

Input op draft-mobiliteitsplan Nijlen



Dialogotafel op het dorpsgesprek in Bevel (10 november 2021)



Over deze nota

Eind oktober 2021 werden de inwoners van Nijlen gevraagd hun feedback te geven op de draftversie van het mobiliteitsplan. Elk huishouden kreeg een folder in de brievenbus met daarin een korte en toegankelijk geschreven samenvatting van deze draft, samen met een uitnodiging voor een infoavond in zijn of haar deelgemeente en een verwijzing naar het Meemakers platform (www.nijlenmeemaken.be). Deze campagne werd ook online (facebook, website, nieuwsbrief...) herhaald. Er werd ten slotte ook feedback verzameld tijdens een bijeenkomst van de jeugdraad en eerdere feedback die reeds gegeven was door bewoners via mail of via de bijeenkomst rond mobiliteit van de kinderraad werd in dit overzicht opgenomen. Deze inspraakronde was best uniek voor de gemeente. Het is niet gebruikelijk dat een plan in zulk een prille fase reeds voorgelegd wordt aan iedereen in de gemeente, alvorens door de politiek verder afgewerkt te worden.

Ook het schrijven van het draft plan de voorbije twee jaar verliep niet vanuit een ivoren toren. Bij de start van het traject werd een zeer diverse groep bewoners en leden van de verschillende politieke fracties geïnterviewd over het verleden, het heden en de toekomst van hun dorp en streek. In een 50-tal gesprekken van gemiddeld anderhalf uur werd de basis gelegd voor het onderzoekswerk dat moest gebeuren. Een onderzoek dat verschillende malen werd besproken met de begeleidingscommissie van het plan, waarin vertegenwoordigers van politieke fracties, middenveldorganisaties, adviesorganen en betrokken overheidsdiensten met de penhouders van het plan en mobiliteitsexperten in gesprek gingen. Vanuit die 50 geïnterviewde Nijlenaars, ten slotte, ontstond een groep van een 20-tal personen die ook tijdens het schrijfproces de auteurs van het plan hielpen met denkwerk (reflecties op ideeën) en veldwerk (het in kaart brengen van allerlei onveilige verkeerssituaties).

De dorpsgesprekken verliepen rustig en constructief, met zowel feedback op het plan, vragen ter verduidelijking als heel veel concrete suggesties voor het verbeteren van onveilige verkeerssituaties. Veel aanwezigen gaven ook aan dat het goed was dat ze het “hele verhaal” overzichtelijk en rustig uitgelegd kregen, waardoor ze bepaalde keuzes beter konden begrijpen. Heel wat opmerkingen waren operationeel van aard, maar daardoor niet minder belangrijk. Ze tonen een grote betrokkenheid van de inwoners bij “hun” mobiliteit. Gezien het mobiliteitsplan vooral gaat over de langere termijn en de beleidskeuzes die de gemeente daarvoor wil maken, mogen deze operationele opmerkingen niet verloren gaan. Daarom zijn alle opmerkingen in deze nota opgenomen en geordend per onderwerp en deelgemeente, zodat ze later kunnen meegenomen worden in de uitwerking van de mobiliteitskamers.

Op de vier dorpsgesprekken samen kwamen ongeveer 150 inwoners langs. Via het Meemakers-platform kwamen 24 opmerkingen (suggesties en aanvullingen daarop) binnen. In dit document staan alle opmerkingen evenwaardig verzameld. Elke opmerking die gegeven werd is verwerkt, steeds geanonimiseerd en waar mogelijk geclusterd met gelijkaardige opmerkingen. De belangrijkste rode draden doorheen de opmerkingen zijn:

- Aan de dialogotafels werd aangegeven dat het voorgestelde beleidsplan goed was en het ambitieniveau hoog maar juist voor onze gemeente. De kanttekening die hier telkens bij gemaakt werd was dat dit plan enkel maar resultaat kent door het maken van duidelijke keuzes in de uitrol hiervan, zodat er geen halfslachtige oplossingen ontstaan. Een goed mobiliteitsbeleid voeren is kiezen en inwoners vragen zich af of het de politiek lukt om keuzes te maken.
- Het thema openbaar vervoer wordt gemist door de lezer, voornamelijk omdat dit opgenomen is op regionaal niveau (in de vervoerregio's). Er werd gevraagd dit alsnog ook meer te duiden in het plan zelf.
- Bewoners hebben heel wat vragen over de toekomst van hun eigen woonomgeving. Heel wat antwoorden daarop zullen pas kunnen gegeven worden de - meer in de diepte tredende - inspraaktrajecten per mobiliteitskamer.
- Veel opmerkingen en tips gaan over het brengen van logica in snelheidszones en het zichtbaar en afdwingbaar maken ervan, liefst met een pak minder verkeersborden. Rond dit onderwerp komen ook creatieve ideeën zoals werken met aangepaste straatverlichting per snelheidszone.
- Verschuiving van verkeer naar de hoofdassen komt onder verschillende vormen en vragen terug. Dit vraagt om een monitoringstraject met leefbaarheidscriteria ter opvolging.
- Het delen van mobiliteit begint ingang te vinden in Nijlen. "Moest er morgen zo'n deelwagensysteem aan het station komen, ik verkocht vandaag al onze tweede auto!", of "organiseer busvervoer voor alle kinderen van alle scholen".
- Vanuit de idee dat mobiliteit ook recreatief moet kunnen zijn, volgden vele voorstellen en vragen over het thema trage wegen: hoe kunnen we de wandel- en fietslussen (de "rondjes") beter uitwerken, welke verbinding ontbreken, waar is recreatief wandelen en fietsen nog onaangenaam, ...
- Er kwamen tal van tips voor onveilige punten zoals oversteken, zichtbaarheid of te hoge hagen. Dit leidt samen met de kaart van de diamanttrappers tot een sterke to do-lijst voor de gemeente, maar geeft ook mogelijkheid tot burgerinitiatieven, zoals bijvoorbeeld een snoeiteam van vrijwilligers die mensen helpen met snoeien, ontdekkingstochten met kinderen en jongeren om nieuwe (veilige en aangename) doorsteken te leren kennen, etc. Bovendien lijkt de vraag naar één meldpunt voor alle knelpunten (kapotte wegen, onveilige situaties, sluikstorten,...) groot. De knelpuntenkaart die de diamanttrappers maakten heeft een hogere detaillering, wat leidt tot bijkomende vragen rond voorstellen die nog niet uitgewerkt zijn op straatniveau.
- Rond parkeren zien we vooral lokale vragen in eigen belang maar lijkt te bevestigen dat dit verder gedetailleerd moet worden op basis van een onderzoek.
- Inwoners hebben heel wat vragen over de plaats van de speed pedelec in het verkeer. Dat vraagt om extra communicatie.

