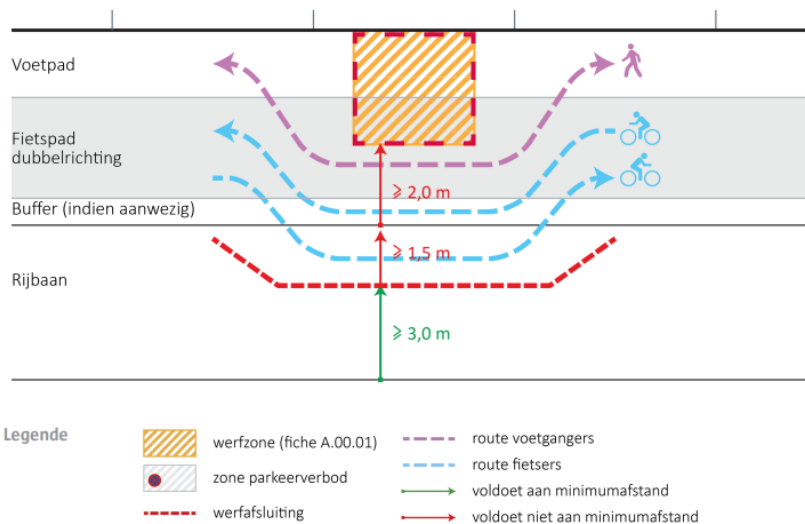
### 6.3.4.1 VOORBEELDSHEMA'S

Volgende schema's geen een voorbeeld van hoe kan omgegaan worden met een werfzone die voetgangers- of fietsinfrastructuur inneemt. Hou hier rekening mee bij het uitwerken en afbakenen van de werfzone.

1. Inname van openbaardomein op het voetpad en het fietspad door werken  
 Inname van openbaardomein op het fietspad voor omleiding voetgangers  
 Inname van openbaardomein op de parkeerstrook voor omleiding fietsers.



2. Inname van openbaar domein op het voetpad en het fietspad voor werken  
 Inname van openbaardomein op het fietspad en de rijbaan voor omleiding voetgangers en fietsers.



## 6.3.5 INTEGREREN IN VERORDENEND BELEID

### 6.3.5.1 TOEGANGS(POORT) WINKELS EN BEDRIJVEN HERZIEN

Zorg dat elk bedrijf of grote winkel zijn toegangspoort op voldoende afstand van de rijweg zet, zodat bij laden en lossen en wachtende vrachtwagens de rijweg niet geblokkeerd wordt. Bij nieuwe ontwikkelingen kan dit opgelegd worden in de stedenbouwkundige verordening. De gemeente identificeert welke bestaande bedrijven hier actief op 'aangesproken' worden en werkt een aanpak op maat uit.

### 6.3.5.2 (FIETS)PARKEERVERORDENING

Door het opstellen van parkeerrichtlijnen beoogt Nijlen de leefbaarheid en kwaliteit van het dorp te bewaren en zelfs te versterken. Parkeerrichtlijnen vormen een sturend element in het fiets- en autobezit van bewoners en het fiets- en autogebruik bij bezoekers, werknemers, .... Het bepalen van parkeerrichtlijnen moet verzekeren dat het mobiliteitsprofiel van toekomstige ontwikkelingen in overeenstemming is met de stedelijke mobiliteitsvisie

#### Fietsparkeren

De aantrekkelijkheid van het fietsgebruik wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij herkomst en bestemming. De fietsparkeerrichtlijn draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik.

