
GEMEENTE LINT
MOBILITEITSPLAN

FASE 3 / BELEIDSPLAN

OPDRACHT	MOBILITEITSPLAN
Opdrachtgever	Gemeente Lint
Opdrachthouder	VECTRIS CVBA
Projectleider	Luk Vanmaele



INHOUD

1 / INLEIDING	1
1.1 / PARTICIPATIETRAJECT	2
1.1.1 / Infovergadering	2
1.1.2 / Gemeentelijke website	2
1.1.3 / Gemeentelijk informatieblad	2
1.2 / LEDEN VAN DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE	3
INFORMATIEF DEEL	4
2 / KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN	5
2.1 / KNELPUNTEN EN KANSEN	5
2.2 / DOELSTELLINGEN	7
3 / BESLUIT SYNTHESNOTA	9
3.1 / NULSCENARIO	9
3.2 / SCENARIO DUURZAME MOBILITEIT	10
RICHTINGGEVEND DEEL	12
4 / OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	13
5 / UITWERKING IN WERKDOMEINEN A-B-C	16
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	16
A.1 / Woonbeleid	17
A.2 / Industrie en KMO	20
A.3 / Recreatie	21
A.4 / Behoud en versterking van natuur- en landschappelijke waarden	21

WERKDOMEIN B: GEWENSTE ONTWIKKELINGEN VERKEERSNET PER VERVOERSWIJZE	22
B.1 / Gewenste structuur wegenetwerk	22
B.1.3 / AFBAKENING VAN VERKEERS- EN VERBLIJFSGEBIEDEN	28
B.2 / GEWENST NETWERK OPENBAAR VERVOER	37
B.2.1 / Treinverkeer NMBS	37
B.2.2 / Busverkeer De Lijn	37
B.3 / GEWENST FIETSROUTENETWERK	40
B.4 / GEWENST VOETGANGERSNETWERK / NETWERK TRAGE WEGEN	44
Netwerk trage wegen	44
WERKDOMEIN C: GEWENSTE ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELEN	47
C.1 / VERVOERSMANAGEMENT WOON-WERKVERKEER	47
C.2 / VERVOERSMANAGEMENT WOON-SCHOOLVERKEER	47
C.3 / INFORMATIE EN TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN	48
C.4 / HANDHAVINGSBELEID	48
6 / ACTIEPROGRAMMA	49
7 / AANPASSINGEN ANDERE BELEIDSPANNEN	50
8 / ORGANISATIE EN EVALUATIE	51
BIJLAGEN	52

Beleidsplan gemeente Lint

VECTRIS cvba

Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven

T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10

www.vectris.be - info@vectris.be

1 / INLEIDING

Na de oriëntatienota (fase 1) en de synthesenota (fase 2) resulteert de derde fase van het mobiliteitsplan in het beleidsplan, waarvan deze nota de neerslag is. De **synthesenota** werd goedgekeurd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie op 10 februari 2011. De Provinciale Auditcommissie verklaarde op 17 maart 2011 de oriëntatienota conform en gaf gunstig advies voor de synthesenota. Voor een verslag van de PAC: zie bijlagen achteraan.

Het **beleidsplan** is een plan dat de krachtlijnen en de verantwoordelijkheden aangeeft voor een geïntegreerd programma van acties voor de korte, middellange en lange termijn. Het is gebaseerd op het bijgestuurd duurzaam keuzescenario (zie synthesenota). Het beleidsplan bevat ook een terugkoppeling naar de doelstellingen zoals die in de verkenningsnota werden geformuleerd. Er wordt nagegaan of de doelstellingen zijn gehaald. De uitwerking hiervan zal gebeuren aan de hand van de drie werkdomeinen, A, B en C (ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersnetwerken en flankerende maatregelen). Het beleidsplan wordt gekoppeld aan een concreet **actieprogramma** dat leesbaar is vanuit 5 verschillende invalshoeken:

- een basisactieprogramma, opgebouwd vanuit de werkdomeinen A, B en C;
- een werkprogramma dat aangeeft op welke locatie wat moet gebeuren;
- een investeringsprogramma dat duidelijk maakt wat de timing en de kostprijs is;
- een beleidsprogramma dat is opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu);
- een takenprogramma dat duidelijk maakt wie de initiatiefnemers en betrokken partners zijn.

1.1 / PARTICIPATIETRAJECT

De communicatie over het mobiliteitsbeleid van de gemeente Lint bestaat voornamelijk uit externe communicatie (tussen het bestuur en de burger). De burger kan actief deelnemen aan de communicatie over de verbreding en de verdieping het mobiliteitsplan van Lint. Volgende participatiekanalen worden voorzien.

1.1.1 / Infovergadering

Er werd een toelichting voorzien van het ontwerp beleidsplan voor de bevolking op 22 juni 2011. Hierdoor wordt overleg gegarandeerd tussen de plaatselijke overheid, het verenigingsleven, de plaatselijke belangengroepen en de individuele burger. Het verslag van dit inspraakmoment wordt na deze vergadering mede opgenomen in bijlage.

Tijdens deze infovergadering kan iedere aanwezige opmerkingen formuleren en suggesties aanreiken. Fundamentele bemerkingen kunnen leiden tot aanpassing van het beleidsplan.

1.1.2 / Gemeentelijke website

De oriëntatienota, synthesenota en het beleidsplan van het mobiliteitsplan van Lint worden integraal opgenomen op de website van de gemeente Lint, waar deze documenten kunnen gedownload worden. Steeds bestaat de kans dat de individuele burger via de zogenaamde 'meldingsbladen' opmerkingen of suggesties aanreikt.

1.1.3 / Gemeentelijk informatieblad

De synthesenota en het goedgekeurde beleidsplan worden besproken in het informatieblad van de gemeente Lint, met duidelijke verwijzing naar de website(s) en naar de betrokken gemeentelijke diensten, zodat gerichte informatie kan worden opgevraagd.

Bovenstaand participatietraject werd goedgekeurd tijdens de gemeenteraad van 29 juni 2010.

1.2 / LEDEN VAN DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE

Stanny Tuyteleers	Burgemeester Lint	Stanny.tuyteleers@lint.be
Patrick Mariën	Schepen milieu, mobiliteit e.a.	Patrick.marien2@telenet.be
Harry Debrabandere	Schepen ruimtelijke ordening e.a.	Harry.debrabandere@lint.be
Geert Conaerts	gemeenteraadslid, voorzitter G.B.C.	geertconaerts@hotmail.com
Hans Vandenbulcke	gemeenteraadslid	Hans.vandenbulcke
Paul Sergeysse	Politie Hekla	Paul.sergeysse@hekla.be
Tom Janssens	MOW mobiliteitsbegeleider	Tom.janssens@mow.vlaanderen.be
Francis Van de Sande	preventieofficier Olt. brandwacht	Peter.vermeulen@edegem.be
Ilse Moeremans	Arohm Antwerpen	Ilse.moeremans.rwo.vlaanderen.be
Karen Dochez	De Lijn Antwerpen	Karen.dochez@delijn.be
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen	Kathy.vanaperen@admin.provant.be
Joseph Cosemans	NMBS B-holding	Joseph.cosemans@b-holding.be
Guido Deloof	NMBS B Mobility	Guido.deloof@b-rail.be
Luc Vercammen	Diensthoofd openb. werken Lint	Luc.vercammen@lint.be
Koen Laurent	Milieudienst Lint	milieu@lint.be
Marc Verheyen	SB ambtenaar Lint	Marc.verheyen@lint.be
Luk Vanmaele	Vectris cvba	Luk.vanmaele@vectris.be
Tim Vanduren	Vectris cvba	tim.vanduren@vectris.be

PROJECTVERLOOP

GBC Oriëntatienota	9 december 2010
PAC Oriëntatienota	17 maart 2011
GBC Synthesenota	10 februari 2011
PAC oriëntatie- en synthesenota	17 maart 2011
GBC Beleidsplan	10 juni 2011
Inspraakvergadering	22 juni 2011

INFORMATIEF DEEL

2 / KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

In de synthesesnota werd aangetoond dat de verkeers- en mobiliteitsituatie in Lint niet fundamenteel wijzigde sinds de opmaak van het ontwerp mobiliteitsplan in 2000. Het industrieterrein Lerenveld en de naastgelegen zone voor dagrecreatie werden ingevuld en stellen geen bijzondere nieuwe problemen. In bedrijvenzone Ganzenbol is vooral de ontwikkeling rond Alfacam van belang. Het gemeentebestuur is zich er sterk van bewust dat de mobiliteitsproblematiek in belangrijke mate sturend zal zijn bij mogelijke verdere ontwikkelingen op deze site. Hieronder worden de knelpunten, kansen en doelstellingen overgenomen zoals die geformuleerd werden in hoofdstuk 2.1 van de synthesesnota.

2.1 / KNELPUNTEN EN KANSEN

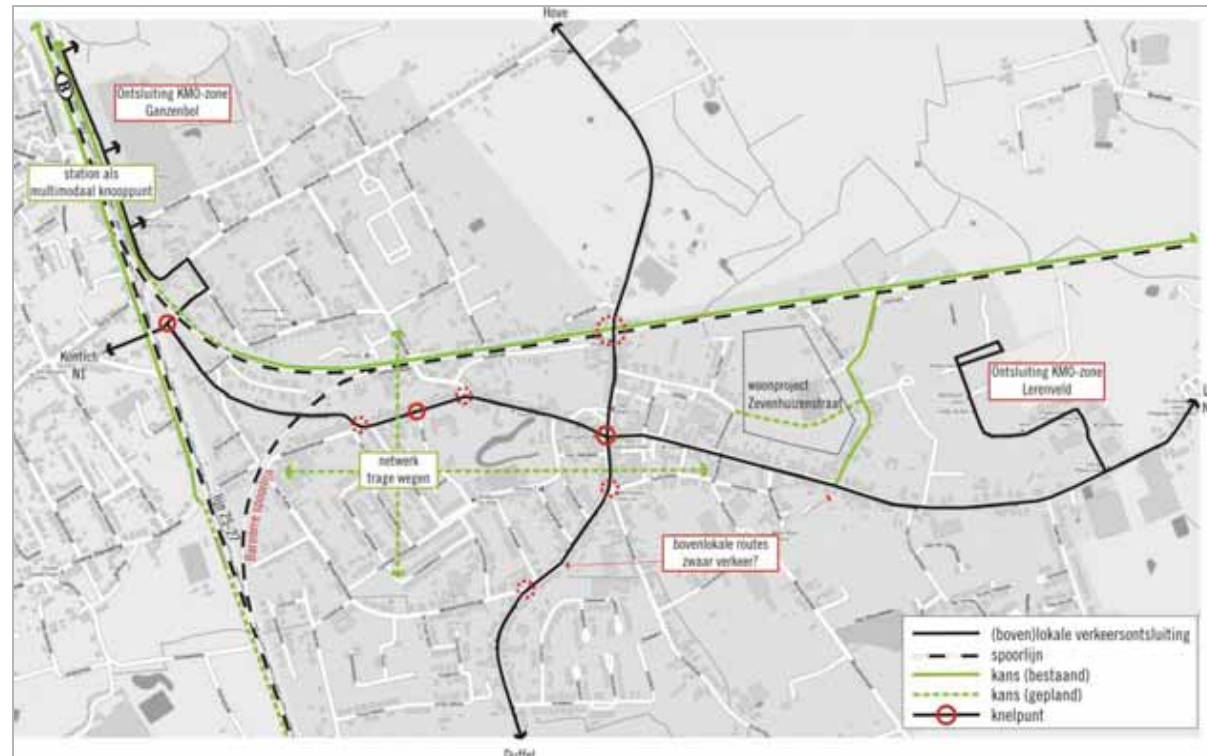
- De gemeente Lint heeft een **eenvoudige wegenstructuur**, bestaande uit een noord-zuid- en een oost-westas die beide een **lokale verkeersfunctie** hebben. Het regionale verkeer hoort zich te verplaatsen op de secundaire assen buiten de gemeente (N1, N10, N14). De ontsluitingsstraten van de woonwijken rond het centrum takken aan op de twee hoofdassen. Van ongewenst sluipverkeer door woonstraten is weinig of geen sprake. Er bevinden zich in de gemeente geen gewestwegen. Enig aandachtspunt van belang is de ontsluiting van **bedrijvenzone Ganzenbol**. Hier is vooral de site van Alfacam van belang, waar momenteel een (tijdelijke?) terugval van de dagelijkse verkeersaantrekkende functie kan vastgesteld worden. Bij bepaalde piekevenementen (bv. opnamen 'Idool', personeelsfeesten, ...) worden wel tot 1.500 à 2.700 bezoekers genoteerd. Dit leidt voorlopig niet tot grote problemen, maar de uitwerking van een vervoersplan ¹ bij grote evenementen dringt zich wel op. Bij nieuwe ontwikkeling van verkeersaantrekkende functies vormt (multimodale) bereikbaarheid met beperkte omgevingshinder een belangrijke randvoorwaarde. De site is wel goed bereikbaar per trein.
- Door tonnenmaatbeperkingen in de kernen van Hove en Kontich kunnen de **bedrijventerreinen Lerenveld en Ganzenbol** voor het **zwaar verkeer** enkel naar het hoofdwegennet ontsloten worden via de Duffelse- en Lierssesteenweg. Dit betekent een extra belasting voor de kern van Lint. Bij verdere ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met beperkingen qua mobiliteit en bereikbaarheid.
- De beide **spoorlijnen** zorgen voor een barrièrewerking, maar hebben in hun lengterichting dan weer de potentie als hoogwaardige fietsassen. De provincie werkt gestadig aan de realisatie van hoofdfietsroutes langs deze assen die betekenisvol zijn zowel voor het functionele (verbinding met Lier, Duffel, Hove-Mortsel) als het recreatieve fietsen.
- Het **station Kontich-Lint** - strategisch gelegen halfweg op de lijn Antwerpen / Mechelen - heeft sterke troeven:

¹ Onder 'vervoersplan' wordt hier verstaan dat op voorhand bekeken wordt met alle betrokkenen hoe de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets en auto kan verbeterd worden tijdens dit evenement, en hoe dit gecommuniceerd kan worden naar het doelpubliek. Hoofddoel is het stimuleren van alternatieve verplaatsingswijzen en het minimaliseren van omgevingshinder.

- strategische ligging op de sterke noord-zuidas Antwerpen – Mechelen – Brussel;
- randstedelijke positie aan de zuidzijde van het Antwerps grootstedelijk gebied;
- circa 20.000 mensen wonen binnen een straat van 2,5 km rond het station;
- De Lijn **benoemt het station** van Kontich als een interregionale vervoersknoop.

Deze potenties worden momenteel echter te weinig benut, waardoor het aantal op- en afstappers er achteruitgaat.

- Het **busaanbod** van De Lijn en de aansluiting op het treinaanbod zijn de jongste jaren verbeterd. De geplande tramterminus in Kontich biedt een bijkomende potentie, mits er een verzorgde aantakking komt op het bus- en fietsroutenetwerk.
- Naast verdere afwerking van de twee hoofdfietsroutes langs de spoorlijnen dient de nodige aandacht te gaan naar de bovenlokale **fietsvoorzieningen** op de twee hoofdverkeersassen. Op deze bovenlokale structuur kan een versterkt lokaal netwerk van **trage wegen** geënt worden.



Kaart knelpunten en kansen

2.2 / DOELSTELLINGEN

De vijf basisdoelstellingen zijn die van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Bereikbaarheid

- Op Vlaams niveau wenst men op selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten te garanderen.
- Op schaal van een gemeente als Lint kan men deze doelstelling vertalen als het vasthouden of verbeteren van de kwaliteit van bereikbaarheid.
- Accent ligt op multimodale bereikbaarheid door het versterken van alternatieve verplaatsingswijzen en het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Enkel indien strikt noodzakelijk wordt gedacht aan nieuwe infrastructuur.
- Randvoorwaarde voor een duurzame bereikbaarheid is een doordacht locatiebeleid.

Toegankelijkheid

- Op selectieve wijze iedereen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, waardoor niemand uitgesloten wordt van volwaardige deelname aan het maatschappelijk leven.
- Een duurzaam mobiliteitsbeleid garandeert ook de verplaatsingsmogelijkheden van mensen met beperkte mobiliteitskansen (niet-autogebruikers, personen met handicap, lagere inkomensgroepen, ...).

Verkeersveiligheid

- Terugdringen van de verkeersonveiligheid met het oog op de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- De ambitie was tegen 2010 te komen tot een halvering van de Vlaamse achterstand ten aanzien van de Europese koplopers op dit vlak.
- Het gaat zowel om objectieve (ongevallencijfers) als om subjectieve verkeersonveiligheid (het gevoel van onveiligheid).