- Niet overal zijn permanente ingrepen nodig. Ook tijdelijke maatregelen kunnen een oplossing zijn, zoals een tijdelijke fietsstraat tijdens het begin en eind van de Chiro.
- De (her)verdeling van het verkeer tussen Oude en Nieuwe Bevelsesteenweg en de snelheidsregimes op deze wegen beroeren verschillende Nijlenaars.



10 nov - Bevel - 50 aanwezigen



17 nov - Kessel - 35 aanwezigen



24 nov - Kessel-Statie - 32 aanwezigen



10 februari - Nijlen - 40 aanwezigen

Opmerkingen en suggesties

Nr.	Opmerking	Dorp	Hoofddoelstelling
1	Er is de vrees dat automobilisten deze snelheidszones niet zullen respecteren.	Algemeen	leefbaar
2	Verkeersborden die een snelheid aankondigen moeten ver genoeg in de straat gezet worden, want bij het indraaien is een automobilist voornamelijk bezig met zijn manoeuvre. Het is pas na het manoeuvre dat er opnieuw aandacht is voor verkeersborden. Ook zal dit beter zijn voor grotere voertuigen (tractor, ...), want zij hebben een grotere draaicirkel en bij het indraaien meer ruimte nodig.	Algemeen	vlot
3	Een tractorsluis is een redelijk 'harde' maatregel en wat als iemand hierop botst? Kan hier bijvoorbeeld geen zacht materiaal opgelegd worden?	Algemeen	veilig
4	Kan de openbare verlichting niet afgestemd worden op snelheidsregimes? Stel: zone 50km/uur: 1 lamp uit, 1 lamp aan en dit tot 22.00 uur. In zone 30: alle lampen aan, tot 22.00 uur. Dat bevordert toch sociale veiligheid en het feit dat mensen nog veilig te voet of met de fiets kunnen gaan (naar broodautomaat, ...)?	Algemeen	slim
5	Het zou interessant zijn een grootschalige bevraging te doen over de verplaatsingen van kinderen (van waar komen ze en naar waar gaan ze), eventueel met prijzen wanneer kinderen en jongeren de bevraging invullen.	Algemeen	sociaal
6	Er zou een idee kunnen uitgewerkt worden om busvervoer op te zetten van alle kinderen naar alle scholen.	Algemeen	vlot
7	Er wordt veel gewerkt rond veiligheid voor kinderen (fluohesjes, lichtjes), maar hoe doen we dit aspect van verkeersveiligheid ingang vinden bij tieners? Het zou interessant zijn om daarbij ook op secundaire scholen te bevragen hoe zij fietsveiligheid ervaren.	Algemeen	veilig
8	Kan een kaart van de trage wegen gedeeld worden? Wij willen meewerken.	Algemeen	slim
9	De wegen moeten goed verlicht worden voor kinderen die in het donker moeten fietsen.	Algemeen	veilig
10	Bomen kunnen gebruikt worden als optische versmalling voor straten met hoge snelheden.	Algemeen	leefbaar
11	De manier van parkeren op straat in kleinere straten is onveilig.	Algemeen	veilig
12	De trage wegen zijn een belangrijk element in het mobiliteitsplan.	Algemeen	
13	Hou het verkeer éénduiding. Nu wordt er te vaak afgewisseld van regels en snelheden.	Algemeen	vlot
14	Er zijn vier belangrijke principes om veiligheid te verhogen: (1) verschillende verkeersmodi scheiden, (2) zorgen voor éénduidig en leesbaar straatbeeld, (3) mensen onder invloed vermijden, en (4) snelheid reguleren.	Algemeen	veilig
15	De hoppinpunten zijn zeer positief en bevatten veel potentieel.	Algemeen	

16	Er zijn minder verkeersborden nodig.	Algemeen	vlot
17	Het beleid zou best al rekening houden met de komst van zelfrijdende wagen. Google onderzocht de potenties van zelfrijdende taxi's in New York. Om iedereen binnen de 10 minuten een taxi laten voor te rijden zouden er 9600 taxi's nodig zijn in plaats van 560.000 taxi's.	Algemeen	slim
18	Het is nodig om fietsers te sensibiliseren. Er is een hoog percentage ongevallen bij fietsers / speedbikes, en vaak niet gerelateerd aan gemotoriseerd verkeer.	Algemeen	veilig
19	Het mobiliteitsplan moet nog meer gebaseerd worden op objectieve data. Andere interessante bronnen zijn bijvoorbeeld: VIAS, politie, ...	Algemeen	slim
20	Er moet één meldpunt zijn voor mobiliteitsgerelateerde zaken. Het gevoel leeft dat er al te veel verschillende meldpunten bestaan.	Algemeen	slim
21	De app 'proper Nijlen' bestaat al voor zwerfvuil, deze kan misschien uitgebreid worden naar diamanttrappersplatform; hier is wel communicatie over nodig (cf. Facebookcampagne).	Algemeen	slim
22	Sommige struiken zijn niet goed beheerd, dus je kan niet per twee naast elkaar fietsen (cf. Kesselse Heide, aan de bakker), maar ook alleen is dit een probleem (vooral op de steenweg, aan 't goor). Het stuk Opnieuw & Co en KIA garage tot 't Goor: hier zijn er veel klinkers die slecht liggen voor fietsers.	Algemeen	sociaal
23	De poorten mogen fietsers niet in het gedrang brengen, wanneer auto's wachten om door te rijden (cf. Grote Puttingbaan).	Algemeen	vlot
24	De fietspaden zijn vaak te slecht verlicht (cf. Heikant).	Algemeen	veilig
25	Er wordt geen rekening gehouden met openbare toiletten voor wandelaars en fietsers (cf. waarom niet aan elke kerk?).	Algemeen	sociaal
26	Veel fietspaden zijn nog niet zo lang geleden heraangelegd, maar ondertussen al vaak terug vervallen.	Algemeen	vlot
27	Er zijn veel verhoogde fietspaden en te stekse drempels (cf. Molenstraat), waar auto's hun banden op kapot rijden	Algemeen	vlot
28	Is het mogelijk om een systeem van deelwagens zoals bv. Cambio in te voeren met meerdere parkeerpunten op handige plaatsen zoals aan treinstation of andere centrale punten? Thuiswerkers, gepensioneerden en ook jongeren kunnen dan gemakkelijk een auto 'à la carte' reserveren en gebruiken. Het zou voor sommige mensen een aanzet kunnen zijn om hun eigen -weinig gebruikte- wagen weg te doen en meer op de combinatie OV en deelwagen over te stappen.	Algemeen	slim
29	Moest er morgen zo'n deelwagensysteem aan het station komen, ik verkocht vandaag al onze tweede auto!	Algemeen	
30	Om het gebruik van de speedpedelec (SP) te stimuleren moeten de verkeersborden worden aangepast. Nu is de SP (bromfietser klasse P) bijna overal verboden. Terwijl een SP vaak een perfect alternatief is voor woon-werkverkeer.	Algemeen	anders

