

gemeente Kalmthout - MOBILITEITSPLAN - FASE III
BELEIDSPLAN - ontwerp

INHOUD

| | |
|---|-----------|
| INHOUDSTABEL | 2 |
| FIGUREN | 3 |
| INLEIDING : PLANNINGSPROCES | 4 |
| LEESWIJZER | 5 |
| STAP 1: KEUZE VAN HET SCENARIO | 7 |
| 1.1. Inleiding | 8 |
| 1.2. Algemene Doelstellingen | 9 |
| 1.3. Keuze van het Scenario | 9 |
| STAP 2: BESCHRIJVING VAN HET MOBILITEITSBELEID PER WERKDOMEIN | 11 |
| 2.1. Werkdomein A: de Mobiliteitseffecten van de gewenste Ruimtelijke Ontwikkeling | 12 |
| 2.1.1. Ruimtelijke Aspecten | 12 |
| 2.1.2. Categorisering van de Wegen | 12 |
| 2.1.3. Recreatie en de Mobiliteitseffecten | 28 |
| 2.2. Werkdomein B: de gewenste verkeersstructuur | 29 |
| 2.2.1. Modal Split | 29 |
| 2.2.2. Verkeersveiligheid | 30 |
| 2.2.3. Voetgangers | 33 |
| 2.2.4. Fietsers | 34 |
| 2.2.5. Auto- en Vrachtverkeer | 39 |
| 2.2.6. Openbaar Vervoer | 41 |
| 2.3. Werkdomein C: Flankerende en Ondersteunende Maatregelen | 44 |
| 2.3.1. Informatie en Sensibilisatie | 44 |
| 2.3.2. Parkeren | 44 |
| 2.3.3. Vervoersmanagement | 44 |
| 2.3.4. Financiële Maatregelen | 45 |
| 2.3.5. Handhaving | 45 |
| 2.3.6. Organisatie verkeersbeleid in vier lagen | 45 |
| 2.3.7. Opmaak van een gemeentelijke Databank | 45 |
| 2.4. Werkdomein D: Samenhang tussen de werkdomeinen A, B en C | 46 |
| STAP 3: AKTIEPROGRAMMA | 48 |
| 3.1. INLEIDING | 48 |
| 3.2. VAN ALGEMENE DOELSTELLINGEN NAAR AKTIEPROGRAMMA | 48 |
| 3.3. VAN SCENARIO NAAR AKTIEPROGRAMMA | 48 |
| 3.4. HET AKTIEPROGRAMMA | 49 |
| 3.5. OVERZICHT VAN DE KORTE-TERMIJN-PROJECTEN | 58 |
| STAP 4: MONITORING EN EVALUATIE, ORGANISATIE VAN HET VERLOOP VAN HET VERDERE MOBILITEITSPROCES | 60 |

BIJLAGE : PROJECT BASISMOBILITEIT

LIJST VAN FIGUREN

| | | |
|------------|---|---------|
| FIGUUR 1: | SCENARIO - OVERZICHT _____ | 10 |
| FIGUUR 2: | RUIMTELIJKE ASPECTEN _____ | 13 |
| FIGUUR 3: | CATEGORISERING DER WEGEN: HOGERE OVERHEDEN _____ | 17 |
| FIGUUR 4: | CATEGORISERING DER WEGEN: STAP 1: KEUZES VAN DE HOGERE OVERHEDEN _____ | 20 |
| FIGUUR 5: | CATEGORISERING DER WEGEN: STAP 2: (INTER)LOKALE WEGEN TYPE I _____ | 22 |
| FIGUUR 6: | CATEGORISERING DER WEGEN: STAP 3: LOKALE WEGEN TYPE II _____ | 25 |
| FIGUUR 7: | AFBAKENING BEBOUWDE KOMMEN _____ | 23 |
| FIGUUR 8: | CATEGORISERING DER WEGEN: OVERZICHT VAN DE REGIO _____ | 27 |
| FIGUUR 9: | ONGEVALLen - LICHAAMELIJK LETSEL 1997-1999 _____ | 31 |
| FIGUUR 10: | ONGEVALLen - FIETSERS _____ | 32 |
| FIGUUR 11: | FIETSNETWERK _____ | 36 |
| FIGUUR 12: | GEBRUIK VAN DE FIETSVOORZIENINGEN _____ | 37 |
| FIGUUR 13: | UITTREKSEL UIT HET PROVINCIALE FIETSNETWERK VOOR DE REGIO _____ | 38 |
| FIGUUR 14: | AUTONETWERK - OVERZICHT _____ | 40 |
| FIGUUR 15: | OPENBAAR VERVOERNETWERK - OVERZICHT _____ | 43 |
| FIGUUR : | PROJECT BASISMOBILITEIT - 'DE LIJN' _____ | BIJLAGE |

INLEIDING

PLANNINGSPROCES

- De gemeente Kalmthout heeft convenant nr. 11.022/0 afgesloten.
- De oriëntatienota werd reeds conform verklaard dd.09/04/1998.
- Op 28.09.1999 werd tijdens de begeleidingscommissie de synthesenota en het concept van de verantwoordingsnota een eerste maal besproken.
- Op 7.6.1999 had een overlegvergadering plaats tussen AWW, provincie Antwerpen en de gemeentebesturen van Essen, Kalmthout en Wuustwezel.
- Een tweede bespreking van de synthesenota vond plaats tijdens een vergadering van de begeleidingscommissie dd. 25.2.2000, aanwezigen: AWW, provincie Antwerpen, De Lijn en gemeentebestuur Kalmthout
- Stuurgroep verkeer, zitting dd. 29.3.2000, bespreking synthesenota
- bespreking in audit van 20 april 2000
- bespreking fase III versie 1 (concept) in Gemeentelijke Begeleidingscommissie dd. juni 2001
- bespreking fase III versie 1 (concept) in stuurgroep verkeer dd. juni 2001
- bespreking fase III versie 2 (ontwerp) in Gemeentelijke Begeleidingscommissie dd. oktober 2001
- bespreking fase III versie 2 (ontwerp) in stuurgroep verkeer dd. september 2001

AFGESLOTEN (OF IN ONTWERP) MODULES EN BIJAKTES :

- bijakte 1A subsidiëring
- bijakte doortocht N133 - Nieuwmoer
- projectbijakte 5 : N117 doortocht Achterbroek
met bijakte 13 : doortocht Achterbroek
met bijakte 17A : wegverlichting langs N117 - doortocht Achterbroek (in ontwerp)
- projectbijakte 1 met module 13/1 : fietspad langs N122 tussen kmpt 9,300 en 10,300
- projectbijakte 2 met module 13/2 : fietspad langs N117 tussen kmpt 13,100 en 15,000
- projectbijakte 3 met module 13/3 : fietspad langs N111 tussen kmpt 12,500 en 15,000
- projectbijakte 4 met module 13/4 : fietspad langs N133 tussen kmpt 19,000 en 21,100
en tussen 21,300 en 22,750
- projectbijakte 6 met module 13/6 : fietspad langs N117 tussen kmpt 7,800 en 8,250

S A M E N S T E L L I N G G E M E E N T E L I J K E S T U U R G R O E P
V E R K E E R

- René Francken, schepen-voorzitter
- Theo Hense, Rijkswacht Kalmthout
- Monique Aerts, raadslid AGALEV
- Patrick Cools, raadslid VU
- Rob Ribbens, raadslid CD&V
- Dirk Erreygers, raadslid CD&V
- Frans Beyers, raadslid CD&V
- Koen Vanhees, raadslid Vlaams Blok
- Marcel Geysen, werkgroep N117
- Hans Geldhof, lid aktiegroep Withoeflei
- Albert Claes, schoolcomité ERASMUS basisschool
- Lief Niemans, schoolcomité KADRIE basis- en kleuterschool
- Celest Cassimon, voorzitter gemeentelijke bejaardenraad
- Ludo Decaigny, voorzitter UNIZO-Kalmthout
- Guido Van Meel, politie Kalmthout
- Rudy Verbeeck, politiecommissaris Kalmthout
- Joris Verbeeck, bewoner wijk Heide
- Jan Wiercx, bewoner wijk Centrum
- Willy De Puydt, afgevaardigde fietsersbond
- Nadia SPITAEELS, afgevaardigde AGALEV
- Tom Janssens, mobiliteitsambtenaar-secretaris

S A M E N S T E L L I N G G E M E E N T E L I J K E
B E G E L E I D I N G S C O M M I S S I E

- voor NMBS: Dhr. Van Ingelghem, regiomanager of zijn afgevaardigde dhr. Buys
- voor De Lijn: Mevr. Ria Phillips, regiomanager of haar afgevaardigde Vic Diercx, bijgestaan door Stefan Van den Abeele, stafmedewerker exploitatie
- voor AWW : Mevr. Cathérine Hoebeeck, mobiliteitsbegeleider, bijgestaan door dhr.Luc Borremans, districtschef
- voor de provinciale dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit : Mevr. Indra Mommen
- voor het Kalmthouts gemeentebestuur : dhr. René Francken, schepen en Tom Janssens, mobiliteitsambtenaar

LEESWIJZER:

In STAP 1 wordt het scenario beschreven, hierin worden de grote lijnen van het mobiliteitsbeleid uiteengezet.

In STAP 2 wordt dit scenario verder uitgewerkt in wensstructuren per werkdomein : de ruimtelijke wensstructuren, de gewenste verkeersstructuur en de flankerende en ondersteunende maatregelen.