Verkeersleefbaarheid

- Ondanks de toenemende mobiliteit is een verkeersleefbare omgeving de randvoorwaarde voor bereikbaarheid en toegankelijkheid.
- De verkeersdruk op een omgeving mag het kwalitatief functioneren van de mens in zijn omgeving niet in de weg staan. Het gaat daarbij zowel om de kwaliteit van het verblijven als de kwaliteit van de verplaatsingen.
- Aandachtspunten: luchtverontreiniging, geluid, trillingen, geurhinder, belevingswaarde, oversteekbaarheid, evenwichtig ruimtebeslag, ...

Milieu- en natuurkwaliteit

- Ook bij toenemende mobiliteit moet de schade aan milieu en natuur teruggedrongen worden tot op een aanvaardbaar niveau.
- Beperking van verkeersemissies door het kiezen voor milieuvriendelijke verplaatsingswijzen of voertuigen.
- Tegengaan van verdere versnippering van natuur en open ruimte door infrastructuren, en waar mogelijk overgaan tot ontsnippering.

Geïntegreerde aanpak

Deze vijf doelstellingen staan niet op zich, maar vereisen een **afstemming** van het beleid, zowel horizontaal (tussen de sectoren) als verticaal (tussen de beleidsniveaus).

STOP-principe

Om de doelstellingen te kunnen bereiken is een **multimodale benadering** vereist. In november 2001 werd een resolutie in het Vlaams parlement aanvaard om een mobiliteitsladder of rangorde voor gewenste mobiliteitsvormen in te voeren als beleidslijn voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Bedoeling is dat alle mobiliteitsbeslissingen getoetst worden aan Het STOP-principe, waarbij prioritaire aandacht verleend wordt in deze rangorde: eerst naar voetgangers (stappers), fietsers (trappers), openbaar vervoer en ten slotte naar (personen)autoverkeer. Het STOP-principe werd inmiddels verankerd in het mobiliteitsdecreet dd. 20 maart 2009.

3 / BESLUIT SYNTHESNOTA

In de synthesesnota werden twee scenario's uitgewerkt: een nulscenario en een scenario duurzame mobiliteit.

3.1 / NULSCENARIO

- Het nulscenario komt overeen met de huidige ruimtelijke en verkeerssituatie in de gemeente. Op verschillende vlakken wordt een stap verder gezet ten opzichte van het trendscenario van het ontwerp beleidsplan 2000, deels door recente wijzigingen in de planningscontext, deels omdat visies van de verschillende actoren (gemeente, De Lijn, gewest) inmiddels evolueerden.
- Een aantal elementen in het huidig gemeentelijk mobiliteitsbeleid (bv. wegencategorisering) is afgestemd op het hogere planningskader en op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Bij afweging tussen de verschillende verkeersmodaliteiten blijft het gemotoriseerd wegverkeer nog steeds dominant tegenover de andere verplaatsingswijzen. Het STOP-principe wordt nog niet consequent gehanteerd.
- Routes voor zwaar verkeer van en naar de bedrijvenzones moeten steeds door de dorpskern (richting Duffel en Lier) wegens tonnenmaatbeperkingen in Hove en Kontich.
- Het busaanbod van De Lijn werd de jongste jaren versterkt. Het treinaanbod komt slechts gedeeltelijk tegemoet aan de sterke potenties van Kontich-Lint als regionaal voorstadsstation.
- Verdere afwerking van de spoorfietsroutes (Antwerpen / Mechelen en Lint / Lier) versterkt de bovenlokale fietsbereikbaarheid (zowel functioneel als recreatief) van Lint. Op de hoofdverkeersassen wordt op korte termijn verder gewerkt aan de heraanleg van het fietspad langs de Kontichsesteenweg / Van Putlei, op de andere assen blijven nog enkele knelpunten bestaan. Op lokaal vlak zijn er een aantal voetwegels die bepaalde woonwijken vlotter ontsluiten, maar er is nog weinig sprake van een samenhangend netwerk van trage wegen dat aantakt op het bovenlokaal fietsroutenetwerk.
- Het flankerend en ondersteunend beleid blijft hoofdzakelijk beperkt tot sensibilisering van schoolbetrokkenen en handhaving.

3.2 / SCENARIO DUURZAME MOBILITEIT

Duurzame ruimtelijke ontwikkelingen

- Sturend ruimtelijk beleid gebaseerd op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.
- Aandacht voor de multimodale bereikbaarheid van nieuwe of recente ruimtelijke ontwikkelingen (bv. woonproject Zevenhuizenstraat, bedrijvenszones Lerenveld en Ganzenbol...).

Duurzame verkeersontwikkelingen

- Verkeersbeleid gebaseerd op het **STOP-principe**, waarbij in afnemende volgorde prioriteit verleend wordt aan de stappers, de trappers, het openbaar vervoer en dan pas de personenwagen.
- Consequente toepassing van gewenste wegencategorisering.
- Voor het snelheidsplan werden twee scenario's uitgewerkt. In scenario 2 worden de zones 30 sterk uitgebreid (zie verder).
- Gedifferentieerd parkeerbeleid voor het centrumgebied.
- Uitwerking van gewenste routes voor zwaar verkeer, waarvoor overleg nodig is met de buurgemeenten.
- Versterking van het netwerk openbaar vervoer (trein en bus) op basis van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.
- Verdere uitbouw van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.
- Verdere uitbouw van het netwerk van trage wegen en voetgangerszones, gekoppeld aan een groen buurtweefsel.

Flankerende en ondersteunende maatregelen

- Niet enkel aandacht voor het woon-schoolverkeer, maar ook sensibiliseringscampagnes voor het woon-werkverkeer.
- Consequente handhaving (parkeren, snelheid, tonnenmaatbeperkingen...).

Voor een zoveel mogelijk geobjectiveerde afweging tussen de beide voorgestelde scenario's werden deze getoetst aan een aantal criteria. In onderstaande tabellen wordt per scenario het mogelijke effect van de verschillende maatregelen beoordeeld. Dit gebeurt op basis van afwegingscriteria die werden afgeleid uit de doelstellingen van hoofdstuk 2.2.1 (synthesenota). Een beoordeling per maatregel mag echter niet doen vergeten dat een scenario (zeker het duurzaam scenario) bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen die niet los van elkaar staan, maar, integendeel, elkaar versterken. Wanneer dus bepaalde maatregelen uit een scenario weggelaten of gewijzigd worden, moet bekeken worden in hoeverre dit gevolgen heeft voor de effectiviteit van andere maatregelen en dus het gehele pakket.

Afwegingscriteria

criterium 1	Sturend ruimtelijk beleid gericht op rnobiliteitsbeheersing
criterium 2	Minder autoverplaatsingen
criterium 3	Versterking van alternatieve verplaatsingswijzen (openbaar vervoer, fiets, ...)
criterium 4	Sturing van verkeersstromen door consequente wegencategorisering
criterium 5	Verhoging verkeersveiligheid (minder ongevallen)
criterium 6	Selectieve bereikbaarheid (voor alle verplaatsingswijzen) van centrum en belangrijke voorzieningen
criterium 7	Verhoging verkeersleefbaarheid door minder omgevingshinder, aantrekkelijk straatbeeld, ...

Beoordelingswaarden

+2	Zeer goed
+1	Goed
0	Neutraal, geen invloed
-1	Slecht
-2	Zeer slecht

SYNTHESE MAATREGELN NULSCENARIO		Cr.1	Cr.2	Cr.3	Cr.4	Cr.5	Cr.6	Cr.7	totaal
A	Ruimtelijke ontwikkelingen	0	0	0	0	0	0	0	0
B	Verkeersontwikkelingen	0	-2	+1	+2	+4	+1	+2	+8
C	Ondersteunende en flankerende maatregelen	0	0	0	0	+1	-1	+1	+1
SYNTHESE MAATREGELN DUURZAAM SCENARIO		Cr.1	Cr.2	Cr.3	Cr.4	Cr.5	Cr.6	Cr.7	totaal
A	Ruimtelijke ontwikkelingen	+10	+10	+9	0	+4	+7	+9	+49
B	Verkeersontwikkelingen	+3	+19	+28	+14	+22	+24	+22	+132
C	Ondersteunende en flankerende maatregelen	0	+5	+4	0	+6	0	+2	+17

Hieruit blijkt dat de verkeersontwikkelingen in het **nulscenario** reeds hoger scoren dan in het trendscenario van 1999. Het **duurzaam scenario** scoort echter op de drie domeinen (A,B,C) en de verschillende criteria beduidend hoger dan het nulscenario. Daarom opteerden de verschillende actoren van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie ervoor om het beleidsplan te baseren op het duurzaam scenario.

RICHTINGGEVEND DEEL

4 / OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

De algemene doelstellingen (hoofdstuk 2.2) worden aangevuld met volgende operationele doelstellingen.

Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Het verbeteren van de woon- en leefstructuur van de gemeente.

Locatiebeleid richten op duurzaam mobiliteitsbeleid (goede ontsluiting voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer).

Optimale bereikbaarheid van KMO-zones van en naar het hoofdwegenetwerk, met minimale omgevingshinder voor dorpskernen en woonwijken.

Werkdomein B – Netwerken per verplaatsingswijze

Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

- Verdere uitbouw van een netwerk van trage wegen die alternatieve korte en veilige verbindingen vormen tussen woonwijken, trekpleisters, scholen, sport- en recreatievoorzieningen en dergelijke. Koppeling aan veilige schoolroutes.
- Verbeteren van het comfort en de veiligheid op voetpaden en pleinen op basis van de richtlijnen van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen en het Vademecum Toegankelijkheid.

Fietsnetwerken

- Verdere verfijning en realisatie van het functioneel fietsroutenetwerk (bovenlokaal en lokaal), op basis van de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Bij nieuwe ontwikkelingen: integreren van goede fietsroutes naar centrumbestemmingen (bv. doorsteek Zevenhuizenstraat – Lindelei).
- Verbeteren van de beveiliging van belangrijke oversteekpunten voor fietsers.

Openbaarvervoernetwerk

- Doelstelling is om het centrum, de omliggende woonwijken en bedrijvenszones goed te ontsluiten met het openbaar vervoer en de doorstroming van de bus te optimaliseren. Nu basismobiliteit grotendeels gerealiseerd is, ligt het hoofddaccent op netwerkmanagement (aantrekkelijke en vlotte relaties met omliggende gemeenten en attractiepolen).
- Goede afstemming van het aanbod trein en bus (station Kontich).
- Comfortabele inrichting van de halteplaatsen, met prioriteit voor de hoofdhalttes.

Herinrichting van wegen

- De wegcategorisering wordt afgestemd op de categorisering van wegen van buurgemeenten en op de lopende ontwikkelingen binnen een multimodale benadering.
- Volgende stap is het overeenstemmen van de weginrichting met de wegcategorisering. Er dient enerzijds voldoende capaciteit te zijn op de ontsluitingswegen zodat een veilige ontsluiting van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk is, anderzijds wordt gezocht naar een evenwichtig ruimtegebruik tussen de verschillende weggebruikers met aandacht voor het verblijfskarakter in de kern en in woonwijken.
- De weginrichting wordt aangepast aan de gewenste snelheden op basis van een snelheidsplan en is gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld zone 30 in schoolomgevingen.
- Weren van sluipverkeer door woonstraten.
- Aandacht voor de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het openbaar domein.

Parkeerbeleid

- Het huidige parkeerbeleid wordt geactualiseerd en het parkeerplan wordt afgestemd op de strategische ruimtelijke projecten (bv. stationsomgeving – Alfacam). Basis vormt het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid.
- Evaluatie en mogelijk bijsturing van blauwe zones.

Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

Gerichte campagnes om alternatieve verplaatsingswijzen (openbaar vervoer, fiets, collectief vervoer) te stimuleren: personeel gemeente, scholen, bedrijventerreinen Lerenveld en Ganzenbol), ...

Versterking van het handhavingsbeleid op basis van het bestaande veiligheidsplan.

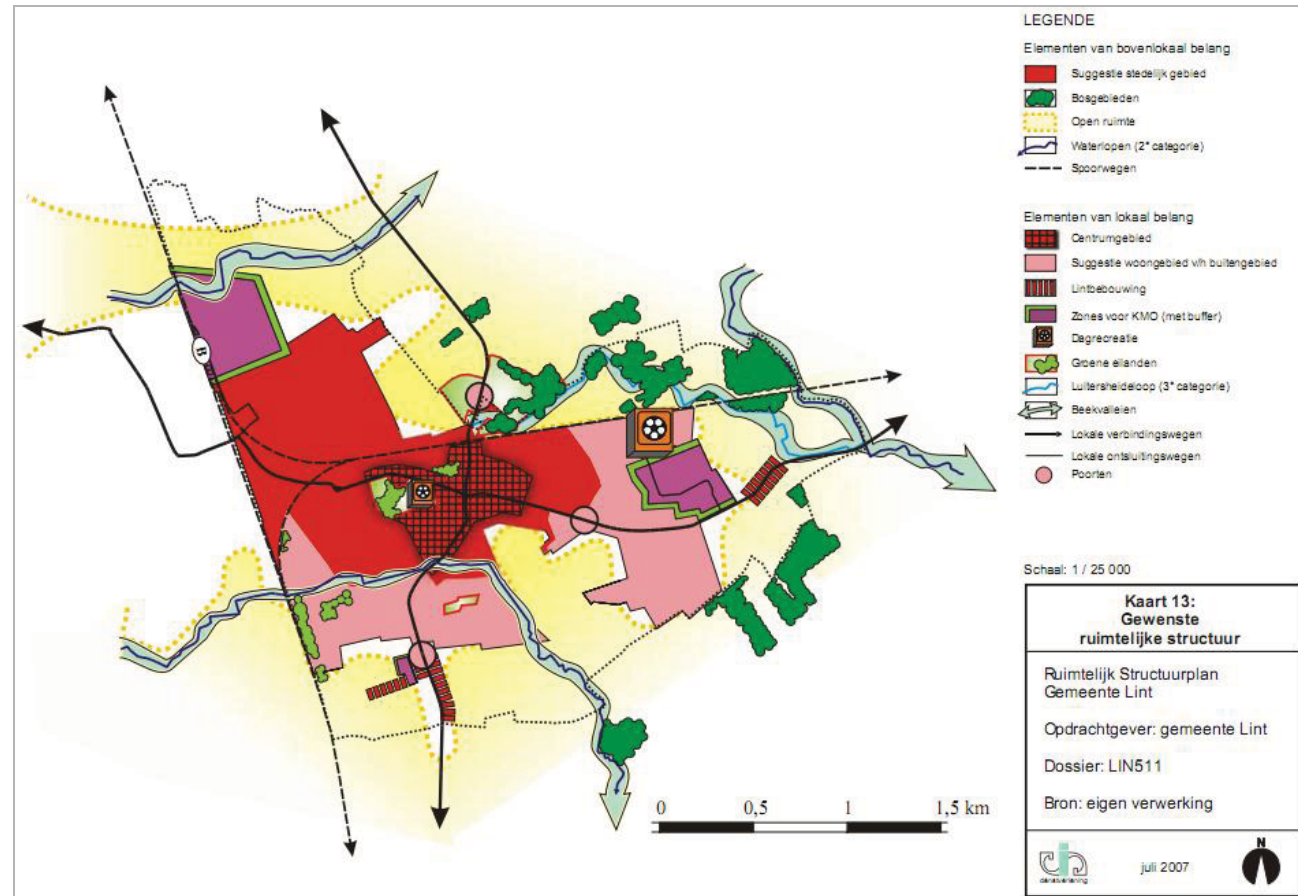
Milieu: de gemeente wenst de luchtverontreiniging te beperken.

Aandachtspunten o.b.v. knelpunten / kansen / doelstellingen	Doelstellingen				
	Bereikbaarheid	Toegankelijkheid	Verkeers- veiligheid	Verkeers- leefbaarheid	Milieu en natuurkwaliteit
Ruimtelijke ontwikkelingen Ganzenbol i.f.v. duurzame mobiliteit	X	X	X	X	X
Afstemming van wegeninrichting op wegencategorisering	X	X	X		
Gewenste routes zwaar verkeer met minimale omgevingshinder	X		X	X	
Veiligheid en leefbaarheid op verkeerswegennet			X	X	
Verzachting barrièrewerking spoorlijnen	X	X	X		
Opwaardering station Kontich-Lint	X	X			
Versterking aanbod bussen De Lijn en afstemming op het station Kontich-Lint	X	X			
Verdere afwerking hoofdfietsroutes langs spoorlijnen	X	X	X	X	
Verbetering van bovenlokale fietsvoorzieningen langs hoofdverkeerswegen	X	X	X		
Versterking van het lokale netwerk van trage wegen	X	X	X		
Stimuleren van alternatieve verplaatsingswijzen door campagnes naar doelgroepen	X	X		X	X
Handhavingsbeleid			X		X

5 / UITWERKING IN WERKDOMEINEN A-B-C

WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

De nadruk ligt hier op een **sturend beleid**. Een samenhangende beleidsvisie werd ontwikkeld in het gemeentelijk structuurplan, geënt op de basisprincipes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Structuurplan provincie Antwerpen.