31	Integratie alternatieve spooroversteek in complex project Lindekensbaan. Complex project Lindekensbaan is nog niet ontwikkeld. Wanneer gekeken wordt naar een alternatieve spooroverweg voor de stationssteenweg is dit een geschikte locatie om aan de rand van de dorpskern het verkeer om te lijden en toch nabij het centrum te houden.	Algemeen	
32	Herkomst-bestemmingsrelatie vrachtvervoer nagaan Zelf geverifieerd. Velen rijden bewust nt via E313. Om oneigenlijk verkeer weg te houden van de N14 én van de N13.	Algemeen	
33	Het fietspad van de verkeerslichten tot aan Campus Vesta is levensgevaarlijk, het is amper 1m breed voor fietsers in beide richtingen. De auto's en vrachtwagens rijden steeds halverwege het fietspad omdat die steenweg niet erg breed is.	Nijlen	veilig
34	Obstakels ter hoogte van de spoorweg om het verkeer richting Bouwelsesteenweg af te remmen.	Nijlen	leefbaar
35	Het centrum van Nijlen gaat dan ook toch 30 km/uur worden?	Nijlen	leefbaar
36	Fietspad in de Hellevoortstraat is niet mogelijk, dat werd ons uitgelegd, maar misschien wel een gekleurde fietssuggestiestrook ?	Nijlen	anders
37	Hellevoortstraat van aan Bouwelsesteenweg tot spoorweg zone 30 maken ?	Nijlen	leefbaar
38	Kan er een fietsoversteekplaats voorzien worden op de Bouwelsesteenweg ter hoogte van de Hellevoortstraat ?	Nijlen	anders
39	In welke mate kan Carolusberg / Bevelsedreef niet bewuster ingezet worden als belangrijke trage weg-verbinding?	Nijlen	anders
40	In de straten Hellevoortstraat, Paashoekstraat (2e helft) en Katerstraat moeten duidelijke keuzes gemaakt worden ifv sluipverkeer en verkeersveiligheid.	Nijlen	leefbaar
41	De snelheden op de Herenthoutsesteenweg (tussen Schransstraat en bocht richting Herenthout) en de Nijlensesteenweg in Bevel zijn te hoog.	Bevel	leefbaar
42	De tijdelijke opstelling 'enkelrichting' in de Grobbendonkseweg is voor sommigen goed, maar voor anderen niet goed.	Nijlen	veilig
43	Indien er een vrachtwagensluis (of hoe het in de praktijk ook zou heten) zou komen, moet er rekening gehouden worden met de Nijlense ondernemers.	Nijlen	vlot
44	Er is veel sluipverkeer in de Zwaluwenlaan en Zwanenstraat.	Nijlen	leefbaar
45	In de Vogelzangstraat is er bijzonder veel sluipverkeer. De weg wordt daar stuk gereden. De paddenoverzetactie komt door al dit sluipverkeer in het gedrang.	Nijlen	leefbaar
46	Het is beter heel de verbindingsweg tussen de twee dorpen naar 50 km/u te brengen. Zo kan je vermijden dat er te veel 'snelheden' zijn. Dus 30 en 50 in plaats van 30, 50 en 70 km/u.	Nijlen	leefbaar
47	Poort op de Nijlensesteenweg moet smaller.	Bevel	leefbaar
48	De situatie aan het kruispunt van de N13 en de Beenderstraat is gevaarlijk.	Nijlen	veilig