In STAP 3 worden de algemene doelstellingen, het scenario en de wensstructuren per werkdomein omgezet in een actieprogramma en worden de prioriteiten aangeduid.

In STAP 4 wordt tot slot beschreven hoe dit mobiliteitsbeleid zal worden opgevolgd en bijgestuurd en hoe de organisatie verloopt.

S T A P 1 : K E U Z E V A N H E T S C E N A R I O

1.1. INLEIDING

Een ongewijzigd beleid heeft ongetwijfeld een verdere stijging van het autobezit en het autogebruik tot gevolg. Diverse oorzaken liggen hier aan de basis, o.a. het groeiend professionalisme, een stijging van de vrije tijd en actieve vrijetijdsbesteding, enz.. Maar ook oorzaken die we als overheid (deels) zelf in de hand hebben zoals de verkeersonveiligheid waardoor men de fiets sneller 'op stal' laat en ruimtelijke problemen zoals lintbebouwing, verspreide bewoning, enz.. Hierdoor zal de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid nog verergeren en het gebruik van de fiets als alternatief komt opnieuw meer in het gedrang. We komen dus in een vicieuze cirkel terecht. Plaats dit verhaal naast het huidige kwaliteitsgebrek van het openbaar vervoer, deels ook weer ten gevolge van de moeilijke ruimtelijke structuur, en de cirkel is helemaal rond.

TABEL 1: AANTAL MOTORVOERTUIGEN, GEMIDDELD AANTAL KILOMETERS PER JAAR EN TOTAAL AANTAL KILOMETERS PER JAAR IN BELGIË

| | AANTAL MOTORVOERTUIGEN | GEMID. AANTAL KILOMETERS PER VOERTUIG PER JAAR IN KILOMETERS | VOERTUIGENKILOMETERS (IN MILJARD) |
|------|---------------------------|---|--------------------------------------|
| 1979 | 3.654.738 | 12975 | 47,42 |
| 1984 | 3.916.518 | 13451 | 52,68 |
| 1989 | 4.439.889 | 15417 | 68,45 |
| 1994 | 5.046.228 | 15705 | 79,25 |
| 1999 | 5.596.273 | 15923 | 89,11 |

Uit tabel 1 blijkt dat zowel het autobezit als het autogebruik de afgelopen decennia sterk is gestegen. Een wijziging van het mobiliteitsbeleid is dan ook noodzakelijk. Diverse beleidsdomeinen hebben hun invloed op de vervoerskeuze. Een aanpak kan alleen maar werken als op AL deze beleidsdomeinen inspanningen worden geleverd: ruimtelijke ingrepen maar ook ingrepen op het vlak van de veiligheid, de leefbaarheid en vooral de alternatieven meer kansen geven, positief discrimineren. Al deze projecten, vaak van eerder praktische aard, moeten worden ondersteund door bijkomende acties zoals informatie, sensibilisatie, enz..

In de synthesesnota werden naast het trendskenario twee duurzame scenario's ontwikkeld. De twee scenario's zijn eigenlijk te beschouwen als nuances, niet zozeer als twee duidelijk verschillende visies. Het ene legt de nadruk op het langzaam verkeer en dan vooral de fiets als alternatief vervoermiddel, het tweede op het openbaar vervoer.

De fiets is, zeker in de landelijke gemeenten, een goed alternatief voor de verplaatsingen tot maximaal een vijftal km. Voor langere afstanden is het openbaar vervoer meer aangewezen. Het uiteindelijke scenario is dan ook een combinatie van de twee.

1.2. ALGEMENE DOELSTELLINGEN

Het beleid moet volgende algemene doelstellingen realiseren:

- ◆ het gebruik van de alternatieven voor de auto (de fiets voor de korte afstanden en de trein voor de langere afstanden) stijgt
- ◆ de verkeersleefbaarheid verbetert
- ◆ het aantal ongevallen daalt.

Het referentiekader voor het mobiliteitsplan wordt gevormd door het mobiliteitsbeleid van de 'hogere overheden'. Vermeldenswaard zijn het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen.

1.3. KEUZE VAN HET SCENARIO

Volgend streefbeeld wordt als 'kapstok' gebruikt in de verdere ontwikkeling van het beleidsplan, het is, zoals eerder reeds aangehaald, een combinatie van beide voorgestelde duurzame scenario's:

- ◆ bestaande kernen verdichten en de open ruimte tussenin vrijwaren van (lint)bebouwing:
 - de centrale woonband bestaande uit de drie woonkernen Dorp, Centrum en Heide als belangrijkste verdichtingszone
 - de landelijke woonkernen Achterbroek en Nieuwmoer als bijkomende verdichtingspunten.
- ◆ prioriteit aan de alternatieven:
 - de fiets voor de afstanden tot 5 à 10 km
 - het openbaar vervoer voor de langere afstanden
- ◆ een (inter)lokaal fietsroutenetwerk langsheen de secundaire wegen en de (inter)lokale verbindings- en ontsluitingswegen
- ◆ een langzaam-verkeersas doorheen de centrale woonband, langsheen de spoorlijn
- ◆ een diffuus netwerk gericht op langzaam verkeer in de woonkernen
- ◆ prioritaire fietsroutes tussen Nieuwmoer, Achterbroek en Kalmthout (scholen, diverse functies en station Kalmthout)
- ◆ de spoorlijn 12 (Antwerpen - Essen) als ruggengraat van het openbaar-vervoer-netwerk
- ◆ stations als knooppunten van het openbaar-vervoer-netwerk:
 - stations Kalmthout en Heide als openbaar-vervoer-knooppunten van intergemeentelijk niveau
 - halte Kijkuit wordt geselecteerd als lokaal knooppunt
- ◆ een nieuwe oost-west-verbinding per openbaar vervoer als ontsluiting van de regio naar het havengebied en als verbinding met de gemeenten ten oosten van Kalmthout
- ◆ bijkomend voor- en natransport vanuit de landelijke wijken Achterbroek en Nieuwmoer per openbaar vervoer naar de knooppunten.

zie figuur 1: samenvatting gekozen scenario

*stap 2:
beschrijving van de doelstellingen
van het mobiliteitsbeleid per
werkdomein*

2.1. WERKDOMEIN A: DE MOBILITEITSEFFECTEN VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Er is nog niet gestart met de opmaak van het gemeentelijk structuurplan. De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen die in het mobiliteitsplan worden aangehaald zijn opgesteld op basis van bestaande beleidsplannen, startnota's e.d. en zullen na de opmaak van het ruimtelijk structuurplan moeten worden bijgeschaafd.

Toch moeten we nu al een aantal randvoorwaarden aanreiken die tijdens de opmaak van het structuurplan verder moeten worden bestudeerd en uitgewerkt.

2.1.1. RUIMTELIJKE ASPECTEN

Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen zijn onlosmakelijk verbonden met elkaar. Woonplaats, werkplaats ligging van handelszaken, enz. bepalen voor een groot stuk de verplaatsingsbehoefte en keuze van vervoermiddel.

Meer dan 80% van de Kalmthoutse bevolking woont in één van de woonkernen. Het overgrote deel in de zogenaamde 'centrale woonband' bestaande uit de wijken Dorp, Centrum en Heide. Daarnaast zijn er nog twee meer landelijke kernen nl. Nieuwmoer en Achterbroek. Deze 5 woonkernen zijn de belangrijkste verdichtingszones. Door z'n parallelle ligging aan de spoorlijn en de drie stations biedt vooral de centrale woonband interessante mogelijkheden. Vooral de stationsomgevingen verdienen grote aandacht, een sterke inrichting van de ruime omgeving is noodzakelijk. Lintbebouwing tussen de woonkernen, langs de verbindingswegen, moet worden vermeden.

Het bedrijventerrein 'Bosduin' ligt korter bij het hoofdwegennet dan 'Rijkmaker', er is trouwens een vrachtroute mogelijk die geen enkele woonkern doorkruist. Daarnaast is de gewestweg waarlangs Bosduin zich bevindt een secundaire weg type I, Rijkmaker ligt langsheen een lokale verbindingsweg. Wat mobiliteit en verkeersleefbaarheid betreft is uitbreiding van Bosduin dan ook te verkiezen boven Rijkmaker. Afspraken met de buurgemeenten zijn noodzakelijk, beide zones lopen immers door over de gemeentegrenzen heen : Bosduin ligt deels in Kapellen en Rijkmaker deels in Essen. De bedrijven bevinden zich in beide gevallen deels langs zijstraten van de gewestwegen maar ook deels (hoofdzakelijk winkels uit de bouwsector en garages) als een lint langsheen de gewestweg.

zie figuur 2: ruimtelijke aspecten

2.1.2. CATEGORISERING VAN DE WEGEN

(a) inleiding

In navolging van de hogere overheden dient ook de gemeente Kalmthout in het kader van het mobiliteitsplan en van het structuurplan een wegencategorisering op te stellen. Vlaanderen en de provincie hebben dit reeds gedaan in hun structuurplannen, tot en met de categorisering van de secundaire wegen, de categorisering van de lokale wegen moet op gemeentelijk vlak worden uitgewerkt.

De belangrijkste doelstelling van die categorisering is een afstemming van functie gewenst gebruik, inrichting en effectief gebruik. Gemotoriseerd verkeer en zeker het vrachtverkeer en doorgaand verkeer moeten zo lang mogelijk op de belangrijkste wegen blijven en sluipverkeer moet worden voorkomen. Een bijkomend voordeel is dat inspanningen zoals herinrichtingen kunnen worden geconcentreerd op een beperkt aantal punten.