Gewenste ruimtelijke structuur – GRS Lint, Igean, juli 2007

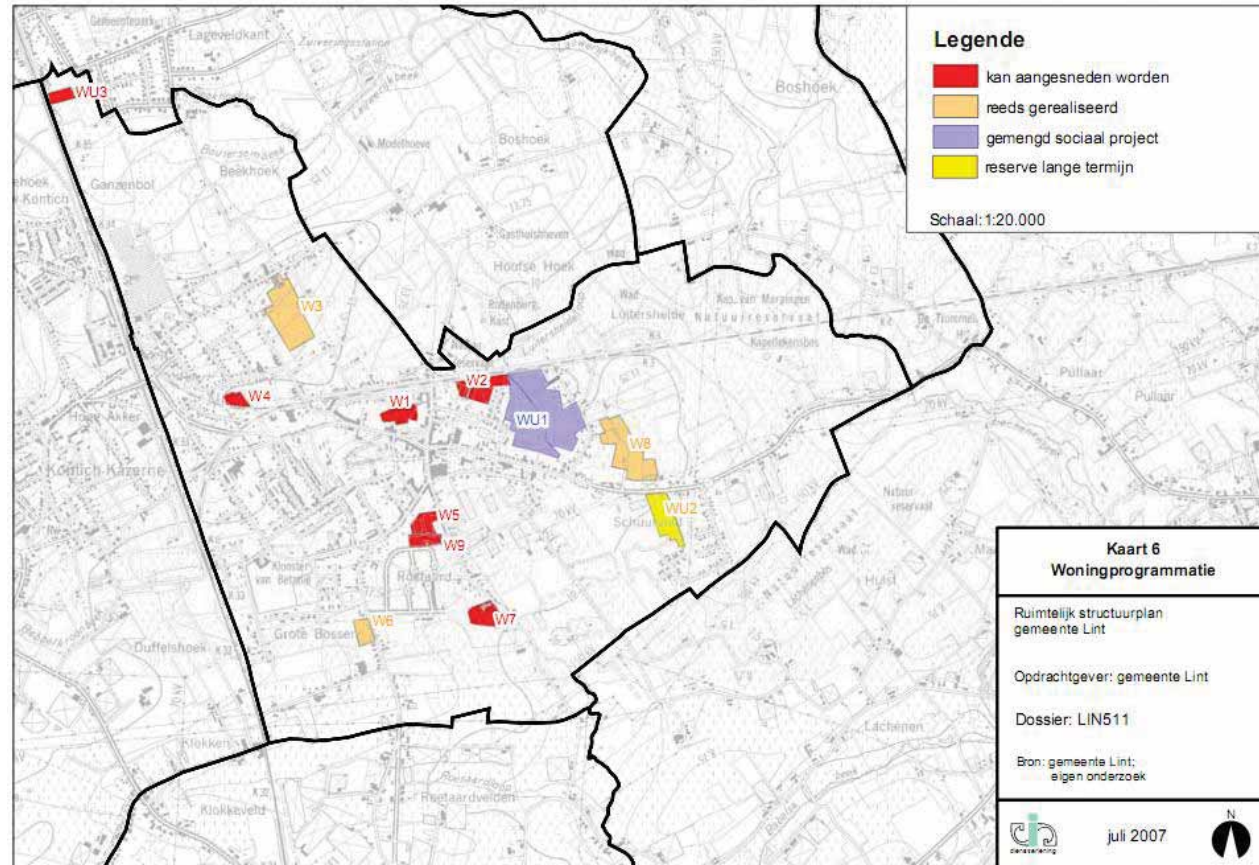
In het structuurplan – dat opgemaakt werd voor het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Antwerpen - werd gesuggereerd het centrumgebied en de stationsomgeving op te nemen in het grootstedelijk gebied, maar de wijken Roetaard, Moederhoef en Schuurveld te situeren in het buitengebied. In het definitieve GRUP van het grootstedelijk gebied (zie oriëntatienota hoofdstuk 2.4) wordt het hele woongebied van Lint, met inbegrip van de drie genoemde wijken en Lerenveld, afgebakend binnen het grootstedelijk gebied.

A.1 / Woonbeleid

INBREIDINGSBELEID

Veel mogelijkheden heeft Lint in dit verband niet meer te bieden. De woonzones van het gewestplan zijn reeds grotendeels ingevuld. Het woonuitbreidingsgebied Zevenhuizenstraat werd in het kader van het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied omgezet naar woongebied. bedrijvenzone Ganzenbol kan slechts beperkt uitgebreid worden. Verder kan hoogstens nog gedacht worden aan verdere verdichting van de bestaande bebouwing, verdichting en verweving van functies. In het gemeentelijk structuurplan werd een overzicht van nog ontwikkelbare zones op kaart gezet (zie hieronder). Vanuit het oogpunt duurzame mobiliteit volgen hier enkele bedenkingen of suggesties bij deze gebieden.

- W1: tussen Torfsstraat en Koning Albertstraat. De gemeente kocht recent dit terrein op met het oog op een uitbreiding van het parkje naast de kerk richting Torfsstraat. Er wordt een RUP (ruimtelijk uitvoeringsplan) opgemaakt waarbij onder meer ook gedacht wordt aan een nieuwe doorsteek voor voetgangers en fietsers tussen de Torfsstraat en Koning Albertstraat (kerk).
- W2: tussen Lindelei, Statiestraat, spoorlijn en Falconlaan. Bij eventuele ontwikkeling dient een fiets-/voetweg geïntegreerd te worden tussen het woonproject Zevenhuizenstraat en Statiestraat (zie verder hieronder). Auto-ontsluiting kan via de Lindelei en/of Falconlaan.
- W4: tussen Uitbreidingsstraat, Tarweblok en spoorlijn. Eventuele ontwikkeling van dit gebied dient rekening te houden met een mogelijke doortrekking van de spoorfietsroute tussen IJzerenweg en Fabriekstraat (stationsomgeving). Uit de analyse blijkt dat er ten noorden van de spoorlijn minder publieke groen- en speelruimte aanwezig is dan in het zuidelijk deel. Dit terrein zou zich goed lenen voor deze functie, gecombineerd met de fietsroute. Afweging van mogelijkheden dient hier dan ook te gebeuren.
- W5/W9: tussen Duffelsesteenweg, Kinderstraat en Kriekhof. Hier is reeds een inbreidingsproject gepland (verkavelingsaanvraag lopende). Daarbij wordt in dit binnengebied ook ruimte voorzien voor speelgroen. De Babbelkroonbeek krijgt meer ruimte en dit wordt gekoppeld aan een voetweg tussen beide straten.
- W7: tussen Kinderstraat en het zuidoosten van Roetaard: ook hier zorgzaam omspringen met de vallei van de Babbelkroonbeek!
- WU1: woonproject Zevenhuizenstraat: zie verder hieronder.
- WU3: tussen Kleinmijlveld en Ganzenbol: dit kleine gebied sluit eerder aan bij het woonweefsel van Hove. Auto-ontsluiting via Kleinmijlveld, fietsconnectie met spoorfietsroute.



Woonprogrammatie– GRS Lint, Igean, juli 2007

LINTBEOUWING

Afbouw van lintbebouwing en perifere ontwikkelingen langs invalswegen (bv. Duffelse- of Liersesteenweg).

WOONUITBREIDINGSGBIEDEN

Bevriezen van woonuitbreidingsgebieden met uitzondering van de Zevenhuizenstraat (omgezet in woongebied). Voor het geplande woonproject **Zevenhuizenstraat** wordt een RUP opgemaakt. De ontwerpversie van dit RUP streeft naar een dichtheid van circa 25 woningen/ha en voorziet in de bouwmogelijkheid van ongeveer 225 woningen. Een oostelijke en een westelijke woonlob worden gescheiden door een centrale NZ-gerichte **groene vinger**, met ruimte voor speelgelegenheid, wateropvang en –infiltratie een wandel- / fietspad. De verharde zones in het gebied worden tot een minimum herleid. Dit is van groot belang omdat het gebied ligt in een zone die ‘matig gevoelig is voor grondwaterstroming’ (bron: AGIV). Bij de bouw moet vermeden worden dat stroomafwaarts overstromingsgevaar ontstaat. De gemeente waakt erover dat dit effectief op een zorgvuldige en kwalitatieve manier gebeurt.

Om te vermijden dat sluipverkeer ontstaat richting recreatiezone wordt doorgaand verkeer tussen de Zevenhuizenstraat en Lindelei zoveel mogelijk ontmoedigd. Moest blijken dat er toch hinder komt van sluipverkeer, dan kan in een latere fase een knip voorzien worden van de oost-westverbinding ter hoogte van het buurtpark.

Voor **voetgangers en fietsers** komt er een extra doorsteek tussen de Zevenhuizenstraat en Lindelei (vroegere voetweg 44), waardoor ook de nabijgelegen recreatiezone per fiets vlot bereikbaar wordt vanuit het centrum. Een tweede doorsteek wordt voorzien aan de noordzijde (Falconlaan) richting Statiestraat, parallel met de spoorlijn. Ook de fietsweg Luitersheide / IJzerenwegstraat speelt een belangrijke rol in de fietsontsluiting van de woonzone.

De gemeente overweegt de opmaak van een **mobilitoets** om een duidelijker inzicht te krijgen in de impact van dit woonproject op de omliggende woonstraten.



Ontsluiting fiets / voetganger



Ontsluiting auto

A.2 / Industrie en KMO

Industriezone Ganzenbol

Bij verdere ontwikkeling van de zone Ganzenbol moet gezocht worden naar een evenwicht met het omliggende woongebied. Daarom werd de optie reeds genomen van een verschuiving van industrie naar KMO's. Er wordt een RUP opgemaakt voor de verdere ontwikkeling van de zone. Bij eventuele inplanting van nieuwe activiteiten zijn vanuit duurzaam mobiliteitsoogpunt een aantal uitgangspunten van belang.

- Het mobiliteitsprofiel is sterk bepalend bij afweging van nieuwe invullingen. Aan het geplande RUP of inplanting van nieuwe activiteiten wordt best een MOBER gekoppeld. De goede treinbereikbaarheid is een troef die nog kan uitgespeeld worden. De autobereikbaarheid stoot op de grenzen van het draagvlak van de omliggende woonstraten (Fabriek-, Molen-, Nieuwstraat, Brantstraat). In het structuurplan wordt gesteld dat bij de afweging van ontwikkelingsmogelijkheden voor Ganzenbol ook de woonfunctie kan overwogen worden.
- Het station zelf trekt ook al heel wat autoverkeer aan (parking 156 wagens). Door een doortrekking van de spoorfietsroute tussen de IJzerenwegstraat en Fabriekstraat, gekoppeld aan een sensibiliseringscampagne, kan een modal shift (wijziging van verplaatsingspatronen) gestimuleerd worden bij zowel treinpendelaars als bezoekers van de KMO-zone. Om dit te bereiken is ook de uitwerking van een (multimodale) bereikbaarheidsgids voor het bedrijvenpark aangewezen.
- Aanleg van groene **buffer** rond bedrijvenzones Ganzenbol en Lerenveld In het RUP wordt de vrijwaring en versterking van de vallei van de Boutersembeek ingeschreven. Dit hoeft niet tegenstrijdig te zijn met economische belangen: een verzorgde landschappelijke integratie van de beek kan ook een meerwaarde opleveren voor het imago van het bedrijvenpark. Naar aanleiding van recente grondwerken kreeg de beek op deze plaats overigens reeds meer ruimte.

Bedrijvenpark Lerenveld

Het bedrijvenpark Lerenveld is inmiddels volledig ingevuld. Er bevinden zich circa 50 bedrijven, telkens met minder dan 20 werknemers. Ook het gemeentelijk containerpark en de brandweerkazerne zijn daar gevestigd. Momenteel wordt een gemeentelijk RUP opgemaakt om de bestaande bufferzone te regulariseren.

- Aanleg van groene **buffer** rond bedrijvenzones Ganzenbol en Lerenveld.
- Voor gemotoriseerd verkeer is er één toegangsweg (lokale ontsluitingsweg type II Lerenveld) die rechtstreeks uitkomt op de Liersesteenweg. Aan de noordzijde bevindt zich een parking voor 125 wagens (ca. 125 wagens en 3 parkeerplaatsen voor gehandicapten) die polyvalent kan gebruikt worden (voor recreatiezone, feestzaal, KMO-zone en recreatiebos). De bedoelde parking wordt ook gebruikt voor het parkeren van vrachtwagens (ca.4).
- Voor voetgangers en fietsers is er een veilige en kortere route voorzien via de Zevenhuizenstraat naar Schranshoevelaan / Lindelei (deels te realiseren binnen woonproject Zevenhuizenstraat), of via Luitersheide (spoorfietsroute). Fietsgebruik van en naar het bedrijvenpark wordt gepromoot (zie ook hoofdstuk C.1).

-
- Vanaf halte Haakveld loopt men via Liersesteenweg naar de ontsluitingsweg Lerenveld. Het verste bedrijf ligt dan op loopafstand van 950 meter, de feestzaal op 770 meter.
 - Vanaf halte Zevenhuizenstraat loopt men via Liersesteenweg en Papendonk naar Lerenveld. De feestzaal ligt dan op 650 meter loopafstand, het verste bedrijf op 1.000 meter.
 - De zonevreemde bedrijvencluster in de **Bossenstraat** (diverse opslagplaatsen, garage voor markt wagens, deels in woongebied met landelijk karakter, deels in agrarisch gebied) geldt een uitdoofbeleid.
 - Bij **(her)lokalisatie** van bedrijven wordt niet alleen rekening gehouden met bedrijfstechnische en ruimtelijk-landschappelijke aspecten, maar ook met de mobiliteitsaspecten.

A.3 / Recreatie

De recreatiezone ten noorden van Lerenveld werd uitgebouwd met 3 voetbalvelden en 2 'duiveltjes'velden met bijhorende accommodatie. Verder zijn er jeugdlokalen (chiro en scouts-gidsen) en is er een ruitervereniging gevestigd. Aan de zuidzijde van de zone, op het einde van de straat Lerenveld, werd een gemeentelijke polyvalente zaal gebouwd, toegankelijk voor maximaal 600 personen, en een jeugdhuis dat na sluiting ingenomen werd door Verano-beach (beach-volley). Aan de oostzijde van het gebied werd een recreatiebos aangeplant. Het sportcentrum is momenteel volledig ontwikkeld.

De meeste gebruikers van de sport- en jeugdfaciliteiten komen per fiets. Er wordt een veilige en kortere route voorzien via de Zevenhuizenstraat naar Schranshoevelaan / Lindelei (deels te realiseren binnen woonproject Zevenhuizenstraat). Ook de spoorfietsroute langs Luitersheide geeft een snelle en veilige verbinding richting Lier of Lint-centrum. Langs de Zevenhuizenstraat en Papendonk ligt een dubbelrichtingsfietspad.

Bezoekers per auto's (bv. feestzaal, Verano beach, recreatiebos, ...) kunnen gebruik maken van de parking op het eind van Lerenveld (zie hoger A.2). Behoudens enkele uitzonderlijke pieken per jaar is voldoende parkeercapaciteit aanwezig.

A.4 / Behoud en versterking van natuur- en landschappelijke waarden

- Versterking van de ruimtelijk-landschappelijke structuur;
- maximaal behoud van de nog resterende open ruimte;
- verbinding van natuurelementen (bv. Antwerpse gordel), onder meer door lineaire groenstructuren (bv. laanvorming verkeersassen, spoorroutes, houtwallen...);
- herwaardering en versterking van beekvalleien (bv. Luitersheideloop, Babbelkroonbeek...).

WERKDOMEIN B: GEWENSTE ONTWIKKELINGEN VERKEERSNET PER VERVOERSWIJZE

In het duurzaam scenario zijn de multimodale verkeersontwikkelingen gebaseerd op het **STOP-principe**. Dit is een beleidslijn van de Vlaamse Regering waarbij in afnemende volgorde prioriteit verleend wordt aan de stappers, de trappers, het openbaar vervoer en dan pas de personenwagen. Wanneer in deze nota toch gestart wordt met het wegennetwerk, dan heeft dat meer te maken met de ruimtelijk structurerende rol die de verkeersassen in de gemeente spelen dan met een dominantie van de auto in het gewenste mobiliteitsbeleid.