49	De haag van Bouwelsesteenweg 7 is zeer gevaarlijk voor fietsers.	Nijlen	veilig
50	Aan het kruispunt N13 en Dorsel: ter hoogte van het tankstation moet de zichtbaarheid verbeterd worden.	Nijlen	veilig
51	Het kruispunt N116 met de Zwanenstraat: het is nog redelijk onveilig om N116 op te komen wanneer je uit Zwanenstraat komt. Er is niet zoveel overzicht (geparkeerde wagens, ...).	Nijlen	veilig
52	De poort van de Nijlensesteenweg zou wat verder uit de bocht mogen gelegd worden.	Bevel	leefbaar
53	Kruispunt Legebaan en Bevelsesteenweg is een reëel knelpunt. Het is weinig overzichtelijk en er wordt snel gereden.	Nijlen	leefbaar
54	Bijna elke zijweg die op de Herenthoutsesteenweg uitkomt heeft een slechte zichtbaarheid bij het oprijden van Herenthoutsesteenweg.	Nijlen	veilig
55	De middenberm aan de N116 aan de school is zeer positief.	Nijlen	
56	De oversteekbeweging ter hoogte van brug N116 is voor fietsers vrij gevaarlijk.	Nijlen	veilig
57	Bouwelsesteenweg N13: het fietspad is op sommige punten nog niet goed (ter hoogte van Dorsel, Bovenstraat en Action). Er staan ook auto's vaak half op fietspad. Dit zouden geen parkeerplaatsen mogen zijn. Ook ter hoogte van Baskent en Bistro Zomer staan vaak foutgeparkeerde auto's.	Nijlen	anders
58	Legebaan naar N13, Bevelsesteenweg: automobilisten hebben geen goed zicht op fietsers door de haag. Dit is ook zo aan de overkant en in de Koekoekstraat.	Nijlen	veilig
59	Bouwelsesteenweg (aan Boshoeck): slecht stuk waar boomwortel onder groeit, dit zorgt voor gevaarlijke situatie voor de fietser.	Nijlen	veilig
60	Fietsers terug doorlaten in het een bosje tussen de Vogelzangstraat en de Emblemsesteenweg.	Nijlen	anders
61	Een fiets- en wandeloversteek tussen Watertorenstraat en H. Gezellestraat.	Nijlen	anders
62	Kraaistraat en Legebaan kennen veel sluipverkeer.	Nijlen	leefbaar
63	Hoek Beenderstraat (kant spoorweg) met Bouwelsesteenweg veiliger maken om op te rijden.	Nijlen	veilig
64	Herenthoutsesteenweg : 50 km/u vanaf Rector De Ramstraat tot voorbij laatste bocht ter hoogte van nr 119.	Nijlen	leefbaar
65	Kun je niks doen aan de sluipweg Elsendonckstraat-Paashoeckstraat-Katerstraat-Zwanenstraat Broeche?	Nijlen	leefbaar
66	Het stuk Bouwelsesteenweg vanaf Klokkelaan tot aan het centrum Nijlen 50km/u EN oversteekplaatsen.	Nijlen	leefbaar
67	Alle oversteekplaatsen in centrum van Kessel Station moeten aangeduid worden met een zebraad.	Kessel Dorp	veilig

68	Er moet een integrale oplossing komen voor het ruimteconflict en de onveiligheid voor het deeltje Stationssteenweg tussen de Kleine Puttingbaan en Torenven. (1) het wegprofiel is te smal voor auto's om te kruisen en om veilig fietsers voorbij te steken (waarbij vaak ook vergeten wordt dat fietsers uit de tegenovergestelde richting kunnen komen); (2) het is onduidelijk of je als voetganger vrij mag oversteken; (3) fietsers worden verplicht 2x de rijweg te kruisen; (4) de inrichting van dit deel rijweg leent zich al uitstekend om deze in te richten als fietsstraat of woonerf; (5) voorgaande opmerkingen zijn tijdelijke oplossingen die al heel wat mogelijkheden bieden alvorens een structurele oplossing gevonden wordt (cf. aanpassen rijwegprofiel, aanpakken parkeerstroken, ...).	Kessel Dorp	veilig
69	Voor Kessel Dorp zijn er heel wat parallellen te trekken als voor Kessel Station.	Kessel Dorp	
70	Het pleintje aan de frituur zou onthard kunnen worden om meer open ruimte te creëren (cf. zoals de knip in de Pastoor Van Tendelostraat). Wat gebeurt er dan met de parking voor de voetbal?	Kessel Dorp	groen
71	Het kruispunt Grote Puttingbaan en Heidestraat is zeer gevaarlijk en weinig overzichtelijk. Is dit voorrang van rechts? De Heidestraat, daar is veel fiets- en wandelverkeer. Het is er onveilig omwille van de te hoge snelheid én het zware vrachtverkeer. De recent ingevoerde tonnagebeperking (max. 3,5 ton) is een goede maatregel.	Kessel Dorp	veilig
72	Het kerkhof kent weinig rustmogelijkheden en fietsenstalling. Men moet er rekening mee houden dat er meer groen mogelijk is.	Kessel Dorp	anders
73	Het is moeilijk om van Kessel Dorp naar de Chiro te geraken. Als we gaan voor fietsvriendelijke verbindingen, dan moet het aandeel auto's naar beneden. Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn om tijdelijke fietsstraten op te zetten (cf. in Putting tijdens begin en eind van de Chiro).	Kessel Dorp	anders
74	De Stenen Molen, hier wordt veel te snel gereden sinds de knip.	Kessel Dorp	veilig
75	De snelheid op Grote Steenweg (thv Voetweg) ligt nog bijzonder hoog.	Kessel Dorp	veilig
76	De ceder in de Dongelstraat is zeer onveilig.	Kessel Dorp	veilig
77	Ontsluiting Veldstraat en Dalstraat moet bekeken worden.	Kessel Dorp	vlot
78	Bij het in en uitrijden van Stenen Molen werden er recent vlak bij de kruispunten opnieuw parkeervakken geschilderd op de Oude Bevelsesteenweg. Dit zorgt nochtans voor een slechte zichtbaarheid.	Kessel Dorp	veilig
79	Het kruispunt ter hoogte van Kessel-Dorp / Oude Bevelsesteenweg wordt als onveilig ervaren. Enkele redenen:	Kessel Dorp	veilig
80	Aanwezigheid van dansclub Cirkels en kinderen lopen daar de straat over	Kessel Dorp	veilig