Door de centrale ligging van Kalmthout binnen de driehoek gevormd door A12, A1 en de autoweg tussen Breda, Roosendaal en Bergen-op-Zoom, is er een aanzienlijk aandeel "doorgaand" verkeer komende van de buurgemeenten naar het havengebied, de hoofdwegen en Roosendaal.

Wat de oost-westelijke bewegingen betreft : deze zijn beperkt door de aanwezigheid van de spoorlijn Antwerpen-Roosendaal.

Het verschil tussen een gewestweg als de Brasschaatsteenweg en een doodlopend straatje als de Watertorendreef is duidelijk. In het eerste geval spreken we over een baan die naast bestemmingsverkeer ook een groot aandeel doorgaand en zwaar verkeer moet verwerken en die door de hogere overheid als secundaire weg type I werd geselecteerd. Het tweede voorbeeld is een straatje waar buiten de 9 gezinnen die er wonen en hun bezoekers, niemand iets verloren heeft.

Als we echter de Vogelenzangstraat gaan vergelijken met bijvoorbeeld de Verbiststraat ligt het al wat moeilijker. Er zijn nochtans verschillen: de Vogelenzang kruist de spoorweg, de Verbiststraat loopt er als het ware dood op. De Vogelenzangstraat sluit twee gewestwegen kort, de Verbiststraat niet. Overeenkomsten zijn de vele zijstraatjes met woningen.

(b) afstemming van categorie, functie inrichting en gebruik

Het is m.a.w. geen evidente opgave, toch dienen we een eenduidige categorisering te realiseren. Aan elke weg moeten we een functie en een categorie vastknopen en bepalen hoe die weg moet worden ingericht om oneigenlijk gebruik te voorkomen. Zo krijgen we op termijn een consequente en eenvormige inrichting van onze wegen die de weggebruiker duidelijke signalen geeft wat van haar of hem wordt verwacht.

De lokale wegen type III (woonstraten en landelijke wegen) moeten zo worden ingericht dat oneigenlijk gebruik wordt voorkomen. Verblijfsgebieden moeten worden ingericht in zone-30- en woonerffilosofie. Doortochten (dit zijn de wegvakken van de verbindings- en ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom) moeten prioritair worden aangepakt.

In de categorisering moeten we rekening houden met drie functies: verbinden, ontsluiten en toegang geven (of verblijven) maar ook de nodige aandacht besteden aan de activiteiten bebouwing, intensiteiten, voorzieningen, het parkeren, enz.

Het Structuurplan Vlaanderen stelt volgende categorieën van wegen voor:

| categorie | hoofdfunctie | aanvullende functie | inrichting |
|----------------------------------|--|-----------------------------|--|
| HOOFDWEG | verbinden op internationaal niveau | verbinden op Vlaams niveau | autosnelweg naar Europese normen |
| PRIMAIRE WEG categorie I | verbinden op Vlaams niveau | verzamelen op Vlaams niveau | autosnelweg stedelijke autosnelweg autoweg (2x2 of 2x1), weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling |
| PRIMAIRE WEG categorie II | verzamelen op Vlaams niveau | verbinden op Vlaams niveau | autoweg (2x2 of 2x1), weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling |
| SECUNDAIRE WEG | verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau | toegang geven | weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling doortochten in bebouwde kom |
| LOKALE WEG | toegang geven | | weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling |

Onderstaand overzicht voor de lokale wegen werd afgeleid van "richtlijnen voor de categorisering der wegen" door Valère Donné.

| | LOKALE WEG TYPE I lokale verbindingsweg | LOKALE WEG TYPE II lokale ontsluitingsweg | LOKALE WEG TYPE III woonstraat | LOKALE WEG TYPE III landelijke weg |
|----------------------------------|---|---|--|---|
| hoofdfunctie | verbinden op lokaal en interlokaal niveau | verzamelen / ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau | verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie) | ontsluiten van het buitengebied, recreatief fietsen toegang geven tot aanpalende percelen |
| aanvullende functies | ontsluiten en toegang geven | verbinding geven | | |
| mogelijke toepassingen | verbinden van: kernen onderling kernen met een centrum kernen met hoger wegennet verbinding van hoofddorpen met stedelijk gebied | uitgaand verkeer verzamelen naar een weg van hogere orde verdeling van het ingaand verkeer in het gebied ontsluit een lokaal gebied (Wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere orde | enkel bestemmingsverkeer | beperking in gebruik zijn mogelijk (landbouwweg, fietsweg, ...) |
| doorstroming | doorstroming is ondergeschikt aan verkeersleefbaarheid | ontsluitingsfunctie primeert | verblijfsfunctie primeert | |
| relatie met toegang geven | geen gescheiden afwikkeling ook niet voor toegang geven - toegang geven moet niet worden afgebouwd | toegang geven neemt belangrijke plaats in | enkel bestemmingsverkeer overige verkeer wordt geweerd | beperking in gebruik zijn mogelijk (landbouwweg, fietsweg, ...) |
| openbaar vervoer | bijkomende functie: kan belangrijke openbaar-vervoersas zijn doorstroming van regionaal verbindende openbaar vervoerlijnen primeert | de weg kan een belangrijke functie vervullen in het ontsluitend openbaar vervoer | | |
| verkeersafwikkeling | scheiding van fiets- en autoverkeer is gewenst | | | |

Belangrijk is ook te vermelden dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitgaat van een zogenaamde boomstructuur. Dit heeft als gevolg dat het verkeer via welbepaalde routes naar het hoofdwegennet wordt geleid. Het is dus niet de bedoeling het verkeer diffuus te verspreiden over het wegennet. Een consequent doorgedreven hiërarchie en bijhorende herinrichtingen zou een kanalisering tot gevolg kunnen hebben. Het is maar de vraag of de belangrijkste wegen van ons wegennet deze extra druk bijkomend kunnen verwerken. Een meer gedetailleerd multimodaal model dringt zich dan ook op om deze en andere acties te kunnen inschatten. Bovendien moeten we er rekening mee houden dat de hoogste concentratie aan bewoning en activiteiten langsheen deze belangrijke wegen zit.

(c) keuze van de hogere overheden

figuur 3: categorisering der wegen: keuzes van de hogere overheden

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

In onze omgeving worden twee hoofdwegen geselecteerd nl. A1/E19 Antwerpen – Breda en de A12 (havenweg) Antwerpen – Bergen-op-Zoom. Neem hierbij de autosnelweg Bergen-op-Zoom – Roosendaal – Breda (A58) en de driehoekige structuur rondom Kalmthout is "rond". Alle wegen op het grondgebied van Kalmthout zijn secundaire of lokale wegen.

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE ANTWERPEN

Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen zijn:

- secundaire wegen type I, wegen die een verbindende functie hebben op provinciaal niveau
- secundaire wegen type II, wegen die een verzamelfunctie hebben voor een kleinstedelijk gebied en een economisch knooppunt naar het hoofdwegennet
- secundaire wegen type III, steenwegen met een gemengde beperkte verbindings- en ontsluitingsfunctie die dragers van belangrijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen zijn.

Het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen voorziet in en rond Kalmthout een aantal secundaire wegen. Uit het overzicht blijkt dat de provincie Antwerpen eerder schaars omspringt met het statuut "secundaire weg". Van de 4 gewestwegen die Kalmthout doorkruisen wordt één weg volledig als type I (N117) en één weg gedeeltelijk als type II (N111) geselecteerd. Rondom Kalmthout wordt de driehoekige structuur versterkt door de oude steenwegen N1 en N11 te selecteren als secundaire weg type III. Dit zullen in de toekomst belangrijke trajecten voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer worden.

| | | |
|------|---------|---|
| N117 | type I | vormt een kortsluiting tussen de A1 t.h.v. Antwerpen en de Nederlandse stad Roosendaal. Dit is een noord-zuid-verbinding die de maas tussen A1 en A12 verkleint. |
| N111 | type II | als ontsluiting van onze regio naar de haven. <i>(Opmerking: Op grondgebied Stabroek en Kapellen is de selectie nog niet gebeurd, verschillende denkplannen zijn nog mogelijk. De discussie hangt samen met de toekomst van de Leugenbergbocht en de op- en afritten van de havenweg (A12) te Hoevenen, Kapellen en Stabroek. Momenteel is een streefbeeldstudie in opmaak. De gemeente Kalmthout is lid van de projectleiding.)</i> |

Verder spreekt het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen over filters, dit zijn ingrepen die het oneigenlijk verkeer op wegen moeten ontmoedigen, Vooral als wegen hoofdwegen kortsluiten is dergelijke aanpassing noodzakelijk. Dit is b.v. het geval met de N117.

(d) de historische achtergrond

De eerste kernen zijn ontstaan op de droge en hoger gelegen plaatsen, tussen de waterlopen in en buiten de depressies. Zo ontstonden een aantal kleine kernen langsheen de nu nog belangrijke wegen: Dorp, Hillo (Achterbroek) en Kruisstraat en in latere fase ook Centrum en Nieuwmoer. Tot op de dag van vandaag treffen we in het landbouwgebied kleine clusters van woningen aan, meestal betreft het hier groeperingen van landbouwbedrijven.