Een tweede algemeen uitgangspunt is dat de uitbouw van verkeersinfrastructuur (wegen, fietspaden, voetgangersdomeinen, ...) niet enkel bekeken wordt vanuit louter verkeerskundige invalshoek, maar dat ook rekening gehouden wordt met de **ruimtelijke en landschappelijke inpassing**. Een verzorgde vormgeving, groenstructuur, verlichting en waterhuishouding dragen sterk bij tot de belevings- en gebruikswaarde van het openbaar domein.

Ten slotte betekent een samenhangend mobiliteitsbeleid ook dat zoveel mogelijk gezocht wordt naar oplossingen die een **meervoudige betekenis** hebben. Bijvoorbeeld integratie van functioneel en recreatief fietsen, polyvalente pleinrichtingen, shared spaces (gedeeld ruimtegebruik), ...

B.1 / Gewenste structuur wegennetwerk

Doel: Uitwerking van een samenhangende verkeersstructuur in functie van veiligheid, leefbaarheid en mobiliteit, als beleidskader voor toekomstige verkeersontwikkelingen. Ingrepen worden niet meer geïsoleerd uitgewerkt maar passen in een ruimer concept.

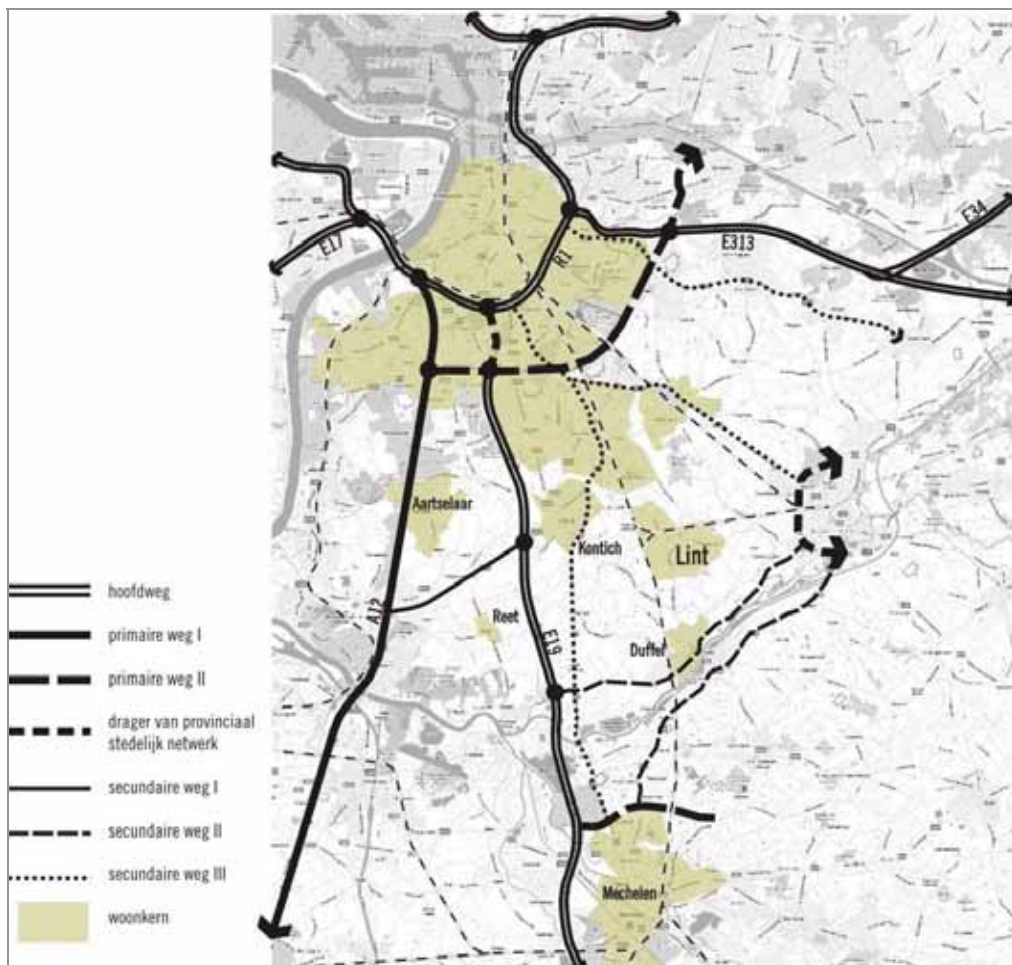
B.1.1 / CATEGORISERING VAN WEGEN – MACRONIVEAU (REGIO)

Consequente toepassing van de categorisering van wegen zoals die bepaald is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan provincie Antwerpen. In de gemeente Lint komen volgens deze hogere plannen geen primaire of secundaire wegen voor.

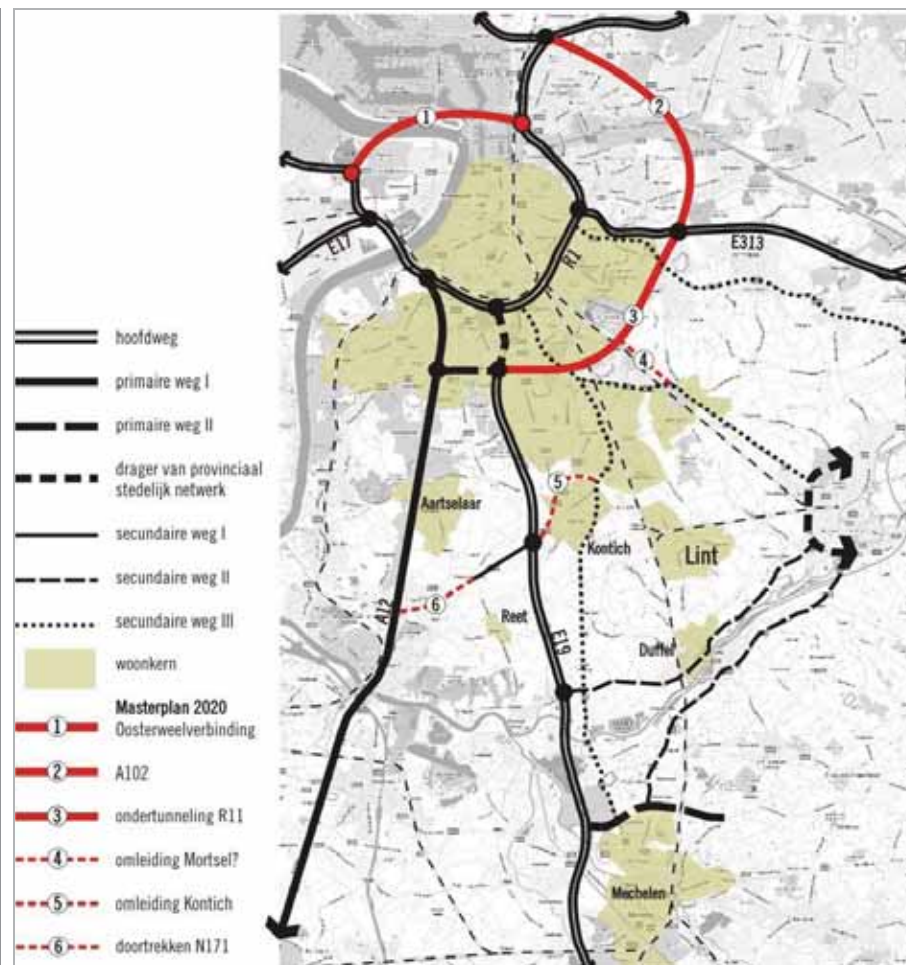
In het ruimere gebied rond Lint werden volgende wegen geselecteerd als secundair:

- de N1 (Antwerpen – Kontich – Mechelen) en N10 (Mortsel – Lier): secundaire wegen type III;
- de N14 (Duffel – Lier): secundaire weg type II.
- De ring van Lier wordt in het RSPA genoemd als ‘drager van een provinciaal stedelijk netwerk’.

In de nog ruimere regio sluiten deze secundaire wegen aan op de hoofdwegen E19 (Brussel – Mechelen – Antwerpen) en de E313 (Antwerpen – Hasselt). Bij de recente herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de R11 in zijn geheel als primaire weg geselecteerd.



Wegencategorisering macroniveau volgens RSV en RSPA



Wegencategorisering macroniveau lange termijn (masterplan 2020 e.a.)

De toekomstige verkeersontsluiting van de Antwerpse zuid-oostrand kan sterk beïnvloed worden door een aantal lopende **plannen of intenties**.

- Masterplan 2020: sluiting van de Antwerpse ring door middel van de Oosterweelverbinding, ondertunneling van de R11 als hoofdweg tussen de E313 (Wommelgem) en E19 (Wilrijk), ongelijkgrondse realisatie van de A102 tussen de E19 (Merksem) en de E313 (Wommelgem). Deze beslissing van de Vlaamse Regering op 30 maart 2010 moet nog omgezet worden in concrete plannen.
- Doortrekking van de N171 als secundaire weg type I tussen de E19 (Aartselaar) en A12 (Kontich). Momenteel worden de uitvoeringsplannen opgemaakt. Bedoeling is dat dit project vanaf 2012 gefaseerd aangelegd wordt (eerste fase ten westen van de A12).
- Eventuele noordelijke omleidingsweg in Kontich tussen de N171 en N1 (ten noorden van de Helenaveldstraat).
- Eventuele noordoostelijke omleidingsweg in Mortsel tussen de Liersesteenweg N10 en de Krijgsbaan R11, parallel met de spoorlijn (noordzijde). De haalbaarheid/wenselijkheid van dit scenario wordt onderzocht in het mobiliteitsplan van Mortsel en het platform MOZO (mobiliteit ZO-rand).

B.1.2 / CATEGORISERING VAN WEGEN – GEMEENTELIJK NIVEAU

De definiëring van de (boven)lokale wegen dient te gebeuren door de gemeente, volgens richtlijnen opgesteld door de vijf Vlaamse provincies, AWW en de Vereniging van Steden en Gemeenten. We onderscheiden drie types van lokale wegen.

Lokale wegen type I: lokale verbindingswegen

- Noord-zuidas (Statiestraat, Duffelsesteenweg);
- oost-westas (Kontichsesteenweg, Van Putlei, Koning Albertstraat, Liersesteenweg).

Inrichtingsprincipes

- Buiten bebouwde kom:
 - ontwerpsnelheid 70 km/uur
 - rijwegbreedte i.f.v. maatgevend gebruik bus / bus ²:
6 meter, goten niet inbegrepen
 - fietspaden, zoveel mogelijk vrijliggend

² Met maatgevend gebruik bus / bus wordt bedoeld dat de weg zo moet gedimensioneerd zijn dat twee bussen elkaar ongehinderd kunnen kruisen tegen de vooropgestelde ontwerpsnelheid.

-
- bushavens naast de rijweg
 - Binnen bebouwde kom:
 - ontwerpsnelheid 50 km/uur
 - rijwegbreedte in principe 6 meter, goten inbegrepen; indien het traject ligt op een reguliere busroute wordt bij heraanleg de gewenste rijwegbreedte bekeken in overleg met de betrokken actoren (b.v. De Lijn)
 - aanliggende fietspaden of gemengd
 - bus halteert op de rijweg.

Lokale wegen type II: gebiedsontsluitingswegen

- Wijkontsluitingsstraten: niet van toepassing in Lint
- Ontsluiting industrie-, KMO- en recreatiezones:
 - Lerenveld (ontsluiting KMO- en recreatiezone)
 - Brantsstraat / Nieuwstraat / Molenstraat / Fabriekstraat (ontsluiting bedrijvenzone Ganzenbol).

Inrichtingsprincipes

- Op deze lokale ontsluitingswegen geldt een ontwerpsnelheid van 50 km/uur
- Rijwegbreedte wordt aangepast aan vrachtwagenverkeer (6m)
- Gezien het om industriële ontsluitingsroutes gaat, worden ook veilige fietsvoorzieningen voorzien in functie van de beschikbare ruimte (fietspaden of fietsuggestiestroken). In woonzones (bv. Nieuw-, Molenstraat) houdt de weginrichting rekening met het verblijfskarakter.
- Er zijn geen reguliere busverbindingen op deze assen.

Lokale wegen type III: alle andere wegen en straten

- Woonstraten, Zone 30 (binnen verblijfsgebieden)
- landelijke wegen (buiten verblijfsgebieden).

Inrichtingsprincipes woonstraten

- ontwerpsnelheid 50 km/uur, 30 km/uur (Zone 30), 20 km/uur (woonerf);
- rijwegbreedte: 4 tot 5 meter, goten inbegrepen (4 m voor eenrichtingsstraten);
- gemengd verkeer (geen fietspaden).

Inrichtingsprincipes landelijke wegen

- ontwerpsnelheid 50 km/uur;
- zoveel mogelijk behoud van landelijk karakter en smal wegprofiel (3 à 4 m - eventueel met passeerhavens);
- geen goten, wel grachten;
- gemengd verkeer (geen fietspaden);
- eventueel maatregelen tegen sluijverkeer (b.v. tractorsluizen, verbod voor autoverkeer).

Bij eventuele heraanleg van wegen en straten in de toekomst wordt de nieuwe weginrichting aangepast aan de gewenste verkeersfunctie en het gewenste snelheidsbeeld. De overgangen tussen snelheidsregimes worden daarbij duidelijk geaccentueerd, niet enkel door middel van verkeersborden, maar ook door ruimtelijke of landschappelijke ingrepen (bv. wijziging in straatprofiel, materiaalvoering, groenstructuur, middenberm, verlichting, ...).



Wegencategorisering mesoniveau (gemeente)

B.1.3 / AFBAKENING VAN VERKEERS- EN VERBLIJFSGEBIEDEN

De categorisering van de wegen vormt het verkeersplanologisch kader voor de ontwikkeling van de gewenste verkeersstructuur. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat een weg van hiërarchisch hogere categorie automatisch meer verkeer, meer doorstroming, een hogere snelheid en minder leefbaarheid meebrengt. De realiteit is complexer. Daarom moet worden uitgegaan van meer gedifferentieerde ordeningsprincipes waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden. Dit onderscheid is gebaseerd op een concept voor conflictbeheersing.

- In **verkeersgebieden**, waar de verkeersdeelnemer zijn aandacht kan besteden aan het zich snel - maar veilig - verplaatsen, worden door de wegbeheerder de conflicten zoveel mogelijk geëlimineerd, bijvoorbeeld door maximale scheiding van verkeersdeelnemers;
- in **verblijfsgebieden**, waar men zijn volle aandacht nodig heeft voor interactie met allerlei soorten andere verkeersdeelnemers en een aan de (verblijfs)omgeving aangepast verkeersgedrag, worden de conflicten duidelijk 'gepresenteerd'.

De gewenste verkeersstructuur wordt bijgevolg afgestemd op een zo juist mogelijke afbakening van de verblijfsgebieden (= ruimer dan het louter juridische begrip 'bebouwde kom'). In onze versnipperde ruimtelijke ordening is het niet steeds uit te sluiten dat een weg van hogere categorie ook door verblijfsgebieden passeert. In dat geval dient de weginrichting mede aangepast te worden aan het verblijfskarakter van de ruimtelijke omgeving volgens het concept 'leefbare doortocht'.

Vermits de gemeente Lint enkel te maken heeft met lokale wegen, zal het onderscheid tussen verkeers- en verblijfsgebieden zich hier minder scherp stellen. Alle wegen en straten binnen de bebouwde omgeving hebben een sterk verblijfskarakter, waarbij een ontwerpsnelheid van 50 km/uur of lager aangewezen is.

B.1.4 / SNELHEIDSREGIME

Voor de gebruikers van elke weg of straat moet duidelijk uit het wegbeeld blijken waar en hoe hij zijn snelheid dient aan te passen aan de ruimtelijke en verkeersomgeving. Een afbakening van snelheidsregimes gebeurt best niet enkel op basis van verkeerskenmerken (rol in de wegencategorisering) maar ook van de ruimtelijk-functionele omgevingskenmerken.

Er werden twee scenario's ontwikkeld voor het snelheidsbeleid in de synthesesnota. Na afweging ervan werd besloten dat scenario 1 behouden blijft op korte termijn, terwijl scenario 2 eerder op lange termijn gepland wordt.