81	De indraaibeweging naar Oude Bevelsesteenweg en de korte inplanting van het zebrapad op het kruispunt	Bevel	veilig
82	Fietspad aan noordzijde Grote Steenweg / Kessel-Dorp (bocht) wordt vaak door wagens ook gebruikt op bocht af te snijden	Kessel Dorp	Veilig
83	De straten die aantakken op Oude Bevelsesteenweg, daar is het steeds het principe van 'voorrang van rechts'. Maar dat is niet overal consequent aangegeven.	Kessel Dorp	veilig
84	Radiostraat – de zichtbaarheid is niet goed bij het oprijden naar Kessel Dorp.	Kessel Dorp	veilig
85	Zone 30 is nu niet ruim genoeg.	Kessel Dorp	leefbaar
86	Aan de hoek Nieuwstraat – Radiostraat is het betonvak doorgebarsten.	Kessel Dorp	
87	Het parkeerverbod ter hoogte van oversteekplaats Grote Steenweg (thv Voetweg) is door iemand verplaatst.	Kessel Dorp	
88	De bomen in de Nieuwstraat / Smoutmolendreef. Er is op tal van plaatsen een probleem met de bomen: wortelgroei in riolering, scheefliggende stoepstenen door wortelgroei en het overtollige bladafval (verstopping rioolkolken).	Kessel Dorp	groen
89	De fietsverbinding Hollekens is slecht verlicht en zou kwalitatiever aangelegd kunnen worden.	Kessel Dorp	veilig
90	Het zonebord 50 km/uur in Stenen Molen klopt niet meer	Kessel Dorp	leefbaar
91	De oversteken aan de Oude Bevelsesteenweg zijn niet veilig.	Kessel Dorp	veilig
92	Aan de Lansstraat ontbreekt een deel van de fietsinfrastructuur, ondanks het feit dat dit deel veel gebruikt wordt door fietsers. Ook zouden fietsers schuin moeten kunnen oversteken in plaats van recht, aangezien ze nu op het foute rijvak terecht komen wanneer vanuit of naar de drie zijstraten overgestoken wordt (door de plek waar de onderbreking in de haag naast het afgescheiden fietspad zit). Een zelfde situatie treedt op in de Lindekensbaan.	Kessel Dorp	vlot
93	Oude Bevelsesteenweg > Rozestraat, hier zijn de parkeerplaatsen zo ingericht dat het niet duidelijk is wie met de fiets van rechts komt.	Kessel Dorp	veilig
94	Zone 50 op de Grote Steenweg vanaf het tankstation Q8 richting Kessel Dorp. De zone tussen Opnieuw & Co en het tankstation Q8 is heel druk. Ook staan er heel veel huizen waaronder nieuwe huizen (en er wordt nog bijgebouwd) waar veel jonge gezinnen met kinderen wonen. Er is een bushalte waar veel mensen oversteken, een gevaarlijk kruispunt met de Grote Puttingbaan en bij Opnieuw & Co is het altijd een af en aan rijden van auto's. 70 is echt veel te snel op die baan. 50 zou veel veiliger zijn. Ook de Grote Puttingbaan is zeer onveilig. Daar zou een apart fiets/voetpad al veel	Kessel Dorp	leefbaar

	oplossen, idem voor de Heidestraat. Als voetganger of fietser is de Grote Puttingbaan en de Heidestraat echt geen pretje.		
95	Opnieuw en Co en kruispunt Grote Puttingbaan in bocht inderdaad druk en gevaarlijk. Utrit Onieuw en Co slecht zich op de straat door geparkeerde wagens. Grote Puttingbaan en Heidestraat beide straten met te veel verkeer en onveilig voor trage weggebruiker. Beide straten worden veel gebruikt door fietsers en wandelaars. Trage weggebruiker dient hier extra aandacht te krijgen, verkeer maximaal te mijden.	Kessel Dorp	leefbaar
96	kruispunt grote steenweg/Grote putting is levensgevaarlijk. Fietsers uit de puttingbaan moeten zelfs een tegennatuurlijk stuk tegen de richting in.	Kessel Dorp	veilig
97	Kruispunt Grote steenweg/Grote puttingbaan: kan bovengenoemd kruispunt worden aangepast zodat de fietsers uit de Grote puttingbaan niet meer, tegennatuulijk, tegen de richting in moeten fietsen? Tijdens de spits is het daar levensgevaarlijk.	Kessel Dorp	veilig
98	Er komt veel zwaar verkeer door het centrum (vrachtwagens en tractoren), vooral nu ook tijdens werkzaamheden N116.	Kessel Statie	leefbaar
99	Oversteekbeweging Bevel-Dorp met Diepevoortstraat is goed (= antwoord op Rondje Bevel), maar moet dit dan ook niet gebeuren thv Bevel-Dorp met Rooiestraat?	Bevel	vlot
100	Eerste stuk Nieuwe Bevelsesteenweg is een autostrade. Kan dit verkeer vertraagd worden?	Bevel	leefbaar
101	De fietsroute van centrum Kessel naar de Nete is heel gevaarlijk door de vele oversteken (ingewikkelde kruispunten met conflicten). Ter hoogte van de apotheker rijden mensen vaak op het voetpad.	Kessel Statie	veilig
102	Het kruispunt van de Nieuwstraat naar de Stationssteenweg (ter hoogte van Berkley) is een gevaarlijke oversteek. Idem voor de oversteek aan het station.	Kessel Statie	veilig
103	De Heidestraat is momenteel niet veilig, maar zou wel ideaal zijn als onderdeel van het rondje Kessel Station, ook voor wie van Nijlen komt. Bovendien wordt ze vaak gebruikt door de Chiro.	Kessel Statie	veilig
104	In de Pastorijstraat rijden veel mensen door de enkelrichting.	Kessel Statie	veilig
105	De oversteek aan de school aan de kerk is onveilig, vooral in de spits.	Kessel Statie	veilig
106	Het indraaien op het zuidoende van de Heidestraat is een gevaarlijk punt.	Kessel Statie	veilig
107	In de Pastoor Van Tendelostraat kunnen lijnen langsheen de straat toegevoegd worden om de weg te versmallen om daarna een wegbeeld zoals in de Victor Heylenlei toe te passen. Dit kan relatief eenvoudig door wat asfalt uit te nemen en kasseien in de plaats te leggen.	Kessel Statie	leefbaar
108	Het kruispunt Torevenstraat – Lindekensbaan - Emblemsesteenweg wordt als zeer onveilig ervaren voor fietsers. Het gaat dan voornamelijk over de wijze van oversteken én de verkeersintensiteit.	Kessel Statie	veilig