Wat de eerste ontwikkeling betreft zijn de oude wegen N122 (als verbinding tussen Antwerpen en Nederland), N117 (als oud tracé van de postkoets) en de verbindingswegen tussen deze woonkernen sterk structurerend. Vanuit de eerste nederzettingen groeien ze in linten via die verbindingswegen naar elkaar toe. Stilaan ontstond ook de langgerekte structuur van het centrumgebied.

In een volgende fase strekten de historische kernen zich steeds verder uit (vooral Kijkuitstraat, Bareelstraat en de zone tussen Rode Weg en Kapellensteenweg vallen op). Ook ontstaan er nieuwe kernen zoals o.a. Achtzaligheden.

De aanleg van de spoorlijn Antwerpen-Roosendaal ligt aan de basis van een echte gedaanteverwisseling van de gemeente. We zien duidelijk verdichting en bundeling van functies rondom de stations en de spoorlijn zelf vormt een fysieke barrière die het centrumgebied langs westelijke zijde afbakt. Door deze nieuwe verbinding met Antwerpen wordt Kalmthout nog attractiever voor dagjestoeristen uit Antwerpen. Stilaan verschijnen ook de eerste buitenverblijven en ontwikkelt zich als laatste de wijk Heide waar naast een vrij verdichte kern rond de Heidestatiestraat, de woonparkzone opvalt die zich verder uitstrekt in Kapellen(bos).

Momenteel kunnen we wat de nederzettingenstructuur betreft spreken van een centrale woonband bestaande uit de naar elkaar gegroeide wijken Dorp-Heuvel, Centrum en Heide (met telkens een verdichting in de historische centra) en twee meer afgelegen landelijke kernen Achterbroek en Nieuwmoer. Daarnaast bevinden zich nog losse clusters van hoofdzakelijk landbouwbedrijven in het agrarische gebied. Rondom de centrale woonband bevinden zich zones (o.a. woonparkzones) welke worden gekenmerkt door grote tot zeer grote percelen.

Uit de Ferrariskaart (18^e eeuw) blijkt dat de huidige structuur in grote lijnen reeds lang bestaat. Wijk Heide ontbreekt nog. Verder zijn er geen duidelijke grote wegen tussen de huidige centrale woonband en de wijken Achterbroek en Nieuwmoer. Diverse, nu eerder landelijke wegen bestaan reeds, sommigen echter over lichtjes andere tracés

(e) de categorisering der wegen op het Kalmthouts grondgebied

In vier stappen wordt een categorisering van het Kalmthoutse wegennet uitgewerkt.

- STAP 1:** de keuze van de hogere overheden
- STAP 2:** LOKALE WEG TYPE I (lokale verbindingsweg): die wegen die één van de "hoofddorpen" van de regio met een weg van hogere orde verbindt of die "hoofddorpen" onderling verbinden
- STAP 3:** LOKALE WEG TYPE II (lokale ontsluitingsweg): verbinding en ontsluiting van woonkernen
- STAP 4:** LOKALE WEG TYPE III (woonstraat of landelijke weg) alle overige wegen worden als louter lokale wegen geselecteerd. Hier kan nog een onderscheid worden gemaakt tussen wegen die in bebouwde zones (woonstraten) en wegen die in landelijk gebied liggen (landelijke wegen).

STAP 1 : DE KEUZE VAN DE HOGERE OVERHEDEN

| secundaire wegen | |
|-------------------------|--|
| N117 (type I) | volledig op Kalmthouts grondgebied |
| N111 (type II) | gedeelte vanaf kruispunt Achterbroek richting Putte (tussen N117 en N11) |

figuur 4: categorisering der wegen: stap 1: de keuzes van de hogere overheden

De geselecteerde wegen met een ontsluitende of verbindende functie op lokaal of hoger niveau komen in aanmerking voor een "vlottere" doorgang, zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid welke steeds primeren in de woonkernen boven de doorstroming. Er dient m.a.w. voor het ganse traject een snelheidsregime te worden opgebouwd, aangepast aan de omgeving van de weg. Zo kan voor de hoogste orde van wegen een regime (90) - 70 - 50 - (30) worden uitgewerkt, daar waar voor de lagere orde het maximum op 70 km/u wordt gebracht.

Zeker voor het vrachtverkeer geldt de regel : zo lang mogelijk op de hoogste orde van de wegen blijven. Voor het grondgebied van Kalmthout betekent dit zo veel mogelijk gebruik maken van de secundaire wegen.

De secundaire wegen: beperken van conflicten zeker buiten de woonkernen. De secundaire wegen zullen steeds een grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer moeten verwerken, scheiding van het verkeer zal dan ook noodzakelijk zijn, ook in de woonkernen.

De verblijfsgebieden (bebouwde kommen) dienen te worden afgebakend met duidelijke 'poorten'. Ingrepen politiereglementen, e.d. moeten consequent zijn : hogere orde weg kan drukker en sneller, lagere orde weg moet trager en meer ontrading van de auto. Tot slot dienen een aantal ondersteunende maatregelen zoals aangepaste bewegwijzering de beslissing te versterken.

Opmerking : 'In opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap heeft het Antwerps provinciebestuur een studie van de bebouwde kommen uitgevoerd. Op een objectieve, modelmatige manier werd voor de gewestwegen een nieuwe afbakening voorgesteld. Het Kalmthouts gemeentebestuur heeft n.a.v. dit dossier een aantal opmerkingen geformuleerd. Het betreft de voorgestelde onderbrekingen in de bebouwde kommen van de centrale woonband (N122 - Kapellensteenweg) en de onderbreking langs Heuvel - Statiestraat (N111). De bebouwing langs deze wegvakken is inderdaad anders van uitzicht (parkachtig karakter: grote tuinen met eerder grote en vaak oudere woningen / villa's). Ze zijn echter een onderdeel van en geen onderbreking in de dorpskern. In figuur 7 wordt de huidige situatie en de gewenste situatie volgens de provincie weergegeven.

figuur 7; huidige afbakening van de bebouwde kommen en de gewenste situatie volgens de provinciale studie

STAP 2 : DE LOKALE WEGEN TYPE I; LOKALE VERBINDINGSWEGEN

wegen die "hoofddorpen" onderling verbinden of één van de "hoofddorpen" van de regio met een secundaire weg verbinden

| lokale verbindingswegen type I | |
|--|---|
| N122 | verbinding Essen - Kalmthout - Kapellen |
| N111 (deel Wuustwezel tot kruispunt Achterbroek) | verbinding Wuustwezel - Kalmthout - Stabroek ontsluiting Wuustwezel naar secundaire weg N117 |
| N133 | verbinding Essen Wuustwezel |

figuur 5: categorisering der wegen: stap 2: lokale verbindingswegen type I

Voor de lokale wegen van type I geldt dat buiten de woonkernen fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn, binnen de woonkernen moet gemengd verkeer worden overwogen, enkel als de intensiteiten van motorvoertuigen of fietsers (fietsroutes) te hoog zijn, zijn afzonderlijke voorzieningen aangewezen.

stap 3 : de LOKALE WEGEN TYPE II; lokale ontsluitingswegen

wegen die één van de woonkernen (of KMO-zones) van de regio naar een secundaire weg of lokale weg type I ontsluiten of die woonkernen onderling verbinden

| lokale ontsluitingswegen type II | |
|--|---|
| Beauvoislaan + gedeelte Heikantstraat | ontsluiting Heide naar N117 |
| Max Temmermanlaan | ontsluiting Heide naar N111; opmerking: gezien de ligging, het uitzicht, de beschikbare breedte, de fietsvoorzieningen van de Max Temmermanlaan en gezien de gewenste structuur van het Heidestatieplein wordt de Max Temmermanlaan verkozen boven de Canadezenlaan als ontsluiting van Heide naar de N111. |
| Heidestatiestraat | ontsluiting Heide naar N111 en N122 |
| Darm + deel Zilverenhoeksteenweg en Nieuwmoer-Dorp | ontsluiting Nieuwmoer naar N117; opmerking : gezien de ligging, de mogelijkheden en het huidig gebruik wordt Darm verkozen boven de Zilverenhoeksteenweg. |
| Jos Tilborghsstraat | verbinding Nieuwmoer - Achtmaal (Zundert NL) |
| Franseweg (deel) | ontsluiting KMO-zone Bosduin naar secundaire weg N117 |
| zoekzone 1 en 2 | Als bijkomende ontsluiting van wijk Centrum naar de secundaire wegen N117 en N111 worden 2 zoekzones aangeduid waarin bijkomende potentiële lokale ontsluitingswegen kunnen worden geselecteerd. |

figuur 6: categorisering der wegen: stap 3: lokale ontsluitingswegen type II

Sommige belangrijke lokale wegen zoals Beauvoislaan, Max Temmermanlaan, enz. liggen voor grote wegvakken in woongebied. Uiteraard moet hier dan ook de regel gelden dat deze in de woonkernen als woonstraten worden ingericht (cfr. doortochten op gewestwegen). Ook hier moeten afzonderlijke fietsvoorzieningen worden beperkt tot de wegvakken buiten de woonkernen. Enkel als de intensiteiten van motorvoertuigen of fietsers (fietsroutes) te hoog zijn, zijn afzonderlijke voorzieningen aangewezen.