Gewenst snelheidsbeleid scenario 1 (Korte termijn)

In beide scenario's wordt de maximumsnelheid van **70 km/uur** vastgelegd in volgende straatsegmenten:

- Duffelsesteenweg: vanaf einde bebouwde kom (tussen Roetaard en Van den Bergstraat) tot gemeentegrens
- Liersesesteenweg: vanaf Lerenveld tot gemeentegrens
- Lintesesteenweg (gemeente Hove) vanaf gemeentegrens tot Hove

Deze begrenzingen komen overeen met de huidige situatie. De Kontichsesteenweg (momenteel 70 km/uur vanaf gemeentegrens tot 80m voorbij kruispunt Brantstraat) zal in zijn geheel een snelheidsregime van 50 km/uur krijgen. Voorgesteld wordt de snelheid in de Bouwenstraat over de hele lengte te brengen naar 50 km/uur (nu deels 70 km/uur).

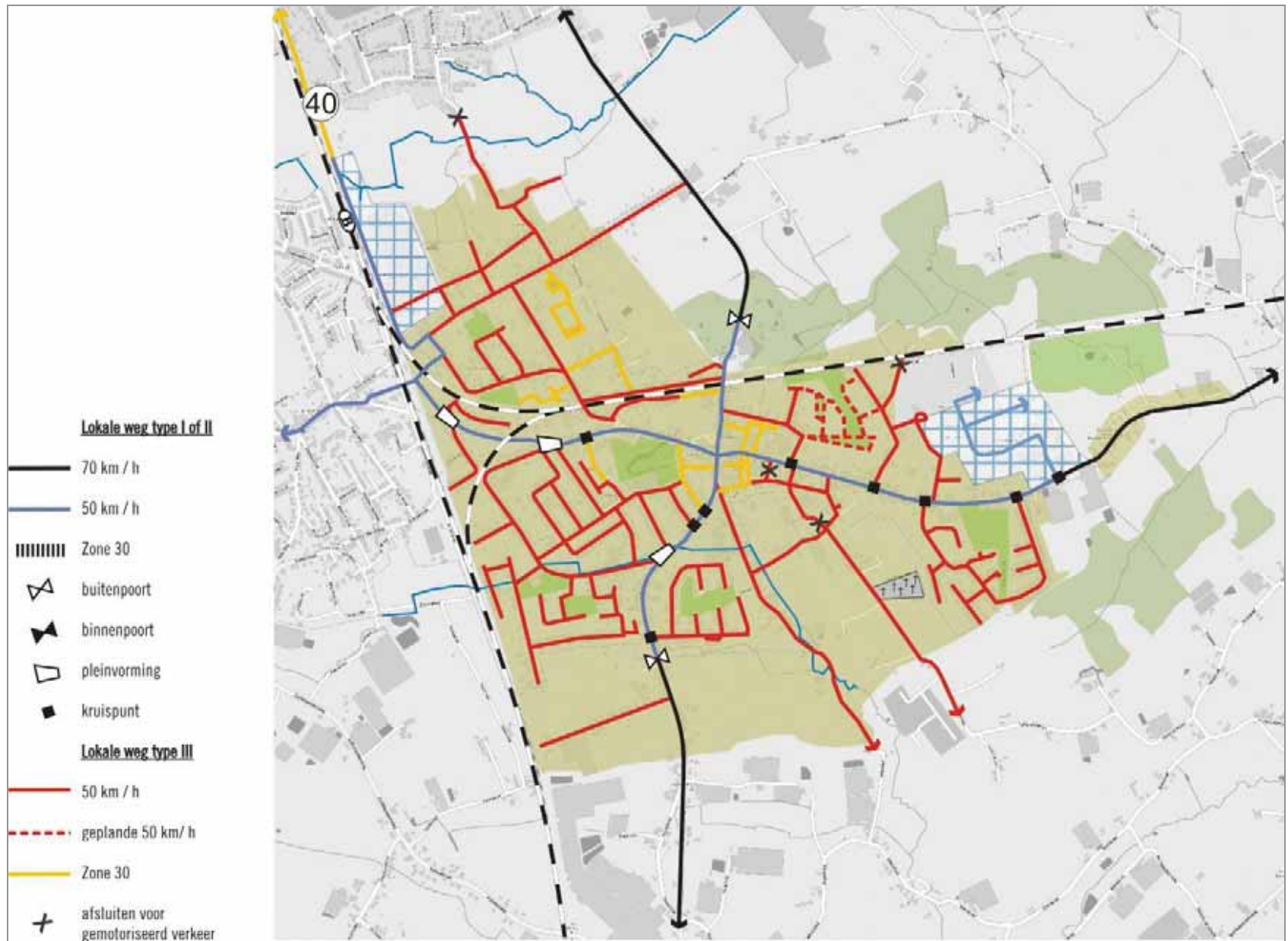
In scenario 1 blijft **zone 30** behouden in volgende straatsegmenten:

- Torfsstraat schoolomgeving (ca. 150m vanaf Statiestraat)
- Eikhof: vanaf Van Putlei tot voorbij de schoolterreinen (schoolomgeving)
- Uitbreidingstraat (tussen Veldstraat en Molenvoetweg) en deel van Molenvoetweg ten zuiden van Uitbreidingsstraat

Verder wordt de zone 30 **licht uitgebreid** in volgende straatsegmenten:

- Schoolstraat: hele lengte, tussen Duffelsesteenweg en Koning Albertstraat (nu enkel zuidelijk deel tot K.Cardijnlaan)
- Kerkhofweg tussen Duffelsesteenweg en Oudstrijdersplein
- Oudstrijdersplein
- Brouwerijstraat en Hoefveldstraat
- Tarweblok en Molenveld

Alle andere straten krijgen of behouden in scenario 1 een snelheidsregime van **50 km/uur**.



Gewenste snelheidsregimes wegennetwerk - duurzaam scenario 1 (korte termijn)

Snelheidsregimes scenario 2 (Lange termijn)

In het tweede scenario blijft de **zone 70** hetzelfde als in scenario 1, maar wordt een uitbreiding van zone 30 voorgesteld tot vrijwel alle woonstraten, met uitzondering van een beperkt aantal wijkontsluitingsstraten. De straatsegmenten met regime van **50 km/uur** zijn:

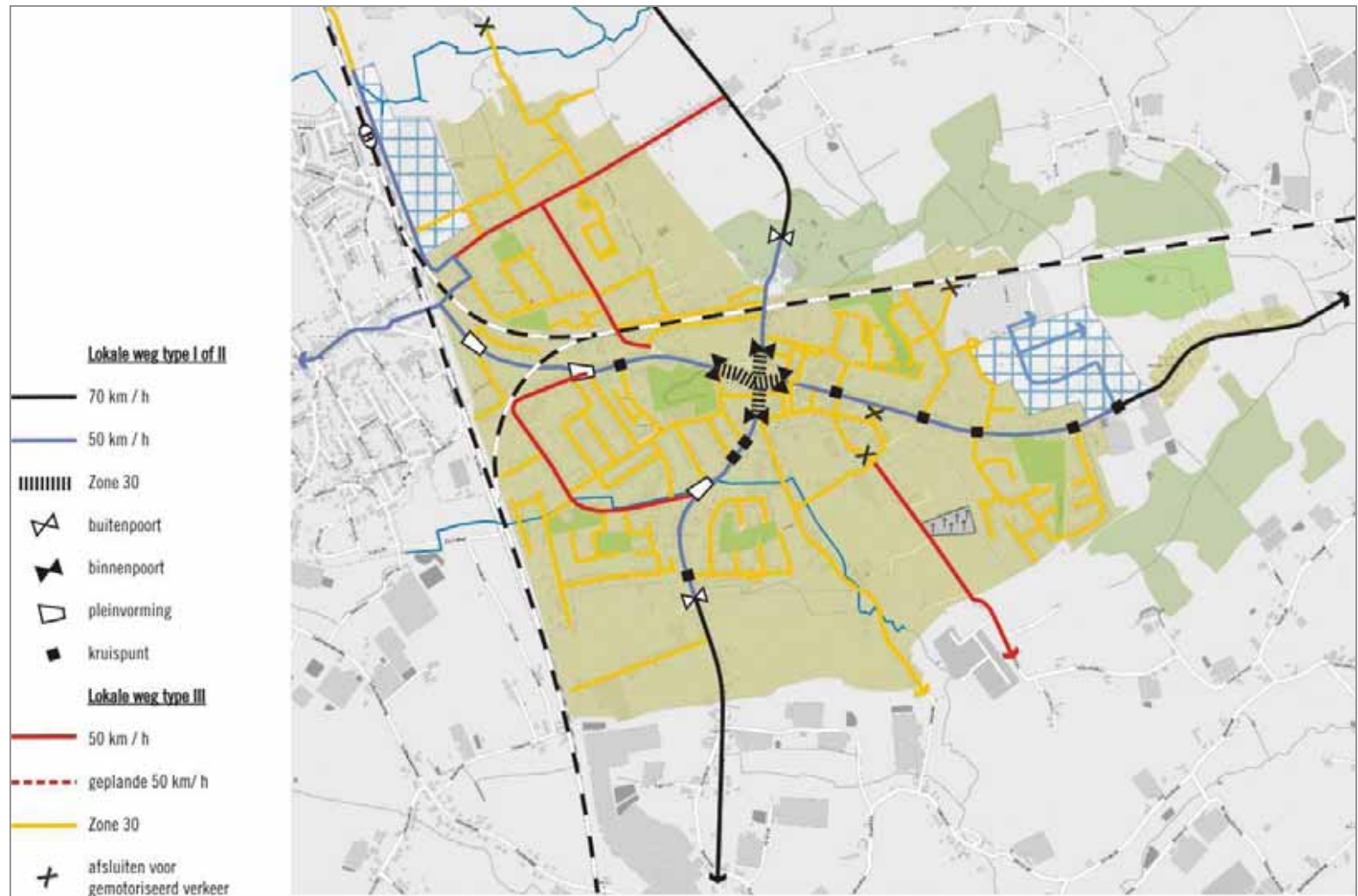
- Kontichsesteenweg
- Van Putlei / K. Albertstraat tussen Kontichsesteenweg en Schoolstraat
- Statiestraat tussen gemeentegrens en Hoefveldstraat
- Liersesteenweg tussen Lerenveld en Brouwerijstraat
- Duffelsesteenweg tussen begin bebouwde kom (iets ten zuiden van Roetaard) en Kinderstraat
- Fabriekstraat vanaf Molenstraat tot einde KMO-zone
- Molenstraat
- Veldstraat
- IJzerenwegstraat
- Moederhoefstraat / Van Putlei (ten westen van kruispunt Kontichsesteenweg)
- Bouwenstraat ten zuiden van Hovenierstraat
- Lerenveld

Zone 30 wordt uitgebreid met volgende straatsegmenten:

- Liersesteenweg tussen rotonde en Oudstrijdersplein
- Duffelsesteenweg tussen rotonde en Kerkhofweg
- Koning Albertstraat tussen rotonde en Schoolstraat
- Statiestraat tussen rotonde en Hoefveldstraat
- Beekhoekstraat
- IJzerenwegstraat
- Kinderstraat tot gemeentegrens
- Bossenstraat
- alle woonstraten, met uitzondering van hoger genoemde straten waar 50 km/u geldt.

Landelijke wegen

- Behoud van het huidig smal profiel en landelijk karakter voor beperkt plaatselijk (landbouw)verkeer en fietsers.
- Ontmoediging van doorgaand (sluip)verkeer (bv. Kinderstraat, Bouwenstraat).



Gewenst wegennetwerk - duurzaam scenario 2

B.1.5 / KANALISERING VAN GEWENSTE ROUTES VOOR ZWAAR VERKEER

Gewenste routes van zwaar verkeer van en naar de bedrijventerreinen in de gemeente (Ganzenbol en Lerenveld) worden gestuurd via de meest logische en minst hinderlijke route naar het hogere wegennet. Hierbij wordt in grote lijnen gesteund op de voorstellen die uitgewerkt werden in de methodische studie voor een netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal³.

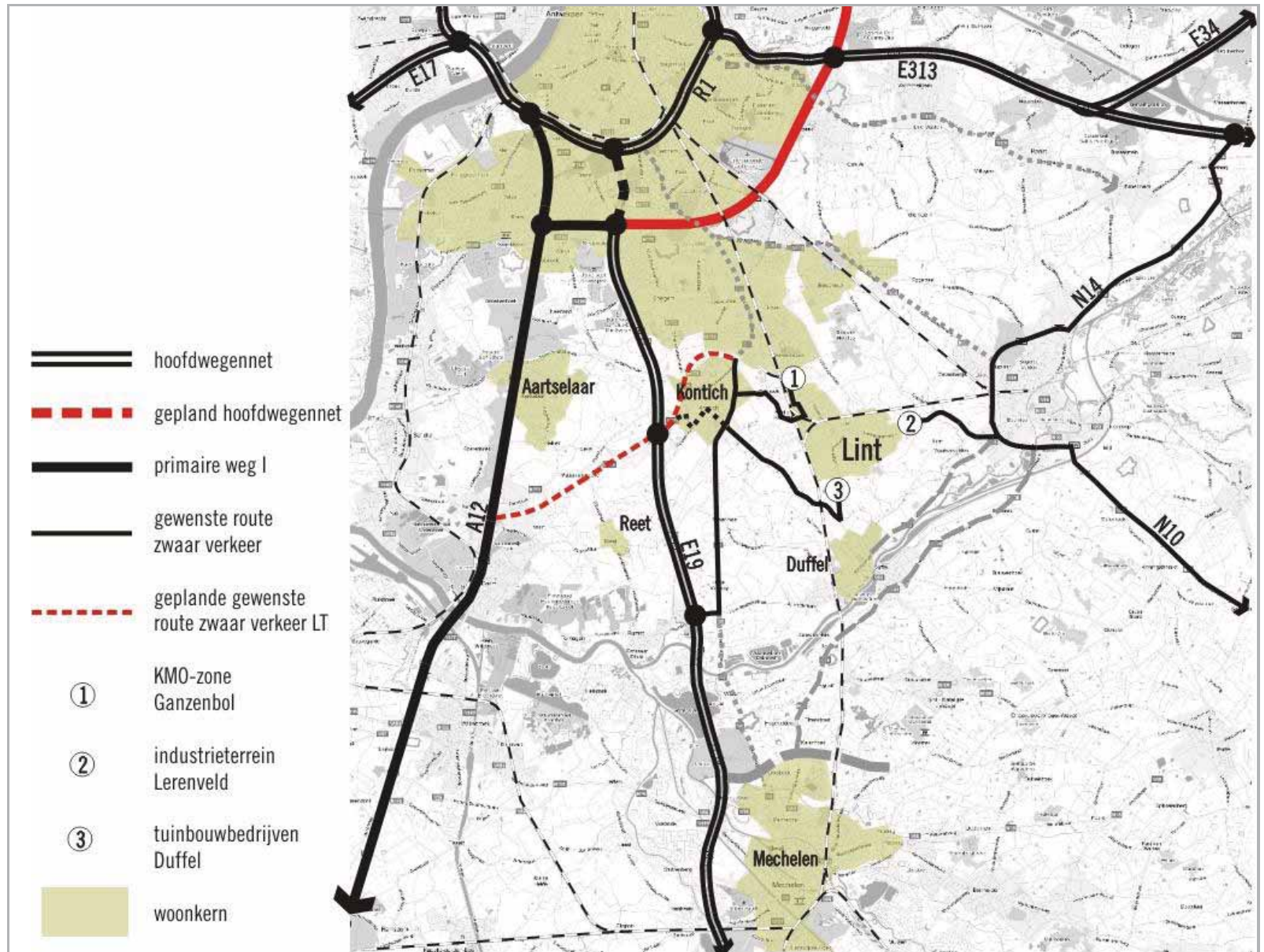
- Ganzenbol: via Kontich (Liersebaan – Kauwlei – Ooststatiestraat – N1); na eventuele realisatie van een noordelijke omleidingsweg rond Kontich kan het zwaar verkeer op deze wijze vanaf de N1 de E19 bereiken.
- Lerenveld: via R16 Lier(Liersesteenweg – Lintsesteenweg – N14 – R16).
- Tuinbouwbedrijven langs Lintsesteenweg in Duffel: zuidwaarts tot Klokkestraat, en dan richting N1 Kontich.

Hierover is bovengemeentelijk **overleg** nodig met de omliggende gemeentebesturen, gecoördineerd door het gewest (dept MOW).

Tonnenmaatbepering wordt voorzien op ongewenste routes.

De routes zullen ondersteund worden door middel van een duidelijke **bewegwijzering**.