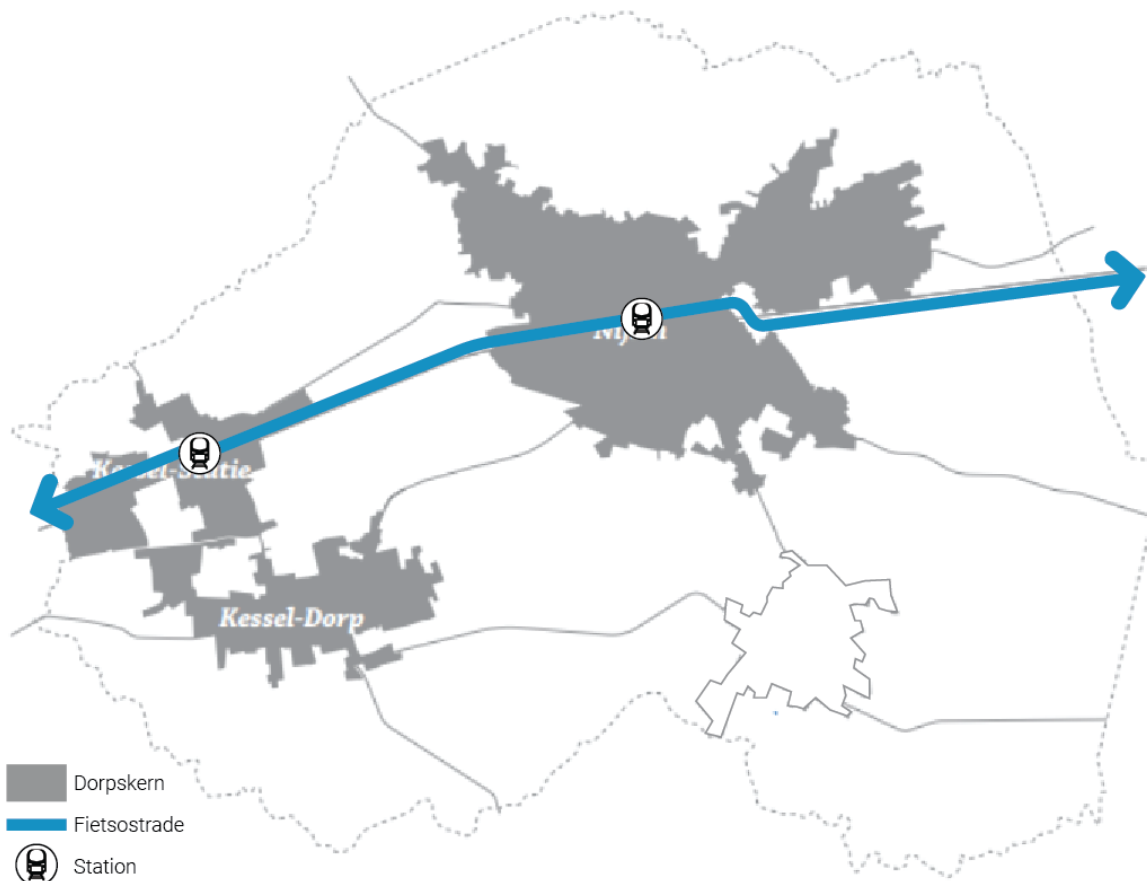
- Wonen
  - fietsberging: Minstens 2 fietsenstallingen vermeerderd met 1 fietsenstalling per extra slaapkamer. Fietsenstallingen hebben een hart-op-hart afstand van minstens 75cm
  - -De minimum richtlijn mag de ontwikkelaar overschrijden en meer fietsenstaanplaatsen voorzien. Er wordt geen maximumrichtlijn vastgelegd.
  - -De gestalde fiets is vlotter of minstens even vlot bereikbaar dan de geparkeerde auto
  - Maximaal gelijkgronds voorzien van de fietsenstalling, bij ondergronds stallen van fietsen is een afzonderlijke toerit voor fietsers nodig waarbij de aandachtspunten van het fietsvademecum gevolgd worden rond hellingspercentages en trappen.
- Meergezinswoningen
  - Maximaal gelijkgronds voorzien van de fietsenstalling, bij ondergronds stallen van fietsen is een afzonderlijke toerit voor fietsers nodig waarbij de aandachtspunten van het fietsvademecum gevolgd worden rond hellingspercentages en trappen.
  - Bij meergezinswoningen wordt het vereist aantal fietsenstallingen verhoogd met:
    - +10% extra stallingscapaciteit voor buitenmaatse fietsen
    - +20% extra stallingscapaciteit voor recreatieve fietsen
  - Daarnaast worden vanaf 20 wooneenheden ook volgende bijkomende aandachtspunten gevraagd voor de fietsenstalling
    - De stalling voorziet in oplaadmogelijkheid voor minstens 25% van de gestalde fietsen
    - Een fietswasplaats en fietsherstelpunt waar de fiets opgehangen kan worden om aan te sleutelen, De ruimte hiervoor nodig dient voorzien te worden bovenop de vereiste ruimte om de fietsenstallingen te voorzien.