109	De schuine oversteekbeweging voor fietsers en voetgangers ter hoogte van pleintje Fortstraat – Stationssteenweg wordt ook als onveilig ervaren.	Kessel Statie	veilig
110	Onze-Lieve-Vrouwestraat is fietsstraat, maar we raden kinderen aan om eenmaal in Stationssteenweg aan zijde van de school te blijven, op het voetpad.	Kessel Statie	veilig
111	Vaak gebruikte fietsroute (chiro, sporthal, ...): zuidkant spoorlijn / stationsomgeving vanaf Stationssteenweg, Suikertorenweg/Fortstraat en dan via site Kessel Fort.	Kessel Statie	anders
112	Lindekensbaan en Toreven, hier wordt nog heel snel gereden.	Kessel Statie	leefbaar
113	Graag de ring rond Lier sluiten	Kessel Statie	
114	Vrees voor verschuiving van het verkeer van Oude naar Nieuwe Bevelsesteenweg. Het eerste stuk van de Nieuwe Bevelsesteenweg is “een autostrade”.	Bevel	leefbaar
115	Zone 50 op stationsteenweg: kan heel de stationsteenweg zone 50 worden. 70 is daar echt te veel.	Kessel Statie	leefbaar
116	Herinrichting Stationsstraat Kessel station: de Stationssteenweg wordt als weinig aantrekkelijk gezien. Door in te zetten op meer parkeermogelijkheid in de rand/parking station zijn er misschien mogelijkheden om (minimaal) 1 langsparkerstrook om te vormen tot groen of fietspad om beleving en veiligheid van trage weggebruiker te verhogen.	Kessel Statie	leefbaar
117	De Vaarstraat kent veel sluipverkeer door de lange wachtrijen aan de overweg in Kessel. Dit probleem zal nog toenemen wanneer er nog meer verkeer over de overweg moet of wanneer de overweg nog meer toe zal zijn (door de verbeterde signalisatie).	Kessel Statie	leefbaar
118	De Heidestraat kent vele sluipverkeer (door Achterbiest). In de ochtend is er veel schoolverkeer (De Ceder) en in het weekend veel recreatie, waardoor het gemengd verkeer vaak voor onveiligheid of conflict zorgt (cf. fietsen die niet aan de kant kunnen gaan). Dit probleem stelt zich ook aan de Puttingbaan en Kesselse Weide (waar zich twee chiro's bevinden). Misschien kan hier gekeken worden naar een slimme manier om de straten autoluw te maken in het weekend.	Kessel Statie	leefbaar
119	Als de oostelijke overweg open blijft dan zal er heel veel verkeer door de Heidestraat rijden. Er staat in de nota dat alternatieven onderzocht worden, maar niet dat de leefbaarheid in de straten gewaarborgd zal worden.	Kessel Statie	leefbaar
120	De mogelijkheden om de oostelijke overgang te sluiten zijn beperkt.	Kessel Statie	
121	Velen zijn voorstanders om de boomstructuur Toreven/Kleine Puttingbaan voor doorgaand verkeer vanuit en naar Lier te knippen.	Kessel Statie	leefbaar

122	Het afsluiten van de Kiezelweg met een tractorsluis zorgt ervoor dat inwoners van de achterliggende wijk twee kilometer rond te moeten rijden. De persoon die een klacht indient verwacht daarbij problemen voor hulpdiensten en afvalophaling die nu verplicht worden deze straat in twee keer te moeten doen. Bovendien zorgt het afsluiten van een deel van de weg voor een opsplitsing tussen een linker- en een rechterdeel, waarbij de weg een private inrit wordt voor wie in het linkerdeel woont.	Bevel	vlot
123	Wandelen van kruispunt Itegemsesteenweg / Bevel-Dorp naar Bevel-Dorp is niet zo veilig. Aan noordzijde omdat er te veel fietsverkeer op zit. Aan de zuidzijde is de breedte relatief beperkt en dit in combinatie met het feit dat snelheden niet worden gerespecteerd.	Bevel	veilig
124	Aan de bushalte van Heikant én aan de overzijde zitten heel wat stoepstenen scheef. Kunnen deze gemaakt worden?	Bevel	veilig
125	Op het kruispunt Laarstraat met Netepad moet de fietser telkens over twee goten van de rijbaan fietsen. Dat is op zich redelijk hinderlijk voor een fietser.	Bevel	vlot
126	Voldoende smileys zetten aub. Zeker tussen het centrum van Bevel-Dorp en kruispunt met Itegemsesteenweg. Halverwege Bevel-Dorp zie je immers de snelheid terug toenemen. Er is daar het gevoel dat er veel ruimte is en dan gaan mensen sneller rijden.	Bevel	leefbaar
127	Begin/einde zone fietsstraat thv Sneppestraat / brug Bevelse Beek. Het lijkt aangewezen de fietsstraat ofwel vroeger te laten stoppen ofwel later. Ter hoogte van de brug moet je vermijden dat auto's daar nog net gaan proberen de fietsers voorbij te steken.	Bevel	veilig
128	De verkeersborden zone 30 Bevel (parking) staan laag en zijn niet zichtbaar.	Bevel	vlot
129	Meeste Bevelenaars gebruiken de route fietsstraat Noord-Zuid niet.	Bevel	anders
130	Maak van de Oude en Nieuwe Bevelsesteenweg eenrichtingsstraten met strook voor zwakke weggebruikers.	Bevel	veilig
131	Oude en Nieuwe Bevelsesteenweg enkelrichting maken lijkt mij een slecht idee. Dit veroorzaakt extra milieuvervuilende km's en bijzonder veel frustratie voor de mensen die in deze 2 straten wonen. Waarom niet focussen op een fietspad/wandel/voetpad op een aparte bedding op de Oude Bevelsesteenweg ? Het plaatsaanbod is er in ieder geval.	Bevel	veilig
132	Dit is een reactie van een autobestuurder. De bedoeling is om het autoverkeer voor kleine afstanden te ontmoedigen. Nu wordt het fietsen en wandelen ontmoedigd. In het voorstel om Maak van de Oude en Nieuwe Bevelsesteenweg eenrichtingsstraten met strook voor zwakke weggebruikers te maken kunnen de zwakke weggebruikers zich wel op een veilige manier in beide richtingen verplaatsen. De Oude Bevelsesteenweg heeft zelfs geen moordstrook. Het is een grote moordstrook. Doordat er 2 verbindingswegen zijn tussen de Oude en de Nieuwe Bevelsesteenweg valt dat omrijden best mee. Bovendien is er niet overal plaats voor een voetpad/fietspad. Ik vermoed dat dat er anders al lang zou geweest zijn.	Bevel	anders