³ 'Uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal en toepassing op 2 pilootregio's' – i.o.v. Vlaamse Overheid, dept. MOW, afd. Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Tritel, april 2010



Gewenste routes zwaar verkeer –duurzaam scenario

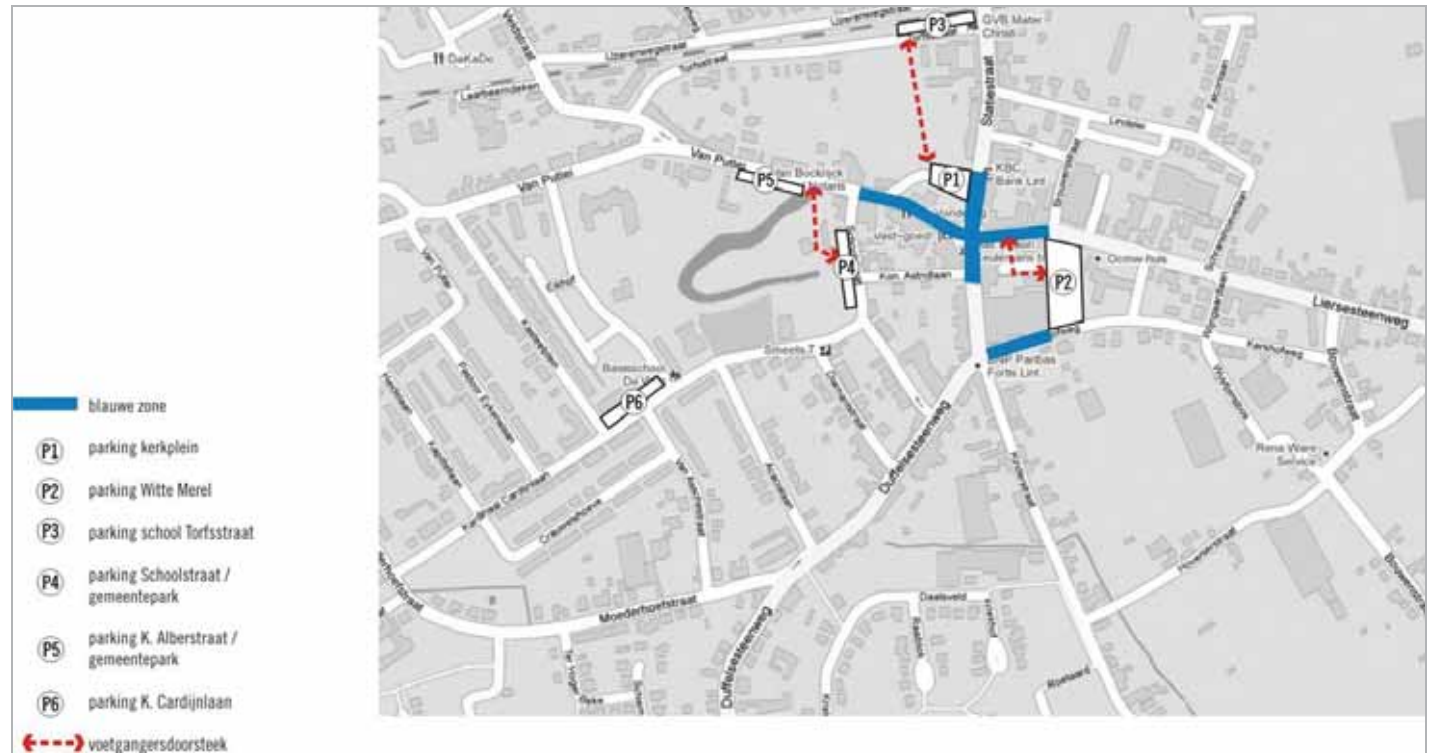
B.1.6 / STUREND PARKEERBELEID

Uit recent parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerdruk in de dorpskern sinds de vorige tellingen in 1997 niet toegenomen is, en in enkele zones zelfs afgenomen (gunstig effect na invoering van blauwe zone). Op korte termijn dringen zich dan ook geen fundamentele maatregelen op.

Indien in de toekomst toch nog zou blijken dat er structurele parkeerproblemen ontstaan in bepaalde centrumzones, dan wordt in eerste instantie best niet gemikt op een verhoging van de parkeercapaciteit. In een duurzaam parkeerbeleid worden andere accenten gelegd:

- Polyvalente inrichting van het centrumgebied, niet enkel in functie van parkeren, maar ook in functie van verblijfsactiviteiten en voetgangersruimte.
- Gedifferentieerd parkeerbeleid: kort parkeren in het volle centrum (voorlopig d.m.v. blauwe zone), lang parkeren aan de rand.
- Wanneer op langere termijn de parkeercongestie nog zou stijgen, dan kan een uitbreiding van de blauwe zone overwogen worden. Op korte termijn is hier evenwel geen enkele reden toe.
- Optimalisering van het gebruik van de bestaande parkings voor lang parkeren. Dit kan bijvoorbeeld door communicatie en het creëren van aantrekkelijke looproutes naar bestemmingen. Zo kan de parking aan de Torfsstraat via een nieuwe doorsteek achter de kerk een aangename looproute krijgen naar het centrum.
- Het koninklijk besluit dat het parkeren van vrachtwagens van meer dan 7⁵ ton in de bebouwde kom beperkt tot maximaal 8u wordt strikt gehandhaafd. Hoewel het niet de taak is van de gemeente overheidsoplossingen te voorzien voor dergelijke particuliere problemen, bestaat reeds een beperkt alternatief op parking Lerenveld.

Een duurzaam parkeerbeleid betekent verder dat gelijktijdig gewerkt wordt aan een **selectieve bereikbaarheid** van de centrumfuncties door stimulering van alternatieve verplaatsingswijzen (te voet, per fiets of openbaar vervoer): betere fietsvoorzieningen, fietsenstallingen bij de belangrijkste attractiepunten, netwerk van trage wegen voor voetgangers en fietsers, versterking en promotie van het busaanbod, flankerende maatregelen ...



Gewenste parkeersituatie centrumgebied (P1: mogelijk blauwe zone op middellange termijn)

B.1.7 / LANDELIJKE WEGEN

Behoud van het huidig smal profiel en landelijk karakter voor beperkt plaatselijk verkeer en fietsers. Ontmoediging van doorgaand (sluip)verkeer.

B.1.8 / WATERHUISHOUDING LANGS WEGEN

Gescheiden afvoer van het hemelwater (bv. onderhoud en herstel van open grachten).

Zoveel mogelijk oppervlakte-infiltratie door reductie van de verharde oppervlakken en het gebruik van waterdoorlatende verhardingsmaterialen.

B.2 / GEWENST NETWERK OPENBAAR VERVOER

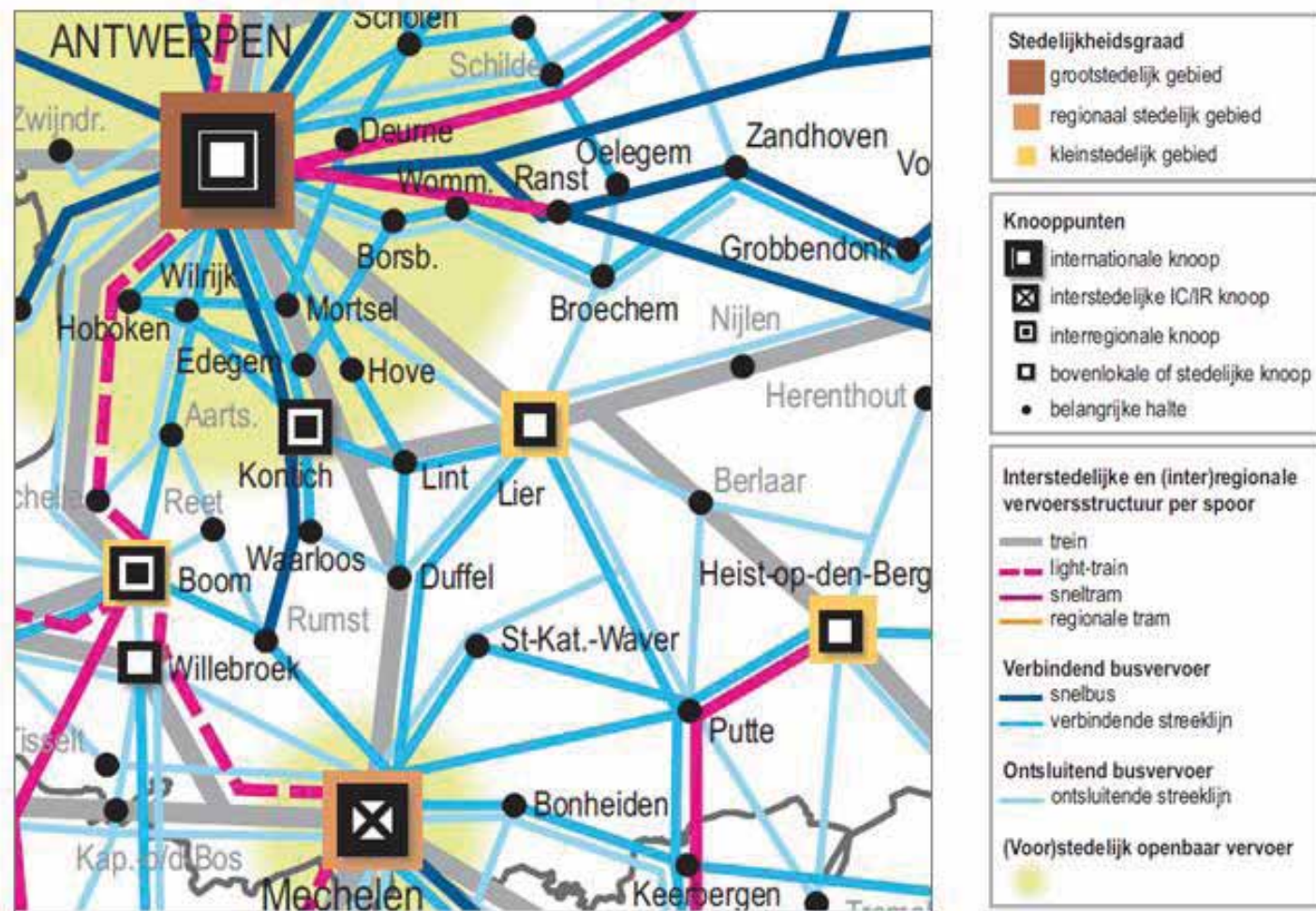
B.2.1 / Treinverkeer NMBS

- Kontich-Lint wordt in het duurzaam scenario een volwaardig IR-station (minstens 1 IR-trein en 2 L-treinen per uur).
- In het kader van een voorstadsnet van Antwerpen wordt aan de NMBS gevraagd de haalbaarheid te onderzoeken van een stadstrein Lier / Antwerpen via Kontich-Lint, om ook oost-westgerichte treinen te hebben in de regio tussen stad en voorstad. Een heropening van de vroegere halteplaats Lint (Statiestraat) lijkt echter niet meer realistisch.
- Verzorgde uitrusting van het stationsgebouw en perrons; aan de zijde van Kontich is de heraanleg van het Stationsplein gepland. De zijde van Lint wordt aanzien als een volwaardige stationstoegang (tweede voorzijde i.p.v. achterzijde).
- Vervanging van de huidige fietsstallingen door een overdekt en diefstalveilig systeem dat beantwoordt aan de huidige normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Verbetering van de weg naar het station en de voor- en natransportuitrusting: realisatie van missing link op spoorfietsroute tussen Fabriekstraat en IJzerenwegstraat).
- Mogelijke nieuwe ontwikkelingen in stationsomgeving / Ganzenbol moeten inspelen op de goede treinbereikbaarheid.

B.2.2 / Busverkeer De Lijn

- Het busaanbod in de gemeente werd de jongste jaren reeds aanzienlijk verbeterd. Een verdere versterking van een geïntegreerd netwerk openbaar vervoer gebeurt in het kader van het Netmanagement en op basis van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.
- Goede afstemming van het aanbod trein – bus aan het station in Kontich.
- Optimaliseren van informatie en haltecomfort volgens de richtlijnen van het Mobiliteitshandboek 'Op 1 Lijn'.
- De lijnvoering tussen Lint en Kontich maakt een grote omweg via de Ooststatiestraat van en naar het station, waardoor de lijnen 130, 132 en 135 langer onderweg zijn (zie kaartje hieronder). Uiteraard is de bediening van het station een hoge prioriteit. In samenspraak met de gemeente Kontich kan wel onderzocht worden of de oost-westlijn Lier – Kontich in haar traject niet kan verbeterd worden om kosten te drukken en efficiëntie te verhogen. Een te onderzoeken alternatief voor het traject Kaullei zou kunnen lopen via de Liersebaan – Lintsesteenweg – Ooststatiestraat: korter en logischer traject, één halte minder maar vrijwel het zelfde haltebereik. Vermits dit op grondgebied Kontich ligt, is hierover overleg nodig tussen De Lijn en beide gemeenten.
- De geplande **doortrekking van de tramlijn** van Antwerpen naar Kontich kan ook voor bewoners van Lint een bijkomende interessante verbinding aanbieden in combinatie met buslijnen 130, 131, 132 of 135. Hierbij wordt een verzorgde afstemming en overstapmogelijkheid in Kontich belangrijk. Ook dit dient te gebeuren in overleg tussen De Lijn en beide gemeenten.

- De Lijn benadrukt dat suggesties of voorstellen vanuit de gemeente omtrent **wijzigingen aan de lijnvoering** steeds besproken en/of onderzocht kunnen worden. Aanpassingen kunnen echter enkel onder voorbehoud van voldoende **potentieel** bij het onderzoek netmanagement. Daarenboven zijn aanpassingen ook afhankelijk van de beschikbare budgetten van de Vlaamse overheid. Met andere woorden, De Lijn engageert zich enkel tot een netmanagementonderzoek ten gepaste tijde, en niet noodzakelijkerwijze tot de invoering ervan.



Wensnet openbaar vervoer volgens Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn



Suggestie aanpassing lijn 130, 132, 135 (grondgebied Kontich)

B.3 / GEWENST FIETSROUTENETWERK

De gemeente werkt verder aan de gefaseerde opbouw van een geïntegreerd fietsroutenetwerk, waarbij zo veel mogelijk gestreefd wordt naar een complementariteit van functionele en recreatieve fietsroutes. Dit gebeurt op basis van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie Antwerpen.

Hoofd fietsroutes

- Langs spoorlijn Antwerpen – Brussel (westzijde): op korte termijn realiseert de provincie het traject Kontich (vanaf Boskapelweg) – Duffel, waardoor een ononderbroken route ontstaat tussen Antwerpen en Duffel.
- langs spoorlijn Kontich – Lier (noordzijde): realisatie van de missing link tussen de IJzerenwegstraat en Fabriekstraat.

Beide hoofd fietsroutes zijn voor Lint van groot belang omdat op deze wijze een veilige en rechte fietsverbinding ontstaat van de woonkern met de omliggende woonkernen Duffel, Lier, Kontich en Hove. Ook het station als overstappunt wordt op deze wijze perfect verknoopt met het fietsnetwerk.

Vanuit Lint is de NZ-hoofdroute per fiets momenteel enkel **bereikbaar** via de Kontichsesteenweg (brug) of het station (tunnel). De twee voetgangersbruggen aan de Waarloosstraat (trappen) vormen geen comfortabele verbinding. Daarom wordt aan de provincie gevraagd een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een bijkomende fietsbrug of –tunnel, bijvoorbeeld tussen het zijstraatje van de Moederhoefstraat en de Lintsesteenweg (Kontich) ter hoogte van de zuidelijke splitsing van beide spoorlijnen. In tegenstelling tot beide bestaande voetgangersbruggen heeft deze plek als voordeel dat beide spoorlijnen ineens kunnen over- of onderbrugd worden..

Bovenlokale functionele fietsroutes

De vier hoofdverkeersassen vormen de directe historische verbindingen vanuit Lint naar de omliggende dorpskernen. Hierdoor zijn zij ook opgenomen als functionele fietsroute in het functioneel netwerk. Het gaat om volgende assen:

- Lierssesteenweg / Koning Albertstraat / Van Putlei / Kontichsesteenweg (parallel met OW-hoofdroute)
- Duffelsesteenweg / Statiestraat (parallel met NZ-hoofdroute).