Opmerking m.b.t. de zoekzones : een theoretische boomstructuur is één zaak, realistische verkeersstructuur een andere. Geen van de wegen op Kalmthouts grondgebied is voldoende uitgerust om er al het verkeer op te bundelen. Er moet een evenwicht worden gezocht tussen het voorkomen van doorgaand verkeer op de lokale wegen enerzijds en een realistische spreiding van de druk over de beschikbare wegen anderzijds. Daarom worden in het gemeentelijk mobiliteitsplan twee zoekzones aangeduid die de mogelijkheid om bijkomende lokale ontsluitingswegen type II te selecteren open laat. Het betreft ontsluitingswegen vanuit de woonwijk Centrum naar de secundaire wegen N117 en N111.

STAP 4 LOKALE WEGEN TYPE III

Alle overige wegen worden geselecteerd als lokale woonstraten of landelijke wegen (lokale wegen type III)

De woonstraten dienen aangelegd te worden met ontwerpsnelheid 30 km/u. Een officieel zone-30-statuut is echter niet steeds noodzakelijk. Om het verkeer op de lokale wegen III te beperken kunnen verschillende acties worden ondernomen : verbindingen doorknippen, selectief afsluiten (uitzonderingen voor fietsers, openbaar vervoer, enz.), eenrichtingsverkeer, reismogelijkheden voor fietsers korter (en sneller) maken en tonnenmaatbeperkingen. Gemengd verkeer is ook de regel in de woonstraten en

landelijke wegen (lokale wegen type III). Uitzonderingen kunnen worden gemaakt voor verbindende fietsroutes en moeten worden gemaakt voor de zogenaamde non-stop-fietsroutes. Het autoverkeer zal (mag) niet van dien aard zijn dat scheiding noodzakelijk is. Oneigenlijk gebruik van deze wegen moet ten allen tijden worden vermeden. Woonstraten en zeker kortsluitingen tussen doorgangswegen dienen te worden heringericht en indien nodig afgesloten.

Verder moeten we aandacht besteden aan de laagste orde van wegen : doorsteekjes en kerkwegeltjes, deze zijn van groot belang voor een aantrekkelijk en fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk. De opmaak van een inventaris en het terug openstellen van afgesloten wegeltjes dringt zich op.

(f) bijkomende opmerkingen

- ◆ Er is momenteel geen bijkomende infrastructuur zoals omleidingswegen gewenst.
- ◆ De afstemming van de categorisering van de verschillende buurgemeentes zou de keuzes versterken. Mogelijk kan de provincie hierin een coördinerende rol spelen. Wegen stoppen immers niet aan gemeentegrenzen. Op bijgevoegde figuur zijn de selecties van de gemeente Essen (goedgekeurd mobiliteitsplan), de gemeente Wuustwezel (ontwerp) en de gemeente Kalmthout (ontwerp) weergegeven. Aangezien deze drie gemeenten een samenhangende cluster van landelijke gemeenten vormen binnen de driehoek gevormd door de hoofdwegen A1, A12 en A58 (NI) is overleg vooral nodig tussen deze gemeenten. De zuidelijke buurgemeente Kapellen sluit eerder aan bij het verstedelijkte gebied rond Antwerpen.

figuur 8: categorisering der wegen - overzicht regio

2.1.3. RECREATIE EN DE MOBILITEITSEFFECTEN

(a) verkeersveiligheid van de toeristische wandel- en fietsroutes

Er moet een actieprogramma worden opgesteld : inventarisering van de gevaarlijke punten en wegvakken op de officieel aangeduide recreatieve routes. Achteraf oplossingen zoeken voor deze problemen : punten herinrichten en/of de routes aanpassen.

(b) omgeving parking Kalmthoutse Heide

Ondertussen is de parking aan de hoofdingang aangepast en aantrekkelijker gemaakt. Tijdens de topweekends zullen er problemen blijven bestaan. Dit zowel aan de hoofdingang als aan de andere ingangen van de Kalmthoutse Heide. Wildparkeren in de omliggende woonstraten is het gevolg. Een actieprogramma is noodzakelijk. Bij het zoeken naar een oplossing moeten minstens volgende elementen worden bekeken : samenwerking via het grenspark 'De Zoom - Kalmthoutse Heide', een mogelijke oplossing is een tweede concentratiepunt op Nederlands grondgebied met onderlinge verwijzingen. Verder zou een overflowparking op piekmomenten een deel kunnen opvangen. Maar ook de relatie met het openbaar vervoer (zie verder) moet worden bekeken. Aanvullende politiereglementen inzake parkeerbeperkingen in de omliggende straten kunnen de keuzes bekrachtigen.

(c) ontsluiten van dit recreatief knooppunt met het openbaar vervoer

De hoofdingang van de Kalmthoutse Heide ligt op wandelafstand van het station 'Heide'. Dit biedt een aantal interessante mogelijkheden om de modal split van de bezoeker te verschuiven richting openbaar vervoer. Samenwerking met NMBS en toeristische diensten dringt zich op. Momenteel is er al een afzonderlijke wandel- en fietsroute van het station naar de hoofdingang via woonstraatjes en deels doorheen de Withoefse Heide. Een betere aanduiding van deze wandelroute, opname van het station in al het promotiemateriaal, actieve promotie via vb. B-dagtrips, enz. zijn nodig.

2.2. WERKDOMEIN B, DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR

2.2.1. MODAL SPLIT

Een verschuiving van de modal split (daling van het aandeel auto's t.o.v. een stijging van de alternatieven, langzaam verkeer en openbaar vervoer) is het uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid, het is dus geen actie op zich maar het resultaat van de verschillende acties die de diverse overheden in de toekomst moeten uitvoeren.

De huidige modal-split kan als nulwaarde dienen om het nieuwe mobiliteitsbeleid te evalueren. Wel zijn er weinig recente gegevens beschikbaar. Bepaalde 'tekenen' zijn eenvoudig te inventariseren en evalueren zoals tellingen trein- en busgebruik, aantal fietsen in openbare stallingen, piekuurtellingen op schoolroutes, enz.

De belangrijkste doelgroepen om te evalueren zijn het woon-werkverkeer (concreter: goede verbindingen per openbaar vervoer met Antwerpen in het algemeen en het havengebied in het bijzonder en goede fietsbereikbaarheid van de plaatselijke KMO-zones) en het woon-school-verkeer (concreter: verder aanmoedigen van het gebruik van de fiets).

2.2.2. VERKEERSVEILIGHEID

Ook hier geldt dat allerhande acties o.a. tot gevolg moeten hebben dat de verkeersveiligheid verbetert. De huidige ongevalanalyse kan als nulwaarde worden gehanteerd om het beleid te toetsen. Daarnaast is verkeersveiligheid ook een actie op zich, aanpak van gevaarlijke punten blijft een belangrijke opdracht.

De globale daling van het aantal verkeersongevallen tijdens het laatste decennium moet minstens worden verder gezet, het streefdoel moet echter hoger liggen : halveren van het aantal letselongevallen tegen 2010 (= taakstelling).

De ongevallen concentreren zich op de plaatsen waar de gewestwegen de dorpskernen doorkruisen en t.h.v. de kruispunten van de gewestwegen met belangrijke ontsluitingswegen van de dorpscentra en de KMO-zone Bosduin. Opvallend is dat het aantal ongevallen op de Kapellensteenweg na de herinrichting niet sterker is gedaald dan het totaal, het aandeel blijft status-quo (de grootste daling is trouwens buiten de heringerichte zone).

In het gekozen duurzame scenario ligt de klemtoon op de alternatieve vervoersmiddelen; langzaam verkeer voor de kortere afstanden en het openbaar vervoer voor de langere afstanden. Consequent zijn betekent: prioriteit geven aan de gevaarlijke punten op de fietsroutes, de routes naar de stations en de punten waar ongevallen met fietsers en voetgangers gebeuren. Gezien de verontrustende tendens dat het aantal ongevallen met fietsers de laatste jaren stijgt is een inhaalmanoeuvre hier absolute prioriteit. De ongevallen met fietsers gebeuren hoofdzakelijk langsheen de drukke wegen in de dorpscentra en t.h.v. de kruispunten van verbinding- en ontsluitingswegen. Fietsers zijn sowieso het meest kwetsbaar t.h.v. kruispunten. Wat de heringerichte Kapellensteenweg betreft, blijktbaar is het aantal ongevallen in de zone met gemengd verkeer (fietsuggestiestroken) gelijk gebleven terwijl de zone waar fietspaden werden aangelegd, een stijging wordt vastgesteld (hoofdzakelijk kruispuntongevallen).

De beschikbare ongevalgegevens van het NIS betreffen enkel letselongevallen. Deze gegevens kunnen best worden aangevuld met eigen gegevens. In het kader van de IPZ-Grens houdt de lokale politie momenteel (sinds 1999) statistieken bij van alle ongevallen waarbij PV wordt opgesteld.

*figuur 9: ongevallen met lichamelijk letsel
(1997 en 1999, gegevens NIS)*

*figuur 10: ongevallen met fietsers
(1993-1999, gegevens NIS)*

Voor de kruispunten van de gewestwegen met de belangrijke ontsluitingswegen springen in 't oog. De ongevallen met fietsers situeren zich hoofdzakelijk in de (drukkere) centra van de verschillende wijken.

In bijlage wordt eveneens een uittreksel uit het ongevallen-GIS van de provincie Antwerpen weergegeven.

Volgende kruispunten worden als prioritair geselecteerd omwille van verkeers(on)veiligheid :

- kruispunt N117 met Heikantstraat een kruispunt van een secundaire weg met de lokale ontsluitingsweg van de wijk Heide
- kruispunt N117 met Franseweg, een kruispunt van een secundaire weg met de lokale ontsluitingsweg van de KMO-zone Bosduin.