133	Laat de 50 km per uur doorlopen vanuit centrum Bevel tot een eindje in de Oude Bevelsesteenweg.	Bevel	leefbaar
134	Extra signalisatie met verkeersremmer(bloembak) in Laarstraat ter hoogte van voetbal Bevel.	Bevel	leefbaar
135	Enkele personen vragen zich af of de Pastoor Van Tendelostraat en Kardinaal Cardijnstraat niet beter geknipt zou worden? Bijvoorbeeld ter hoogte van de rotonde. Dit zou dan een gelijkaardig effect hebben zoals Akendoren. De omrijfactor voor auto's uit de wijk is zeer beperkt, maar de mate van veiligheid én rust zou daardoor wel een sterk kunnen toenemen. Fietsers en voetgangers zouden dan nog wel door kunnen.	Bevel	leefbaar
136	Het parkeren op deel Bevel-Dorp richting Kessel gebeurt nu in bermen of op de eigen kavel. In de berm wordt niet altijd in dank afgenomen. Het bemoeilijkt de zichtbaarheid op een weg waar zeer snel wordt gereden én het zet aan tot extra verharding. Kan hier een oplossing voor gezocht worden? Wat met handelszaken op dat gedeelte? Waar kunnen / mogen de klanten van deze handelszaken parkeren?	Bevel	leefbaar
137	De Oude Bevelsesteenweg is alternatief traject tussen Herenthout en Lier en daardoor zeer druk en onveilig in het centrum van Bevel, en in het bijzonder Bevel-Dorp. Dat is toch niet de rol van Bevel? In de presentatie leek het ook dat Bevel niet deze rol moet opnemen.	Bevel	veilig
138	De Hoekstraat, waarom blijft het daar mogelijk om 'door te rijden'? Het wordt vaak als weg gesuggereerd in gps-systemen in plaats van Kiezelweg.	Bevel	leefbaar
139	Kan de grond van de oude bibliotheek (hoek Pastoor van Tendelostraat met Bevel-Dorp) niet meegenomen worden om het kruispunt veiliger / logischer te maken voor fietsers/voetgangers? Nu is er die bajonetbeweging, en dat is toch niet altijd even veilig. Er staat nog wel een elektriciteitskast in de weg en een aantal varkensruggen.	Bevel	veilig
140	Legebaan is te druk en het snelheidsregime ligt te hoog.	Nijlen	leefbaar

Vragen ter verduidelijking van het mobiliteitsplan

Onderstaand overzicht zijn vragen die gesteld werden en inhoudelijk door de medewerkers van het mobiliteitsplan beantwoord werden en/of in het plan verduidelijkt kunnen worden.

Algemene vragen

- Spreekt men in het mobiliteitsplan over **gemeentegrenzen of over dorpskernen**? Iemand die 500m van de kern van Bevel maar toch binnen de deelgemeente grenzen van Kessel woont hoort ook bij Bevel.
- Het mobiliteitsplan springt soepel om met het **openbaar vervoer**. Wat is de stand van zaken inzake openbaar vervoer? Hoe is dit verwerkt in het mobiliteitsplan? Hoe ziet dit er in het nieuw Regionaal Mobiliteitsplan uit? Hoe wordt er rekening gehouden met de hoge wachttijden voor openbaar vervoer?
- Blijven alle **bussen** behouden tot invoering nieuw vervoersplan? Zijn er nog concrete veranderingen voorzien voor de ingang van het nieuwe vervoersplan (cf. lijnen die geschrapt zullen worden)?
- Op de presentatie zie je dat het aanbod van **De Lijn en de NMBS** nog parallel blijft bestaan, namelijk allebei een oost west relatie. Moet dat voor de Lijn net geen Noord Zuid relatie zijn?
- Wat is de verwachting voor het **spoorverkeer**? Zal dit toenemen? Kan er meer duiding gegeven worden bij de **spooroverwegen en tunnels**?
- Zijn er al prioriteiten in de keuzes over de **overwegen**?
- Moeten er **overwegen** gesloten worden als het verkeer in totaal vermindert?
- Zijn de **sluitingen van de overwegen** enkel voor auto's?
- Hoe vaak kan je van **snelheidsregime** wisselen opdat je poorten nog efficiënt blijven?
- Zullen er minder mensen in de dorpskernen komen waardoor mogelijks het **dorpsgevoel** zal verminderen?
- Men spreekt van **verkeersluwe wijken**, maar waar gaat dit verkeer naartoe? Komt dit op andere wegen terecht? Zo ja, welke wegen zullen meer verkeer moeten slikken? Wat met de mensen die in **doorgangstraten** wonen?
- Hoe zien de **mobiliteitskamers en boomstructuren** er uit op plan?
- Ivm **mobiliteitskamers**: enkele straten waar auto's lastig op de baan komen, is het de bedoeling om dit mee te nemen in de uitwerking van de mobiliteitskamers?
- Waarom werd begonnen met een eenvoudige **mobiliteitskamer** (Bevel) en niet met een moeilijkere (Nijlen)?
- Wordt er in het mobiliteitsplan iets gezegd over **laadpalen voor elektrische wagens**?
- Wat met **brommers en elektrische fietsen** in Nijlen? Vaak zoeken waar mensen met een brommer wel of niet door mogen. Zijn jullie met beleid rond bromfietsen bezig?
- Waar komt de **fietsostrade** juist te liggen? Is het volledige traject al beslist?
- Hoe wordt omgegaan met **fietsstraten**?
- Een degelijk fietspad aanleggen heeft misschien meer impact dan een **fietsstraat**?
- Er kan volgens de aanwezigen niet genoeg ingezet worden op het verbeteren van de **veiligheid van de schoolomgeving**. Bovendien wordt gevraagd of de zone 30 in schoolomgeving wordt gerespecteerd
- Zullen inwoners van de betreffende wijken **inspraak** hebben als de gemeente, net zoals in Bevel, de principes van het mobiliteitsplan uit zal rollen?
- Waarom wordt er geen **tol gehoffen op de lokale wegen** in plaats van de grotere wegen (om het verkeer daar weg te krijgen)?