### 6.3.5.3 AUTOPARKEREN

Om een duurzame toekomst tegemoet te komen staan we onder het motto minder auto's in het straatbeeld, dit geldt ook voor het auto parkeren in de straat. Daarnaast stellen we vast dat de huidige parkeernorm leidt tot een overaanbod aan ondergrondse parkeergarages die niet verkocht geraken en onderbenut zijn. Daarnaast stellen we ook vast dat de parkeerverordening een hoger aantal parkeerplaatsen realiseert dan het gemiddeld wagenbezit in Nijlen.

De parkeerverordening stellen we daarom bij, naargelang het type gebied:

- Buiten de dorpskernen blijven de principes van de huidige verordening van toepassing, ook in de dorpskern van Bevel, die geen treinstation heeft, wordt de huidige verordening behouden
- In de dorpskernen van Nijlen en Kessel-statie en Kessel-dorp wordt de verordening beperkt aangescherpt
  - Verlaging van 1,5 naar maximaal 1,3 parkeerplaatsen per wooneenheid, in lijn met het huidige autobezit. Er wordt onderzocht of er nog sturender gewerkt kan worden, met een lagere parkeernorm dan het huidige wagenbezit
  - Bezoekersparkeren stimuleren we maximaal op duurzame wijze en wordt beperkt tot 0,12 ppl/wooneenheid, dit komt overeen met één parkeerplaats per 2 bezoekers/dag op basis van het onderzoek verplaatsingsgedrag.
  - Er wordt niet langer aangestuurd op ondergronds parkeren, ook bovengronds parkeren vormt een mogelijkheid waarbij de parkeercapaciteit ook gedeeld kan worden met de buurt. Op die manier vermijden we leegstaande ondergrondse garages
  - Per woning wordt 1 oprit toegestaan.
  - Vanaf 30 wooneenheden kunnen 4 parkeerplaatsen vervangen worden door 1 deelwagen, de gemeente kan daarbij op basis van de locatie en het gebruik en de noodzaak in de omgeving kiezen hoeveel deelwagens maximaal voorzien kunnen worden
  - We leggen het voorzien van laadpalen voor het laden van elektrische auto's op bij nieuwbouwen renovatieprojecten en projecten die een functiewijziging inhouden vanaf 2 wooneenheden/parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen dat voorzien is van een laadpaal bedraagt 10% van het totale aantal parkeerplaatsen op het terrein. De laadpaal hoeft daarom niet meteen gerealiseerd te worden, wel moet de aanleg voorzien worden, bvb met behulp van kabelgoten die klaar zitten
- Op de as van de fietsostrade en de treinstations kiezen we gericht en in functie van het project voor een hoger ambitieniveau op maat van het project. De principes voor de dorpskernen zijn van toepassing maar worden verder aangevuld met onderstaande aandachtspunten die een hoger ambitieniveau moeten nastreven
  - De parkeernorm wordt verder verlaagd naar 1 parkeerplaats per wooneenheid. Fietsenstallingen dienen te voldoen aan de hoogste kwaliteitsstandaarden.
  - Vanaf 20 wooneenheden kunnen 4 parkeerplaatsen vervangen worden door 1 deelwagen, de gemeente kan daarbij op basis van de locatie en het gebruik en de noodzaak in de omgeving kiezen hoeveel deelwagens maximaal voorzien kunnen worden
  - Bij ontwikkelingen waarin meerdere functies worden gecombineerd, moet gestreefd worden naar een meervoudig gebruik van parkeerplaatsen.
  -