2.2.3. VOETGANGERS

(a) inleiding

In het gekozen scenario speelt het langzaam verkeer een belangrijke rol bij de verplaatsingen over kortere afstanden. Het voetgangersverkeer zal, zeker binnen de centra van de woonkernen en in de stations- en halteomgevingen, hier een belangrijk deel voor z'n rekening nemen.

(b) doelstellingen

- ◆ Voetpaden zijn in eerste instantie noodzakelijk langsheen de belangrijkste centrumstraten. In de woonstraten en landelijke wegen (lokale wegen type III) kiezen we beter voor woonerf- / zone-30-filosofie met gemengd verkeer (indien de intensiteiten dit toelaten). De verblijfsgebieden moeten onderling worden verbonden met autovrije doorsteekjes.
- ◆ Daarnaast kan om zeer specifieke redenen op bepaalde plaatsen een ingreep nodig zijn, het betreft bijvoorbeeld ingrepen om de oversteekbaarheid te verbeteren.
- ◆ Extra aandacht voor de schoolomgevingen is noodzakelijk. De wijziging van de modal-split bij het woon-schoolverkeer is één van de taakstellingen. We moeten dan ook een veilige schoolomgeving kunnen garanderen.
- ◆ Belangrijk is dat de gerealiseerde voorzieningen voldoende comfortabel blijven. Hier worden we geconfronteerd met twee problemen: (1) het onderhoud van de voorzieningen (opruimen van blad, sneeuw, enz.) en (2) de plaatsing van verkeerstekens, cabines van nutsmaatschappijen, enz. Goede afspraken met o.a. nutsmaatschappijen dringen zich op.
- ◆ Garanderen van de verkeersveiligheid op de recreatieve routes (zie ook pag. 28).

2.2.4. FIETSERS

(a) inleiding

Voor de korte afstanden (tot een 5 à 10tal kilometer) vormt de fiets een uitstekend alternatief. De fiets is trouwens het alternatief vervoermiddel bij uitstek voor een landelijke gemeente. Daarom moeten de netwerken zo worden geconstrueerd dat de reistijd voor verplaatsingen binnen de woonkernen voor de fiets vergelijkbaar is met die van de auto. De doelgroepen situeren zich vooral binnen het woon-school-verkeer, de actieve bevolking die in de eigen gemeente werkt en het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Daarnaast moet aandacht gaan naar bovenlokale verbindende fietsroutes en non-stop-routes langs de spoorlijn.

(b) doelstellingen

- ◆ Uitgangspunten : samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid (verkeers- en sociale veiligheid) en comfort.
- ◆ De ruggengraat wordt gevormd door de secundaire wegen en de lokale wegen type I en II, dit zijn de meest gerichte verbindingswegen. Bovendien bevinden de woongebieden en functies zich langs deze wegen. Fietsers maken er dus veel gebruik van. Fietsvoorzieningen langsheen deze wegen zijn dan ook een must. Enkel indien er een evenwaardig alternatief is (geen omweg, voldoende sociale controle, verlichting, enz.) kan voor dit alternatief worden gekozen.
 - Langsheen de secundaire wegen is scheiding van het verkeer steeds noodzakelijk. De intensiteiten van motorvoertuigen op deze wegen zullen altijd van dien aard zijn dat menging niet is aangewezen.
 - Langsheen de lokale wegen van de types I en II moet binnen de woonkernen gemengd verkeer de regel zijn. Bij grote grote fietsintensiteiten of grote intensiteiten van motorvoertuigen kan plaatselijk toch worden gekozen voor afzonderlijke voorzieningen. Dit is b.v. het geval als een straat op een belangrijke, al dan niet bewegwijzerde, fietsroute ligt.
- ◆ Langsheen de spoorweg dient een fietsroute te worden uitgewerkt, als langzaam-verkeersas doorheen de centrale woonband, van noord naar zuid. Deze route is een onderdeel van een non-stop-fietsroute op provinciaal niveau. In functie van de verkeersveiligheid dienen het aantal kruisingen van deze route met de spoorweg en wegen van doorgaand verkeer zoveel mogelijk worden vermeden.
- ◆ Aansluitend moeten hiaten in het netwerk worden opgevangen met de landelijke wegen en woonstraten (lokale wegen type III) waar menging de regel is. De verblijfsgebieden dienen te worden ingericht in woonerf- / zone-30-filosofie. Ook hier kan toch worden gekozen voor een afzonderlijk fietspad als de weg een onderdeel vormt van een belangrijke fietsroute. De intensiteiten van motorvoertuigen daarentegen zullen (mag) niet van dien aard zijn om scheiding noodzakelijk te maken. Bepaalde verbindingen kunnen prioritair worden aangepakt zoals extra verbindingen tussen de landelijke woonwijken Nieuwmoer en Achterbroek en de centrale woonband.

- ◆ Tot slot moeten de vele autovrije doorsteekjes, kerkwegeltjes en ruilverkavelingwegen dit netwerk verfijnen en vervolledigen. Uiteraard moet dan worden gestreefd om deze wegen ook in de realiteit zo veel mogelijk te vrijwaren van gemotoriseerd verkeer (dit geldt ook voor de ruilverkavelingwegen). Waar nodig kunnen deze wegen een oplossing bieden voor te grote maaswijdten.
- ◆ De provincie Antwerpen heeft in opdracht van het Vlaamse Gewest een, bovenlokaal fietsroutenetwerk voor de hele provincie uitgetekend. Een uittreksel uit dit voorstel wordt weergegeven in figuur 13. Op een aantal plaatsen wijkt het fietroutenetwerk uit het mobiliteitsplan af van het provinciale voorstel. De verbinding tussen Nieuwmoer (woonkern) via het Kalmthout (hoofddorp) naar het station Kalmthout (intergemeentelijk knooppunt) is belangrijker dan de verbinding van Nieuwmoer (woonkern) via Wildert (woonkern) naar het station Wildert (lokale opstapplaats). Putsesteenweg (deel van N111) wordt in het provinciale voorstel slechts als alternatief geselecteerd. In dit mobiliteitsplan wordt deze weg op hetzelfde niveau van de andere secundaire wegen en lokale wegen type I gebracht namelijk een onderdeel van de ruggengraat van het fietsnetwerk (m.a.w. een functionele route). Tot slot wordt het alternatief via Leyterstraat en gemeentelijk park Strijbosshof niet belangrijker geacht als de andere alternatieven (ruilverkavelingswegen en landelijke wegen) tussen Nieuwmoer, Achterbroek en Kalmthout. Al deze straten zijn evenwaardig en verfijnen het fietsnetwerk.
- ◆ Op kruisingen van en aansluitingen van secundaire en lokale wegen typen I en II, zeker buiten de woonkernen, zijn fietsvriendelijke inrichtingen noodzakelijk. Dit geldt eveneens voor de kruisingen van de functioneel bewegwijzerde fietspaden en de belangrijkste internationale en regionale toeristische fietspaden met de belangrijkste wegen.
- ◆ Grote aandacht schenken aan de opstelling van aantrekkelijke, comfortabele en diefstalbestendige fietsenstallingen (zeker aan stations).
- ◆ De schoolomgevingen verdienen extra aandacht.
- ◆ De fietsvoorzieningen moeten voldoende comfortabel zijn en blijven. Onderhoud van de voorzieningen en duidelijke afspraken met de nutsmaatschappijen m.b.t. het plaatsen van allerhande kasten en het maken van aansluitingen zijn noodzakelijk.
- ◆ De verkeersveiligheid van de recreatieve routes moet worden gegarandeerd.
- ◆ Prioritair moeten de verbindingen van de landelijke kernen Achterbroek en Nieuwmoer naar Kalmthout (en de stations) en tussen de woonkernen onderling worden aangepakt. Ook de non-stop-route langsheen de spoorlijn is een project met hoge prioriteit.

figuur 11 : fietsnetwerk

figuur 12 : gebruik van de fietsvoorzieningen

*figuur 13 : uittreksel uit het provinciale
fietsroutenetwerk*

2.2.5. AUTO- EN VRACHTVERKEER

(a) inleiding

De auto zal altijd z'n plaats binnen het vervoerssysteem blijven opeisen. De auto is echter niet bedoeld voor de korte verplaatsingen. Wel moet het gemeentelijk netwerk de ontsluiting vormen van de gemeente naar het hoofdwegennetwerk. Korte interne verplaatsingen met de auto moeten worden ontmoedigd, één van de taakstellingen was immers een wijziging van de modal split ten voordele van de alternatieve vervoersmiddelen.

Het gemeentelijk niveau is echter niet het meest geschikte niveau om het autogebruik zelf aan te pakken. Wel beschikt de gemeente over diverse instrumenten om het negatieve effect van het gebruik tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Met deze instrumenten moet de verkeersleefbaarheid van de woonkernen worden opgetrokken.

Verkeersleefbaarheid heeft te maken met de intensiteiten aan gemotoriseerd verkeer en de kwaliteit van het openbaar domein. Momenteel wordt het overgrote deel van het openbaar domein voorbehouden voor gemotoriseerd verkeer. Dit moet worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau.

De auto ligt aan de basis van vele ongevallen in de gemeente. De gewenste inrichting moet dus een maximale verkeersveiligheid garanderen.