- Die **pijlen in het mobiliteitsplan**, is dat een soort ring, of hoe zien jullie dat?
- Verplaatst het leggen van een **tractorsluis** je verkeer niet gewoon?

Vragen over het mobiliteitsplan in Nijlen

- Is het misschien mogelijk om eens contact op te nemen met de Vlaamse waterwegen omdat er namelijk een doorgang is tussen het **weggetje rechtover Campus Vesta** en de kanaaldijk. Deze is volledig dichtbegroeid en niet toegankelijk, maar het zou een mooie en goedkope oplossing zijn voor **fietsers**.
- Wanneer wordt het **centrum van Nijlen** eindelijk heraangelegd? Het centrum van Nijlen moet fietsvriendelijker en -veiliger gemaakt worden.
- Hoe kan de **stationsomgeving** geoptimaliseerd worden?

Vragen over het mobiliteitsplan in Kessel Dorp

- Welke **wegmarkeringen** worden er waar juist gepland ter hoogte van het kruispunt **Stationssteenweg-Kleine Puttingbaan**?
- Hoe kunnen **fietsers** oversteken in de omgeving van **Kessel Station** als ze altijd moeten wisselen van enkel naar dubbel fietspad en vice versa?
- Kennen de **oversteekplaatsen** ter hoogte van **Kessel Station** een voorrang voor de fietser of voor de auto?
- Wanneer en waar komen de **fietsostrades**?
- Het mobiliteitsplan geeft aan dat het **lokale fietsnetwerk** op de **Oude Bevelsesteenweg** wordt uitgevoerd zoals in Bonheide. Wat moet ik me hierbij voorstellen?
- Wat gebeurt er met de **fietsverbindingen** (noord-zuid) aan de **Nete**. Komen er extra bruggetjes op de punten waar ze aantakken op de Netedijk?
- Vier **scholen** in Kessel is veel om verkeersveilig te houden. Waarom niet 1 grote scholencampus, die is naar **verkeersveiligheid** veel beter te handhaven
- Hoe ziet het **rondje Kessel** er uit?
- Is er nagedacht over het concept **afstandsparkeren op dorpsniveau**? Zou de Spar parking hiervoor gebruikt kunnen worden?
- Zullen de **parkeerplaatsen** aan de kerk verdwijnen?
- Heeft de volgorde waarin de **verkeerskamers** uitgewerkt worden een impact op de verkeerssituatie in Kessel?
- Kennen de **mobilitetskamers** enkel een uitgang naar Kessel, maar niet naar Bevel?
- Wordt er rekening gehouden met de **verkeerssituatie en circulatie** waar Kessel eindigt en Lier begint? Kan men nog steeds doorsteken?
- Waarom wordt een **tractorsluis** geplaatst als de weg wel kan gebruikt worden om de verkeersdruk op de wegen doorheen de dorpskernen te verlichten?
- Wat is de stand van zaken van het **complex project** (De Vos Kets)?

Vragen over het mobiliteitsplan in Kessel Statie

- Worden er enkel in de **Stationssteenweg verkeersstellingen** uitgevoerd, of ook op de sluiptwegen? Zijn de floating car data te raadplegen als burger?
- Is de **noord-zuid verbinding** onder het **fort** er al?
- Wordt er nog gewerkt op de **trage verbinding** aan het oosten van het **fort**? Kan een burger de tragewegenkaart inkijken?

- Rond het **fort** is er heel veel recreatie, ook tussen het fort en de Heide. Misschien is het mogelijke de Heidestraat **autoluw** in te richten en op te vatten als verbinding tussen het rondje Nijlen en rondje Kessel. De Heide kan terug open getrokken worden en verbonden worden met het fort als groene lob.
- Gaat de **Lindekensbaan** gedowngrade worden? Indien wel, waar zal het **verkeer** richting Emblem of noordzijde Lier dan naartoe gaan? Hier rijdt momenteel nog veel verkeer door.
- Waar heeft Lier **flexhaltes** voorzien ten noorden van het **Soldatenbos** (geel gebied op de kaart)? Waarom geen halte tussen Bartstraat en horeca zaak Voldaan aan Soldatenbos (paars), zodat mensen vanop de Bist door de dreef naar de N13 kunnen voor een bus? Zie ook onder. Bestaande haltes zijn blauw. Zo kunnen mensen uit de regio "Bist/Kloosterheide" waar we de bus schrappen langs de dreef (groen) met de fiets of te voet toch nog snel bij een halte geraken. Ook is dit een plek die meer en meer mensen bezoeken.
- Waar komt er in **Kessel Station** een **Hoppin-punt**?
- Uitdaging voor de **school**, want hoe zal deze omgeving zich evolueren wanneer er een aantal belangrijke ruimtelijke beslissingen in de toekomst liggen (fiets-o-strade, afschaffen spooroverwegen, vrachtrouten netwerk, ...). Hoe moet een school zich hierop voorbereiden?

Vragen over het mobiliteitsplan in Bevel

- Zullen **tractoren** tijdens proefopstelling nu uit dorp moeten blijven?
- De **Oude Bevelsesteenweg** is een zeer onveilige weg voor fietsers en voetgangers. De snelheid is hoog en er is geen ruimte voorzien voor trage weggebruiker. Zal hier iets aan **wijzigen**? Was er ooit niet gezegd dat deze ging afgesloten worden?
- Waarom voorziet de gemeente een **tractorsluis** op het kruispunt Netepad – Kruideniersstraat aan de oostzijde van het kruispunt én waarom niet aan de andere zijde? Als je het zou omdraaien, dan moet die tractorsluis misschien niet demonteerbaar zijn in geval van calamiteiten.