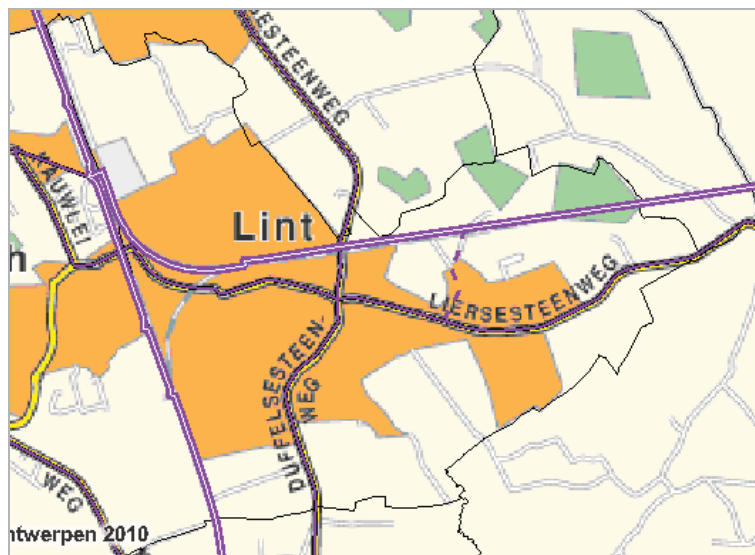
Langs deze assen lopen momenteel dubbelrichtingsfietspaden van verschillende kwaliteit. Volgende **ingrepen** zijn nodig om veiligheid en comfort op deze fietroutes te verbeteren.

- Statiestraat ten noorden van spoorlijn en Lintsesteenweg (grondgebied Hove): het dubbelrichtingsfietspad is te smal (170-180 cm) en onbeschermd. Daarom wordt hier voorzien in tweezijdige fietsvoorzieningen, zoveel mogelijk vrijliggend. Indien met de gemeente Hove geen overeenstemming kan gevonden worden voor de invoering van tweezijdige fietspaden, wordt het huidige smalle fietspad vervangen door een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad (liefst 250 cm, uiterste minimum 210 cm, tussenstrook 100 cm).

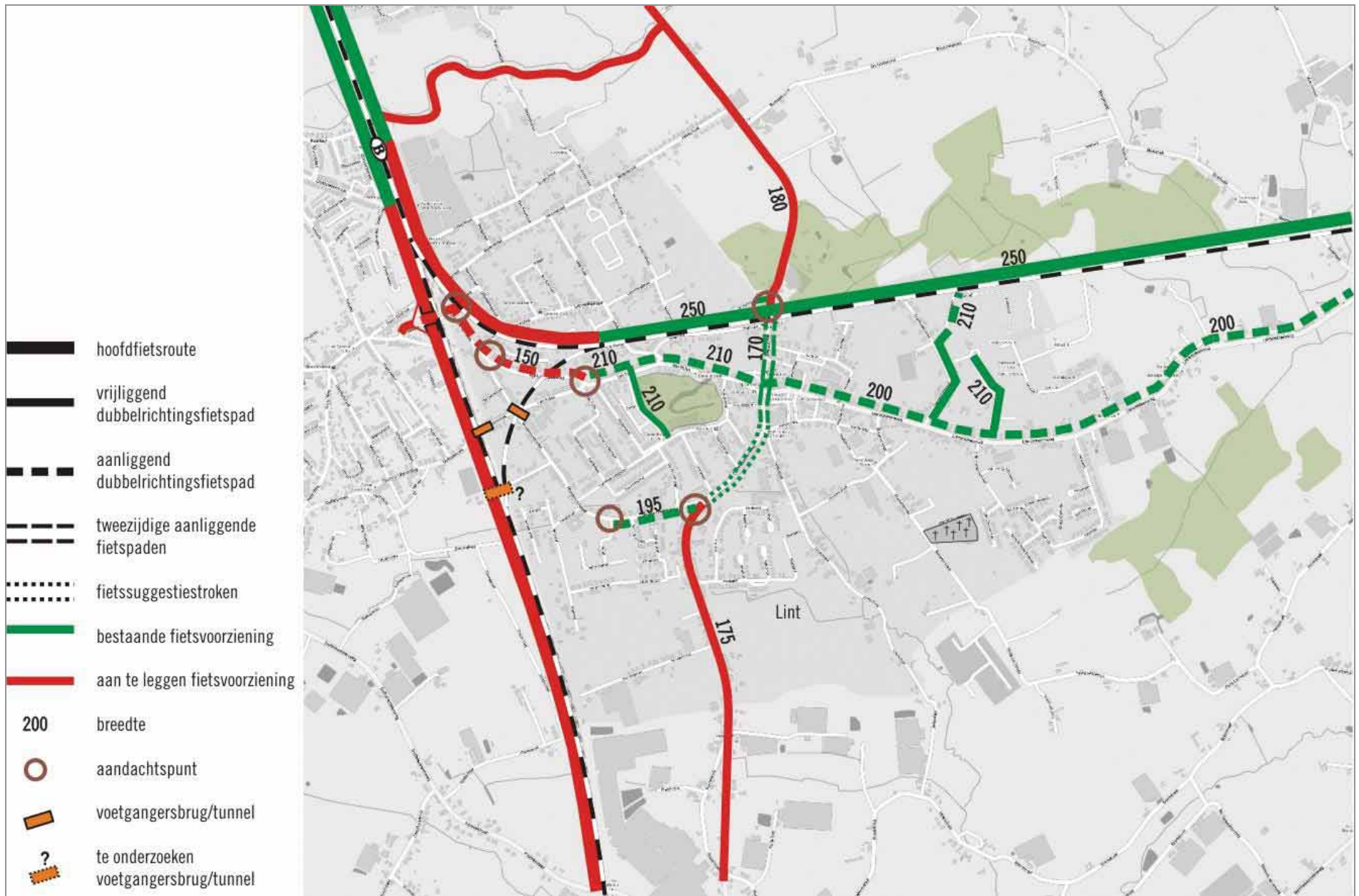
-
- Langs de Statiestraat ten zuiden van de spoorovergang ligt aan weerszijden reeds een fietspad dat in beide richtingen mag gebruikt worden. Indien geopteerd wordt voor snelheidsscenario 2 (Lange termijn) (zie hoger) dan zou een zone 30 ingevoerd worden tussen de Hoefveldstraat en de rotonde.
 - Liersesteenweg: momenteel aanliggend verhoogd dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde. De breedte van 200 cm voldoet niet aan de breedtenormen. Hier wordt de aanleg voorgesteld van een margestrook van minstens 50 tot 100 cm (afhankelijk van de beschikbare ruimte). In het centrumgebied kan dit een verhoogde boord zijn, buiten het centrumgebied haagblokken.
 - Duffelsesteenweg: bij mogelijke heraanleg van het smalle gedeelte tussen rotonde en Acacialaan: fietssuggestiestroken met een breedte van minimaal 120 cm, goten exclusief (smallere centrale rijloper).
 - Ten zuiden van de Acacialaan worden twee mogelijkheden onderzocht, in overleg met de gemeente Duffel:
 - ofwel aanleg van tweezijdige fietspaden, zo veel mogelijk vrijliggend,
 - ofwel aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad dat voldoet aan de geldende kwaliteitsnormen (cf. Statiestraat). In beide gevallen wordt ook een voetpad voorzien aan de westzijde tussen de Bossenstraat en Acacialaan (zie B.4).
 - Langs de Kontichsesteenweg wordt op korte termijn een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd van 250 cm (plannen klaar).
 - Tussen Ganzenbol en de Lintsesteenweg (Hove) wordt langs de Boutersembeek een fiets-/wandelpad aangelegd, in overleg met de gemeente Hove. Dit pad wordt in Hove doorgetrokken richting het Bos van Moretus. Dit pad heeft vooral een recreatief belang.

Lokale fietsroutes

- Een aantal **veldwegen** lenen zich uitstekend als fietsroutes (functioneel en recreatief), bijvoorbeeld de Beekhoekstraat (in Hove afgesloten voor gemotoriseerd verkeer), Kinder- en Bouwenstraat. Hier richt het beleid zich op het behoud van het smalle wegprofiel (max. 3m) en het weren van eventueel sluijverkeer.
- Ook **Ganzenbol** blijft ten noorden van de industriezone afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- Het bestaande dubbelrichtingsfietspad in de **Moederhoefstraat** stopt bruusk aan de Kapelstraat. De oversteek daar wordt beveiligd (verhoogde aanleg of minstens door extra signalisatie).
- In andere woonstraten zijn geen aparte fietsvoorzieningen aangewezen.



Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk provincie Antwerpen



Gewenst fietsroutenetwerk

B.4 / GEWENST VOETGANGERSNETWERK / NETWERK TRAGE WEGEN

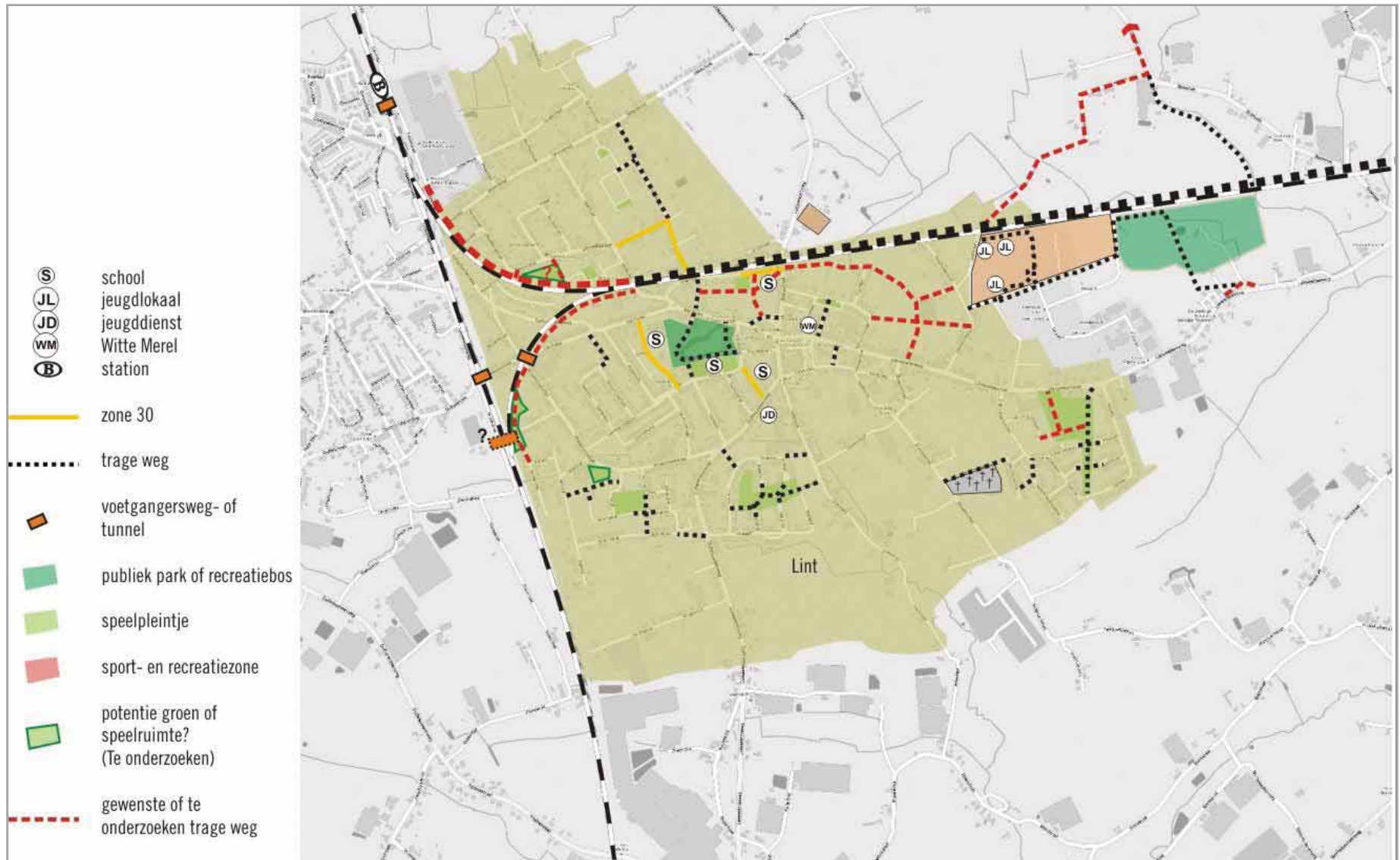
- Samenhangend netwerk van voetgangersruimten (continuïteit, uniforme vormgeving).
- In alle centrum- en woonstraten een voldoende brede en comfortabele voetgangersruimte voorzien: als absolute minimumnorm geldt de 'algemene bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer in de bebouwde kom' (29.04.1997): vanaf een rooilijnbreedte van 9 m is een minimumbreedte vereist van 150 cm - in elk geval is een obstakelvrije loopweg (zonder palen e.d.) vereist van minimum 100 cm.
Op korte termijn wordt een voetpad aangelegd langs de Duffelsesteenweg tussen de Bossenstraat en Acacialaan.
- Goede en veilige oversteekbaarheid van verkeerswegen - beperkte wachttijden voor voetgangers aan verkeerslichten.
- Aandacht voor rolstoelpatiënten (bv. minimale hoogteverschillen aan oversteekplaatsen), kinderwagens, blinden...
- Parkeervrije voetpadverbredingen aan bushaltes, toegangen tot publieke gebouwen, kruispunten...
- Streven naar looptijdverkorting door het creëren van voetgangersdoorsteken door binnengebieden.

Netwerk trage wegen

Voor voetgangers en fietsers is er een lokaal netwerk van trage wegen dat aantakt op het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Dit netwerk verbindt de meest belangrijke plekken die betekenisvol zijn voor kinderen en jongeren (speelveldjes, parken, sportterreinen, jeugdlokalen, scholen, ...). In onderstaande kaart worden enkele suggesties gedaan om het netwerk nog te verbeteren. Daarnaast werd ook gezocht naar mogelijkheden om meer lokaal buurtgroen te voorzien op plekken waar daar momenteel een tekort aan is, dus vooral in de woonwijken ten noorden van de spoorlijn 13. Uiteraard zijn dit suggesties die verder onderzoek vragen naar haalbaarheid en in overleg met de betrokken eigenaars en omwoners.

- Te onderzoeken of het driehoekig onbebouwd terrein tussen Tarweblok, Uitbreidingsstraat en spoorlijn 13 kan ingezet worden als buurtparkje. Dit parkje kan ontsloten worden door de gewenste doortrekking van de spoorfietsroute naar het station, en verder ook nog via een trage verbinding tussen Tarweblok en Uitbreidingsstraat (via momenteel ook onbebouwd perceel langs Molenstraat). Indien dit laatste niet kan, is wellicht een doorsteek mogelijk tussen de fietsroute en Uitbreidingsstraat ter hoogte van het kapelletje of de watertoren.
- Het bestaande pad tussen Luitersheide en Boshoeke (tegenover de spoorovergang voor fietsers en voetgangers), dat momenteel moeilijk begaan- of befietsbaar is, wordt geoptimaliseerd (eventueel door middel van een halfverharding). Hiervoor is overleg nodig met de gemeente Boechout.
- Ten zuiden van de spooraanluiting lijn 13 / lijn 25-27, tussen Laarbeemdeken, Moederhoefstraat en Schaapdries, is ruimte beschikbaar voor de aanleg van een lokale trage weg, onder de Kontichsesteenweg door. Tussen de Moederhoefstraat en Schaapdries zou hierdoor eveneens een restruimte ontsloten worden die mogelijk kan aangelegd worden als buurtspeelparkje.

-
- Aanleg van een trage verbinding tussen de school in de Torfsstraat en het kerkplein. Het parkje achter de kerk kan op deze wijze uitgebreid worden tot aan de school, met integratie van het speelterreintje dat nu wat verloren ligt langs de Torfsstraat. Een tweede doorsteek naar de reeds bestaande voetweg aan de westzijde (garageboxen) kan overwogen worden. De gemeente ging reeds over tot de aankoop van de nodige percelen.
 - In het kader van het geplande woonproject Zevenhuizen werd reeds een trage verbinding voorzien tussen de Zevenhuizenstraat en Lindelei. De gemeente onderzoekt of een bijkomende doorsteek mogelijk is aan de noordwestzijde, tussen Statiestraat en Falconlaan. Verder kan onderzocht worden of de bestaande doorsteek tussen de Liersesteenweg (naast huisnummer 123) en de nieuwe woonwijk niet kan geïntegreerd worden in het bouwplan, na overleg met de betrokken eigenaar(s).
 - Te onderzoeken of een bijkomende ontsluiting van het recreatiebos voor fietsers en voetgangers mogelijk is vanaf de Liersesteenweg (t.h.v. laatste bocht voor gemeentegrens).
 - Bij de geplande ontwikkeling van het binnengebied tussen de Duffelsesteenweg en Kinderstraat (zie hoofdstuk A.1 – W5/W9) wordt een trage verbinding aangelegd tussen beide straten. Dit kan ook de belevingswaarde van de Babbelkroonbeek verhogen.