(b) doelstellingen

- ◆ Er is een zeer duidelijke link tussen het autonetwerk en de categorisering der wegen (zie elders). Het doorgaand verkeer moet zo lang mogelijk op de wegen van de hoogste orden blijven. Doorgaand vrachtverkeer verbieden op andere dan secundaire wegen en doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk bundelen op de secundaire wegen (eventueel aangevuld met lokale wegen type I)
- ◆ Waar de secundaire wegen en de lokale verbindings- en ontsluitingswegen de verblijfsgebieden doorkruisen dienen deze wegen als doortochten te worden aangelegd met duidelijke poorten aan de grenzen van die verblijfsgebieden.
- ◆ De verblijfsgebieden tussen en langs deze wegen bestaan uit een diffuus wegennet gericht op langzaam verkeer. Hier duidelijk kiezen voor woonerf- en zone-30-inrichtingen. Deze moeten sluijverkeer voorkomen, snelheidsremmend werken en gemengd verkeer mogelijk maken.
- ◆ Om dit te realiseren dient een strikte en haalbare fasering van herinrichtingen (zie elders) te worden opgesteld. Bijkomend wordt een snelheidsregimes 70 - 50 (- 30) gehanteerd op alle wegen (het college steunt het initiatief van minister Stevaert om de maximumsnelheid op gewestwegen op 70 km/u te brengen). Het bewegwijzeringplan dient te worden aangepast.
- ◆ Parkeervoorzieningen: voldoende parkeerplaatsen in de stationsomgevingen van Kalmthout en Heide (niet aan de lokale halte Kijkuit), deze liggen resp. langs een secundaire weg type II en een lokale weg type II en zijn dan ook bruikbaar voor park&ride. Langsheen de belangrijkste wegen in Kalmthout liggen diverse parkeermogelijkheden. Er is voldoende potentieel aanwezig om in de toekomst een project rond de promotie van park&ride uit te werken.

figuur 14: autonetwerk - overzicht

2.2.6. OPENBAAR VERVOER

(a) inleiding

Het openbaar vervoer is een uitstekend alternatief voor een groot aandeel van de verplaatsingen over langere afstanden. Naast een goede dienstverlening van de verbindende en ontsluitende lijnen is een goed uitgewerkt systeem van voor- en natransport nodig. Hierbij speelt de fiets een belangrijke rol. Voldoende parkeergelegenheid aan de belangrijkste stations en haltes is echter eveneens noodzakelijk. De bus zal een belangrijke rol spelen in het realiseren van basismobiliteit. Daarnaast kan de bus ook een rol spelen in de verbinding tussen de meer afgelegen wijken Nieuwmoer en Achterbroek en de NMBS-stations in de centrale woonband.

(b) doelstellingen

- ◆ De spoorlijn Antwerpen - Roosendaal vormt de ruggengraat van het openbaar-vervoernetwerk. Dit is een hoofdspoorlijn op Vlaams niveau met provinciale knooppunten te Essen en Kapellen (volgens ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen).
- ◆ Stations- en halteomgevingen verder uitbouwen (aantrekkelijk, voldoende voorzieningen, aangepaste en volledige informatie, enz.):

Stations Kalmthout en Heide verder ontwikkelen tot knooppunten. Dit zijn knooppunten op intergemeentelijk en voorstedelijk niveau (volgens ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen).

oplossen van de ruimtelijke knelpunten (zeker wat station Kalmthout betreft)
aansluitingen van functionele fietsroutes : zeker de fietsroute 'Nieuwmoer-Achterbroek-station' en non-stop-route langs spoorlijn
aantrekkelijke, comfortabele en 'diefstalbestendige' fietsparkeerplaatsen
aansluitende openbaarvervoerlijn naar Achterbroek-Nieuwmoer
aansluitend op secundair wegennet
voldoende parkeergelegenheid
aangepaste informatie

Voor station Heide moet bijkomend worden gewerkt aan een betere ontsluiting van de Kalmthoutse Heide (en andere recreatieve elementen) per openbaar vervoer, aansluitingen op de recreatieve routes en fietsenverhuur. Ook extra toeristische informatie is hier gewenst.

De halte Kijkuit is een lokale opstapplaats :

gericht op fietsgebruik
enkel kiss&ride, geen parkeerplaatsen voor langparkeerders
beperkte informatie

- ◆ Aanbod NMBS uitbreiden: betere bereikbaarheid van Antwerpen Centraal en verbeteren van de capaciteit door verhoging van het aantal zitplaatsen en/of verhogen van de frequentie.
- ◆ De basismobiliteit in de gemeente Kalmthout (opmerking: het project van 'De Lijn' omvat het grondgebied van de gemeente Kalmthout en Essen) zal worden gegarandeerd door

een aanpassing van de reguliere buslijn 67.0 (aanpassing van frequentie en haltes) aangevuld met een pakket aan functionele ritten (o.a. schoolbusvervoer naar Hoogstraten) en vraagafhankelijk vervoer in de overige gebieden. Hierdoor kan het busvervoer voor de wijken Achterbroek en Nieuwmoer bijkomend als voor- en natransport dienst doen in functie van de trein. De uurregelingen dienen uiteraard op elkaar te worden afgestemd. Een bijkomende bushalte aan het NMBS-station Heide is noodzakelijk. In bijlage : voorstelling van het project.

- ◆ Bereikbaarheid van KLINA garanderen via een verbeterde lijn 67.0 in combinatie met lijn 78.0 en overstap te Kapellen.
- ◆ Afstemming van prijsvoering tussen de verschillende systemen (NMBS - De Lijn) is op termijn een noodzaak, de gebruiker heeft geen er boodschap aan of de trein nu een federale en de bus een gewestelijke materie is, 10 km per openbaar vervoer is 10 km per openbaar vervoer, ongeacht of dit een combinatie van trein en bus is of niet. Dit zal echter niet voor morgen zijn en valt buiten het bestek van een gemeentelijk mobiliteitsbeleid.
- ◆ De aanpassingen aan de stations van Heide en Kalmthout zijn prioritaire projecten evenals de aanpassingen aan lijn 67.0 en het verzekeren van de basismobiliteit.
- ◆ De bestaande schoolbussen (o.a. de "openbare" verbinding met Hoogstraten en Wuustwezel door 'De Lijn' en het schoolvervoer van en naar Gitok te Kalmthout door de inrichter ('De Lijn' in opdracht van de inrichtende macht) moeten worden verbeterd.

figuur 15 openbaar-vervoersnetwerk - overzicht

2.3. WERKDOMEIN C : FLANKERENDE EN ONDERSTEUNENDE MAATREGELN

Een pakket van louter planologische en verkeerstechnische maatregelen is onvoldoende om het scenario voor duurzame mobiliteit te realiseren. Bijkomend zijn 'ondersteunende' en 'flankerende' maatregelen noodzakelijk.

2.3.1. INFORMATIE EN SENSIBILISATIE

informatie rond bepaalde thema's (vb. ongevallen, autogebruik, inspelen op actualiteit) inspelen op nationale acties

specifieke acties naar doelgroepen (vb. scholen bij aanvang schooljaar e.d.). Een zeer interessante actie is het promoten van het fietsgebruik bij het woon-school-verkeer (zie ook hoger).

specifieke acties bij herinrichtingen e.d. (vb. informatie over de mogelijkheden van openbaar vervoer bij herinrichting van stationsomgeving)

Informatie betekent ook een goede signalisatie voor de weggebruikers. Hiervoor dient het signalisatieplan eens terug onder de loep te worden genomen, eventueel aangepast en minimaal aangevuld met een aangepaste bewegwijzering voor fietsers.

de gemeente zou een trekkersrol kunnen spelen in de opmaak van een globale informatiebrochure over het openbaar vervoer over de verschillende besturen heen, info in de bestaande bladen, afzonderlijke brochures en informatiepanelen behoren tot de mogelijkheden.

2.3.2. PARKEREN

Kalmthout kampt momenteel (nog) niet met een parkeerprobleem. Vlak voor de winkel parkeren is niet altijd mogelijk en op een uitzonderlijk drukke marktdag kunnen alle plaatsen in de omgeving van het marktplein wel bezet zijn maar dit is niet echt als 'parkeerprobleem' te categoriseren. Ook een sturend parkeerbeleid, zoals in de steden, om de auto's uit het centrum te weren is voor een buitengemeente als Kalmthout niet echt van toepassing. Wel kan het noodzakelijk zijn om, en dit is reeds gebeurd in de Heidestatiestraat, een beperking in duur op te leggen als een te groot aantal langparkeerders (de winkelstraat van Heide ligt vlakbij het station) het aantal parkeerplaatsen te sterk beperken.

Het element parkeren komt wel ter sprake in de problematiek van de bereikbaarheid en voorzieningen van het natuurreservaat 'De Kalmthoutse Heide'. Op piekdagen wil de overlast in de straten rondom het gebied wel eens te erg worden. Aangepaste maatregelen zijn dan ook noodzakelijk (zie elders).

2.3.3. VERVOERSMANAGEMENT

Eenzijds betreft het hier acties naar eigen openbare diensten : financiële acties zoals de fietsvergoeding maar ook sensibilisatieacties om het aandeel fietsers en carpoolers op te drijven.

Daarnaast kan de gemeente ook een trekkersrol spelen in de opmaak van vervoersplannen voor plaatselijke bedrijven en scholen. Acties om het fietsgebruik bij het woon-school-verkeer te promoten horen hier ook thuis.