**ACTIES BELEID****Regioniveau**

<b>Doelstelling</b>	<b>Termijn</b>
Actief opvolgen van regionale studies en samenwerkingen door de mobiliteitsambtenaar	KORT
Ondersteunen van de regionale processen met als eerste aandachtspunt een regionaal vrachtverbod voor doorgaand vrachtverkeer	MIDDEL
Opstart van een variantenonderzoek voor de inpassing van ongelijkgrondse spoor kruisingen voor Nijlen en Kessel	MIDDEL
Bijsturing van de wegencategorisering na realisatie van de ongelijkgrondse spoor kruisingen	LANG
Integratie principes parkeerverordening auto en fiets in nieuwe verordening	MIDDEL

## 7 AAN DE SLAG

### 7.1 DE VERVOLGSTAPPEN

Dit beleidsplan geeft een breed kader om keuzes rond mobiliteit te maken. De gemeente zal verder aan de slag gaan met deze beleidslijnen om deze consequent te implementeren bij concrete projecten. Op deze beleidsplanfase volgt nog een experimenteerfase waarbij eerste bottom-up projecten verder ondersteund worden. Nadien neemt de gemeente deze trekkende rol verder over.

Daarnaast kan dit beleidsplan ook gebruikt worden om projecten op te zetten vanuit de gemeente om naar de beleidsvisie toe te werken. Deze worden omschreven in de actietabellen doorheen het beleidsplan en worden hierna nog eens volledig hernomen..

### 7.2 ACTIETABEL

Op basis van het definitieve beleidsplan wordt een actietabel uitgewerkt die elke te ondernemen actie benoemt, een tijdsperspectief en kostprijsraming geeft.



## ACTIES NETWERKEN

### Acties gericht op traag netwerk

Doelstelling	Termijn
<p>Selectie van de prioritair aan te pakken trage wegen bij de uitrol van een mobiliteitskamer:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Welke trage wegen zijn toegankelijk maar vragen een beter beheer</li><li>• Welke trage wegen zijn niet meer toegankelijk en dragen sterk bij tot de lokale wandelroute.</li></ul>	CONTINU: AANDACHTSPUNT BIJ UITROL MOBILITEITSKAMERS
<p>In participatietrajecten rond de mobiliteitskamers wordt actief gezocht naar bewoners die een vrijwillige rol als trage wegenwachter voor een bepaald segment wensen op te nemen.</p>	MIDDEL

### Acties gericht op fietsnetwerk

<p>Realisatie quick wins fietsnetwerk: analyse van welke straten in het fietsnetwerk voldoen aan de vooropgestelde criteria voor fietsstraten of fietszones.</p>	KORT
<p>Verlagen van de verkeersdruk op de lokale fietsroutes door de uitrol van mobiliteitskamers</p>	LANG: GEFASEERD PROCES OVER MEERDERE LEGISLATUREN
<p>Stelselmatige realisatie van de 3 recreatieve noord-zuid verbindingen</p>	LANG: GEFASEERD PROCES OVER MEERDERE LEGISLATUREN

### Openbaar vervoer

<p>Realisatie van de HOPPIN-punten in functie van de uitrol van basisbereikbaarheid. Zie ook het OV-plan van het regionaal mobiliteitsplan voor verdere acties rond openbaar vervoer.</p>	KORT
---	------

## ACTIES NETWERKEN

### Acties gericht op snelheidsplan

Doelstelling	Termijn
Uitrol nieuw snelheidsplan gekoppeld aan de realisatie van de mobiliteitskamers conform de methodiek van het proefproject in Bevel: proefopstelling – evaluatie en bijsturing – definitieve realisatie	CONTINU: AANDACHTSPUNT BIJ UITROL MOBILITEITSKAMERS
Toepassing van het afwegingskader zone 30 op bestaande woonwijken en bij herinrichting van wegen.	KORT + CONTINU

### Acties gericht op verkeersveilige kruispunten

Analyse zichtbaarheid op N13	KORT
Afstemming met politie rond uitwisselen gedetailleerde ongevalgegevens in functie van specifieke knelpunten in de mobiliteitskamers	KORT