2.3.4. FINANCIËLE MAATREGELLEN

Er worden voorlopig geen stappen ondernomen om betalend parkeren in te voeren in Kalmthout.

Mogelijk kan één van de modules van het derde-betalersysteem van 'De Lijn' worden overwogen om het gebruik van het openbaar vervoer financieel te promoten.

Het instellen van een B-dagtrip kan het gebruik van het openbaar vervoer bij het recreatief verkeer promoten.

2.3.5. HANDHAVING

gerichte acties (inspelen op nationale acties, specifieke controles bij herinrichtingen en het invoeren van nieuwe structuren enz.)

2.3.6. ORGANISATIE VERKEERSBELEID IN VIER LAGEN

- (1) de 'mobiliteitsambtenaar' en de bevoegde schepen
- (2) de 'interne cel' : diensten Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening, afvaardiging college, politie + rijkswacht
- (3) bovengemeentelijk (begeleidingscommissie) : uitbreiding met AWV, De Lijn, NMBS, provincie
- (4) gemeentelijke stuurgroep

Voor specifieke acties met een bovenlokaal karakter kunnen tijdelijk 'intergemeentelijke' werkgroepen worden opgericht. Concreet denken we dan aan de uitwerking van de openbaar-vervoersstructuur en de discussie rond de ontsluiting van de haven en de havenweg in de richting van onze regio.

2.3.7. OPMAAK VAN EEN GEMEENTELIJKE DATABANK

voor opvolging van klachten, ongevallen, verkeersstromen, snelheden, enz. dit om problemen te detecteren, acties te evalueren, problemen objectief te onderbouwen, ...

2.4. WERKDOMEIN D : SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C

Er kunnen weinig nieuwe elementen nog worden toegevoegd. Er is vanaf het begin van het beleidsplan uitgegaan van een scenario die als zogenaamde 'kapstok' doorheen de vorige hoofdstukken werd gebruikt. Dit uitgangspunt is al multidisciplinair en bevat ruimtelijke elementen, elementen van de verkeersstructuur en een aantal ondersteunende en flankerende maatregelen. De samenhang werd bovendien in de voorgaande hoofdstukken stap voor stap verder uitgewerkt.

stap 3 :
het actieprogramma

3.1. INLEIDING

In stap 2 werd het scenario vertaald in afzonderlijke ontwikkelingen per werkdomein. Vervolgens wordt in dit hoofdstuk een actieprogramma voorgesteld. Dit actieprogramma geeft aan wat de prioriteit is van de afzonderlijke acties en geeft een beeld van de investeringskost.

3.2. VAN ALGEMENE DOELSTELLINGEN NAAR AKTIEPROGRAMMA

De algemene doelstellingen worden in diverse acties vertaald. Het bevorderen van het gebruik van de alternatieven is vooral te vinden in de diverse acties die de fiets- en openbaarvervoersnetwerken verbeteren. Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan door een betere registratie van de ongevallen, zo kunnen de gevaarlijke punten beter en sneller worden gedetecteerd en door het stelselmatig aanpakken van die punten. Het verbeteren van de leefbaarheid kan door het voorkomen van doorgaand verkeer in de woonstraten, het herinrichten van die straten in zone-30- of woonerffilosofie en het aanpakken van de doortochten. Maar ook het verbeteren van de alternatieven heeft z'n effect, immers wanneer vaker de fiets of het openbaar vervoer wordt genomen, daalt het autogebruik, ook in de verblijfsgebieden.

3.3. VAN SCENARIO NAAR AKTIEPROGRAMMA

Volgende tabel vertaalt de eerder algemene doelstellingen van het scenario in concrete projecten

| SCENARIO | AKTIE |
|---|--|
| bestaande kernen verdichten en de open ruimte tussenin vrijwaren van (lint)bebouwing: de centrale woonband bestaande uit de drie woonkernen Dorp, Centrum en Heide als belangrijkste verdichtingszone, de landelijke woonkernen Achterbroek en Nieuwmoer als bijkomende verdichtingspunten. | uitwerken in het ruimtelijk structuurplan gemeente Kalmthout |
| prioriteit aan de alternatieven: de fiets voor de afstanden tot 5 à 10 km, het openbaar vervoer voor de langere afstanden | uitwerken via allerhande infrastructurele en flankerende maatregelen |
| een (inter)lokaal fietsrouten netwerk langsheen de secundaire wegen en de (inter)lokale verbindings- en ontsluitingswegen | wegenbeleidsplan opstellen, waar nodig in samenwerking met buurgemeenten en/of AWV (module 13), indien mogelijk middels subsidiëring van de provincie |
| een langzaam-verkeersas doorheen de centrale woonband, langsheen de spoorlijn | opmetingsplan opstellen i.s.m. NMBS - dienst Patrimonium, concept uitwerken en ontwerp opmaken - bestaande infrastructuur aanpassen aan doelstellingen |
| een diffuus netwerk gericht op langzaam verkeer in de woonkernen | woonstraten zo veel mogelijk vrijwaren van sluijverkeer, het bestemmingsverkeer in snelheid beperken (zone-30 of woonerffilosofie) |

| | |
|---|---|
| prioritaire fietsroutes tussen Nieuwmoer, Achterbroek en Kalmthout (scholen, diverse functies en station Kalmthout) | fietsroute via Zilverenhoeksteenweg (OK) - Darm (gemeenteweg, fietspad aanleggen met provinciale subsidie) - N117 (deel - via module 13 en doortocht Achterbroek) en N111 (deel - via module 13 en doortocht Dorp) alternatieven en verfijning van de route via diverse rustige ruilverkavelingswegen en landbouwwegen |
| de spoorlijn 12 (Antwerpen - Essen) als ruggengraat van het openbaar-vervoer-netwerk | verbetering van het aanbod (frequentie en snelheid) door NMBS |
| stations als knooppunten van het openbaar-vervoer-netwerk: stations Kalmthout en Heide als openbaar-vervoer-knooppunten van intergemeentelijk niveau halte Kijkuit wordt geselecteerd als lokaal knooppunt | herinrichting van de stationsomgevingen : wegbeheerders i.s.m. NMBS en eventueel De Lijn |
| een nieuwe oost-west-verbinding per openbaar vervoer als ontsluiting van de regio naar het havengebied en als verbinding met de gemeenten ten oosten van Kalmthout | uitvoeren door De Lijn |
| bijkomend voor- en natransport vanuit de landelijke wijken Achterbroek en Nieuwmoer per openbaar vervoer naar de knooppunten | uitvoeren door De Lijn binnen project basismobiliteit |

*stap 4 :
monitoring en evaluatie
organisatie van het verloop van het
verdere mobiliteitsproces*

4.1. MONITORING EN EVALUATIE

Omwille van de beperkte middelen zal de uitvoering van het duurzaam scenario moeten worden gespreid over vele jaren. Het beleid zal dus steeds moeten worden aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen. Tijdens deze periode moet het beleid dus continu worden opgevolgd (monitoring) en geëvalueerd om goed op de nieuwe situaties te kunnen inspelen.

Er zijn twee soorten monitoring en evaluatie noodzakelijk:

- **algemene jaarlijkse evaluatie :**

Hiermee willen we de resultaten van het gehele mobiliteitsbeleid jaar na jaar spiegelen aan de gewenste ontwikkelingen en zo het actieprogramma bijstellen : andere acties, prioriteiten wijzigen, enz. Dit gebeurt op 4 vlakken : (a) de verkeersstromen opvolgen, (b) indicatoren m.b.t. de modal-split opvolgen (c) de verkeersveiligheid en (d) de verkeersleefbaarheid.

- **eenmalige monitoring en evaluatie :**

Om de doelstellingen van de afzonderlijke acties te evalueren zijn specifieke 'controles' nodig aangepast aan de actie.

mogelijke indicatoren :

*bevolkingsevolutie
 evolutie van het aantal werkplaatsen
 analyse 10-jaarlijkse volkstellingen
 verkeersstromen op de belangrijkste routes (gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer)
 tellingen opstappers NMBS
 registraties 'De Lijn'
 evaluatie gebruik openbare fietsenstallingen (vooral aan de stations en belangrijkste stallingen)
 ongevallencijfers (NIS aangevuld met gegevens IPZ Noord)
 verkeersleefbaarheid : dit vormt een probleem, het is geen objectief meetbaar gegeven.
 Leegstand, verwaarlozing, klachten en enquêtes kunnen een beeld geven.*

4.2. ORGANISATIE VAN HET VERKEERS - EN MOBILITEITSBELEID

- dagelijkse uitwerking, voorbereidingen, evaluaties, enz. door mobiliteitsambtenaar
- een interne cel minstens bestaande uit de Schepen, de mobiliteitsambtenaar en een vertegenwoordiger van de lokale politie eventueel, afhankelijk van de agenda aangevuld met de verantwoordelijken van openbare werken en ruimtelijke ordening
- de begeleidingscommissie minstens bestaande uit de schepen, de mobiliteitsambtenaar, een vertegenwoordiger van de lokale politie, een vertegenwoordiger van AWV, De Lijn, provincie en NMBS
- de stuurgroep verkeer (geïnteresseerde raadsleden en lokale belangengroepen) als adviserend orgaan
- daarnaast kunnen rond bepaalde dossiers ad hoc samenkomsten worden georganiseerd met b.v. de verschillende buurgemeenten (regionaal overleg)