### Acties gericht op parkeren

Beperkt parkeeronderzoek Nijlen en Kessel	KORT
Bijsturing parkeerbeleid Nijlen en Kessel op basis van het parkeeronderzoek.	MIDDEL
Uitrol zorgparkeren	KORT
Aanpak bermparkeren	CONTINU
Analyse laad en losplaatsen ifv vragen	CONTINU
Verder detailleren van het beleid rond elektrisch laden op basis van de behoeftenanalyse die opgestart wordt door de Vlaamse Overheid	MIDDEL

## ACTIES WIJKNIVEAU

### Baanbrekend Bevel

Doelstelling	Termijn
Evaluatie proefproject Baanbrekend Bevel	KORT
Permanente realisatie na evaluatie proefproject Baanbrekend Bevel	MIDDEL

### Overige wijken

Doelstelling	Termijn
Gefaseerde opstart van trajecten rond de mobiliteitskamers die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden	KORT TOT MIDDELLANG
Opstart van de trajecten rond mobiliteitskamers die op lange termijn gerealiseerd kunnen worden	LANG
Actief ondersteunen van bottom-up projecten die op wijkniveau ontstaan <ul style="list-style-type: none"><li>• Bestaande ideeën die uit het meemakerstraject gegroeid zijn vormen een eerste vertrekpunt tijdens de experimenteerfase die volgt op dit beleidsplan</li><li>• Actief oppikken van nieuwe ideeën in 2<sup>de</sup> fase</li></ul>	MIDDEL

## ACTIES GEDRAG

### Partnerschap burgers

Doelstelling	Termijn
Verder versterken van de werking van de mobiliteitsdienst met focus op: <ul style="list-style-type: none"><li>• Ondersteuning dagelijkse werking en projecten</li><li>• Actief participeren op regionaal niveau gelet op de vele regionale uitdagingen van de gemeente</li><li>• Uitrol van strategische voorbeeldprojecten en de verschillende mobiliteitskamers</li></ul>	MIDDEL

## ACTIES PARTNERSCHAP

### Ondersteuning mobiliteitskeuzes

Doelstelling	Termijn
Het stelselmatig verder versterken van het netwerk deelwagens in de gemeente, op maat van Nijlen en bijgestuurd volgens effectief gebruik	MIDDEL
Versterken van de bestaande verkeerseducatie en samenwerking met de politie. Inclusief het zoeken naar een gemeenteoverschrijdende samenwerking voor een verkeerspark – al dan niet in tijdelijke opstelling	MIDDEL

## ACTIES GEDRAG

### Handhaving en monitoring

Doelstelling	Termijn
Opmaak van een kader met prioritair locaties voor trajectcontrole + uitrol van de eerste trajectcontroles	KORT
Permanente opvolging van bewonersvragen over snelheid met metingen ter verificatie van de klachten. Dit geeft verder vorm aan het handhavingsbeleid	MIDDEL
Onderzoek regionale samenwerking voor versterkte handhaving, eventueel met een gedeelde GAS-ambtenaar	MIDDEL
Uitwerking van een afwegingskader voor de evaluatie van proefprojecten en de uitrol van mobiliteitskamers  Opzetten van voor- en nametingen bij de proefopstellingen of mobiliteitskamers	MIDDEL

# ACTIES BELEID

## Regioniveau

Doelstelling	Termijn
Actief opvolgen van regionale studies en samenwerkingen door de mobiliteitsambtenaar	KORT
Ondersteunen van de regionale processen met als eerste aandachtspunt een regionaal vrachtverbod voor doorgaand vrachtverkeer	MIDDEL
Opstart van een variantenonderzoek voor de inpassing van ongelijkgrondse spoor kruisingen voor Nijlen en Kessel	MIDDEL
Bijsturing van de wegcategorisering na realisatie van de ongelijkgrondse spoor kruisingen	LANG
Integratie principes parkeerverordening auto en fiets in nieuwe verordening	MIDDEL