Gewenst netwerk trage wegen - ontsluiting buurtspeelplekken

WERKDOMEIN C: GEWENSTE ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELEN

C.1 / VERVOERSMANAGEMENT WOON-WERKVERKEER

De gemeente stimuleert de opmaak van een bedrijfsvervoerplan in de bedrijven met meer dan 30 à 50 werknemers; gecoördineerde aanpak van de bedrijven op de KMO-zone Lerenveld en industriezone Ganzenbol.

Voorbeelden van mogelijke acties in bedrijven:

- bereikbaarheidsgids voor de bedrijvzones Lerenveld en Ganzenbol: hoe is de zone bereikbaar, met accent op openbaar vervoer, fiets en carpool;
- organisatie van collectief bedrijfsvervoer (eventueel in samenwerking met De Lijn);
- aparte carpoolparking dicht bij de ingang van de gebouwen;
- overdekte en beveiligde fietsenstallingen, zo mogelijk met omkleedruimte en douchemogelijkheden;
- dienstfietsen voor kortere verplaatsingen;
- vergoedingen voor gebruik van fiets of openbaar vervoer in plaats van huidige autokilometervergoeding.

De gemeente geeft het voorbeeld met een vervoerplan voor het eigen personeel (bv. fietsvergoeding, dienstfietsen, abonnement openbaar vervoer, ...).

Sensibilisatie, bijvoorbeeld campagne 'met de fiets naar het werk'.

C.2 / VERVOERSMANAGEMENT WOON-SCHOOLVERKEER

- Informatie, reisadvies aan ouders en kinderen.
- Opmaak schoolvervoerplannen (liefst voor de verschillende scholen samen).
- Aanbevolen schoolroutes worden op kaart uitgegeven en regelmatig geactualiseerd naargelang nieuwe routes gerealiseerd worden.
- Informatie rond de bereikbaarheid van de school, met accent op collectief vervoer en fiets (per school of voor alle scholen samen).
- Aanspreekpunt in de school dat alle mobiliteitsinfo en -adviezen bundelt.
- Sensibilisatie, bijvoorbeeld campagne 'met de fiets naar school', Week van de zachte weggebruiker, ...
- Lespakketten, niet enkel over veiligheid, maar ook over verplaatsingswijze, ...
- Organisatie van fietspool: begeleid fietsen (samenwerking tussen de 3 scholen en de gemeente).

-
- Veilige organisatie van het brengen en afhalen van de leerlingen: afzetplaatsen en shuttle.

C.3 / INFORMATIE EN TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN

- Gebruiksvriendelijke informatie over het openbaarvervoeraanbod.
- Tussenkost gemeente in goedkoper of gratis openbaar vervoer voor hele bevolking of bepaalde doelgroepen (N.B.: enkel zinnig indien het aanbod voldoende aantrekkelijk is).

C.4 / HANDHAVINGSBELEID

De politiezone staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toegelaten snelheid, het parkeergedrag (controle blauwe zones door gemeenschapswacht) en dergelijke.

6 / ACTIEPROGRAMMA

Volgende tabellen geven een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt, en een eerste ruwe raming van de kostprijs. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid. Om een goed overzicht te geven werden deze tabellen op verschillende manieren gesorteerd, namelijk naar werkdomein, locatie, termijn, doelstelling en initiatiefnemer, wat resulteert in 5 verschillende tabellen:

- Actieprogramma per werkdomein (A-B-C)
- Werkprogramma per locatie
- Investeringsprogramma op korte, middellange en lange termijn
- Beleidsprogramma vanuit doelstellingen
- Takenprogramma per initiatiefnemer.

Dit is steeds hetzelfde actieprogramma, maar de manier waarop de acties gesorteerd zijn, is verschillend, wat zorgt voor een betere leesbaarheid, afhankelijk van door wie en waarom het actieprogramma geraadpleegd wordt.

In dit rapport wordt enkel de eerste tabel (werkdomeinen A-B-C) weergegeven. De andere tabellen zijn raadpleegbaar in een digitaal bestand.

WERKDOMEIN A : IMPACT RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Hfdst.	Werk-domein	Actie	locatie	Hoofd-doelstelling	Timing	Initiatief	Partner(s)	Raming	Opmerking
a.1	a.2	Bij invulling van wooninbreidings-projecten gaat veel aandacht naar verzorgde multimodale ontsluiting	centrumgebied	leefbaarheid	-	gemeente	projectontwikkelaar	-	
a.1	a.2	Uitvoering van een mobiliteitstoets voor het woonproject Zevenhuizenstraat	binnengebied Zevenhuizenstraat	leefbaarheid	KT	gemeente			
a.1	a.2	Opmaak van RUP voor binnengebied tussen Torfsstraat en kerk (met trage weg)	centrumgebied	leefbaarheid	KT	gemeente			
a.2	a.2	Inplanting van bijkomende activiteiten in KMO-zone Ganzenbol worden getoetst in een mober	Ganzenbol	leefbaarheid	-	gemeente			
b.1.2	a.3	NZ-as (Statiestraat, Duffelsesteenweg) wordt geselecteerd als lokale weg I	Noord-Zuid as	bereikbaarheid	-	gemeente		-	De categorisering van lokale wegen werd reeds opgenomen in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
b.1.2	a.3	OW-as (Kontichsesteenweg, Van Putlei, K. Albertstraat, Liersestwg) wordt geselecteerd als lokale weg I	Oost-West as	bereikbaarheid	-	gemeente		-	
b.1.2	a.3	De as Brantsstraat / Nieuwstraat / Molenstraat / Fabriekstraat wordt geselecteerd als lokale weg II		bereikbaarheid	-	gemeente		-	
b.1.2	a.3	Lerenveld wordt geselecteerd als lokale weg II		bereikbaarheid	-	gemeente		-	
b.1.2	a.3	De overige woonstraten en landelijke wegen worden geselecteerd als lokale wegen III		bereikbaarheid	-	gemeente		-	

WERKDOMEIN B : ACTIES VERKEERS- EN VERVOERSINFRASTRUCTUUR

a.1	b.2	Aanleg van fiets-/voetweg tussen woonproject Zevenhuizenstraat (Falconlaan) en Statiestraat.	Binnengebied Zevenhuizenstraat en Statiestraat	bereikbaarheid	MT	gemeente	eigenaars, projectontwikkelaar	-	gekoppeld aan realisatie woonproject
a.1	b.2	De spoorfietsroute tussen IJzerenweg en Fabriekstraat wordt doorgetrokken.	Spoor tussen IJzerenweg en Fabriekstraat	bereikbaarheid	KT	gemeente	NMBS, provincie		
a.1	b.1	Geplande wooninbreiding tussen Duffelsesteenweg en Kinderstraat wordt met voetgangersdoorsteken verbonden met beide straten	binnengebied Duffelsesteenweg / Kinderstraat	bereikbaarheid	MT	gemeente	projectontwikkelaar	-	gekoppeld aan realisatie woonproject
a.3	b.1	Er wordt een veilige trage doorsteek voorzien via de Zevenhuizenstraat naar Schranshoevelaan / Lindelei.	Binnengebied Zevenhuizenstraat en Statiestraat	bereikbaarheid	MT	gemeente	projectontwikkelaar	-	gekoppeld aan realisatie woonproject
a.1	b.4	Maatregelen om doorgaand verkeer tussen de Zevenhuizenstraat en Lindelei te ontmoedigen.	Binnengebied Zevenhuizenstraat en Statiestraat	leefbaarheid	KT	gemeente	projectontwikkelaar	-	gekoppeld aan realisatie woonproject
b.1.4	b.4	Bij eventuele heraanleg van wegen wordt de nieuwe weginrichting aangepast aan gewenste verkeersfunctie en snelheidsbeeld.		veiligheid	-	gemeente		-	
b.1.4	b.4	Goedkeuring van het snelheidsplan (scenario's korte en lange termijn) voor de gemeente		veiligheid	KT	gemeente		-	
b.1.4	b.4	Invoering van het snelheidsplan scenario 1		veiligheid	KT	gemeente			
b.1.4	b.4	Gefaseerde invoering van het snelheidsplan scenario 2 (uitbreiding zone 30)		veiligheid	LT	gemeente			
b.1.5	b.4	Intergemeentelijk overleg i.v.m. gewenste routes voor zwaar verkeer		leefbaarheid	KT	gewest	gem. Lint, Kontich, Hove, Duffel, Lier		
b.1.5	b.4	Tonnenmaatbepanking wordt voorzien op ongewenste routes voor zwaar verkeer.		leefbaarheid	KT	gemeente			

b.2.1	b.3	Kontich-Lint wordt een volwaardig IR-station (1 IR en 2 L-treinen per u).	station Kontich-Lint	bereikbaarheid	KT	NMBS		-	
b.2.1	b.3	NMBS wordt gevraagd de haalbaarheid te onderzoeken van stadstrein Lier / Antwerpen via Kontich-Lint.		bereikbaarheid	MT	NMBS		-	
b.2.1	b.3	De zijde Lint wordt verder uitgebouwd tot volwaardige 2de stationstoegang.	station Kontich-Lint	toegankelijkheid	MT	NMBS			
b.2.1	b.6	De huidige fietsstallingen aan het station worden vervangen door overdekt diefstalveilig systeem	station Kontich-Lint	toegankelijkheid	KT	gemeente			
b.2.2	b.3	Er wordt gestreefd naar een goede afstemming van het aanbod trein – bus aan het station in Kontich	station Kontich-Lint	bereikbaarheid	KT	NMBS, De Lijn		-	
b.2.2	b.3	Optimaliseren van informatie en comfort aan bushaltes volgens richtlijnen van het Mobiliteitshandboek		toegankelijkheid	KT	De Lijn, gemeente			
b.3	b.2	Realisatie van hoofdfietsroute Kontich (vanaf Boskapelweg) – Duffel	spoorlijn 25-27	bereikbaarheid	KT	Provincie		-	
b.3	b.2	Haalbaarheidsonderzoek bijkomende fietsbrug of –tunnel spoorlijn 25-27, b.v. aan zijstraatje Moederhoefstraat.	spoorlijn 25-27	bereikbaarheid	KT	Provincie	gemeenten Lint en Kontich, NMBS	-	
b.3	b.2	Overleg met gemeente Hove over aanleg van veilige fietspad(en) langs de Lintsesteenweg	gemeente Hove	veiligheid	KT	gemeente Lint	gemeente Hove, provincie	-	
b.3	b.2	Aanleg van veiligheidsstrook tussen fietspad en rijweg in de Lierssesteenweg.	Lierssesteenweg	veiligheid	MLT	gemeente	provincie		
b.3	b.2	Overleg met gemeente Duffel over (her)aanleg van veilige fietspad(en) langs de Duffelsesteenweg	Duffelsesteenweg	veiligheid	KT	gemeente Lint	gemeente Duffel, provincie	-	

b.3	b.2	Heraanleg van fietssuggestiestroken in de Duffelsesteenweg tussen rotonde en Acacialaan.	Duffelsesteenweg	veiligheid	MLT	gemeente	provincie		
b.3	b.2	Aanleg van vrijliggend dubbelrichtingsfietspad langs de Kontichsesteenweg.	Kontichsestw	veiligheid	KT	gemeente	provincie		in realisatie
b.3	b.2	Beveiliging fietsoversteek Moederhoefstraat / Kapelstraat d.m.v. signalisatie (einde dubbelrichtingsfietspad).	Moederhoefstraat	veiligheid	KT	gemeente			
b.4	b.1	Aanleg van voetpad Duffelsesteenweg tussen Bossenstraat en Acacialaan.	Duffelsesteenweg	veiligheid	KT	gemeente			
b.4	b.1	Er wordt onderzocht of het driehoekig onbebouwd terrein tussen Tarweblok, Uitbreidingsstraat en spoorlijn 13 niet kan ingezet worden als buurtparkje.	Binnengebied tussen Tarweblok, Uitbreidingsstraat en spoorlijn 13	leefbaarheid	MT	gemeente	eigenaars		Gekoppeld aan doortrekking van spoorfietsroute
b.4	b.1	Het bestaande pad tussen Luitersheide en Boshok (tegenover de spoorovergang voor fietsers en voetgangers) wordt geoptimaliseerd.	Pad tussen Luitersheide en Boshok	toegankelijkheid	MT	gemeente	gemeente Boechout		
b.4	b.1	Aanleg van lokale trage weg ten zuiden van de spoor aansluiting lijn 13 / lijn 25-27, tussen Laarbeemden, Moederhoefstraat en Schaapdries, onder de Kontichsesteenweg door.	ten zuiden van de spoor aansluiting lijn 13	bereikbaarheid	MT	gemeente	NMBS		
b.4	b.1	Aanleg van trage verbinding in binnengebied tussen K. Albertstraat (kerk) en Torfsstraat (school / speelplein).	Binnengebied Torfsstraat en K. Albertstraat	bereikbaarheid	KT	gemeente	betrokken eigenaars		
b.4	b.1	Onderzoek naar mogelijkheid extra doornsteek tussen Lierssesteenweg (t.h.v. Bouwensstraat) en geplande woonwijk Zevenhuizenstraat.	Lierssesteenweg	bereikbaarheid	KT	gemeente	projectontwikkelaar		gekoppeld aan woonproject
b.4	b.1	Aanleg van wandel- /fietspad langs Boutersembeek tussen Ganzenbol en Lintsesteenweg (Hove)	Boutersembeek	bereikbaarheid	MLT	gemeente	gemeente Hove		
b.4	b.1	Er wordt een bijkomende ontsluiting van het recreatiebos voor fietsers en voetgangers voorzien vanaf de Lierssesteenweg.	Lierssesteenweg	bereikbaarheid	MT	gemeente			

WERKDOMEIN C : GEWENSTE ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELEN

c	c.1	De gemeente stimuleert opmaak van bedrijfsvervoerplan in bedrijven met meer dan 30 à 50 werknemers.		bereikbaarheid	KT	gemeente	bedrijven		
c	c.1	De gemeente voorziet in een vervoerplan voor het eigen personeel .		bereikbaarheid	KT	gemeente			
c	c.3	De gemeente doet mee aan sensibilisatie met campagne zoals 'met de fiets naar het werk' ...		milieu	KT	gemeente	handelaars/bedrijven		
c	c.1	De gemeente stimuleert vervoersmanagement voor woon-schoolverkeer.		veiligheid	KT	gemeente	scholen		
c	c.2	De gemeente zet zich in voor het verschaffen van informatie over aanbod van openbaar vervoer en parkeren.		milieu	KT	gemeente	De Lijn, NMBS		
b.1.5	c.5	De routes voor zwaar verkeer zullen ondersteund worden door middel van een duidelijke bewegwijzering.		leefbaarheid	KT	gemeente			
b.1.5	c.5	Consequent handhavingsbeleid (snelheid, parkeren+C49 blauwe zone, tonnenmaatbeperingen...)		leefbaarheid	KT	gemeente			

7 / AANPASSINGEN ANDERE BELEIDSPLANNEN

De hoger voorgestelde ingrepen passen volledig in het hoger beleidskader, er hoeven dan ook geen andere beleidsplannen aangepast te worden.

8 / ORGANISATIE EN EVALUATIE

Om het beleidsplan verder op te volgen, dient een monitoring- of meetsysteem opgezet te worden dat de mobiliteitsontwikkelingen volgens een vaste systematiek registreert. De essentie van deze evaluatie is de terugkoppeling tussen:

- de knelpunten;
- de doelstellingen;
- de resultaten van het beleidsplan;
- de effecten van haar acties.
 - Algemeen lijkt het aangewezen om met de **GBC** eenmaal per jaar te vergaderen om de voortgang van het mobiliteitsplan te bespreken. De bevoorrechte getuigen die betrokken zijn in de GBC kennen immers zelf de noden en behoeften binnen de gemeente. Aan de hand van een constructieve dialoog kan men zo reeds problemen detecteren zonder dat er kwalitatief of kwantitatief onderzoek nodig is.
 - De mobiliteitsimpact van strategische projecten kan geëvalueerd worden door op regelmatige tijdstippen (bv. jaarlijks) **verkeerstellingen** te doen op het omliggende wegennet, zodat bij problemen toch nog kan bijgestuurd worden in de ontsluiting. Bijvoorbeeld op de centrumrotonde en de kruispunten Kontichsesteenweg / Brantstraat, Liersesteenweg / Lerenveld . . .
 - Voor het snelheidsplan dienen er op regelmatige tijdstippen **snelheidscontroles** uitgevoerd te worden om te kijken of de maatregelen hun effect bereiken.
 - Regelmatige controles in straten waar **tonnenmaatbeperving** ingevoerd werd of in verband met de parkeerduurbeperving voor vrachtwagens in woonstraten.
 - Het **parkeerbeleid** wordt driejaarlijks geëvalueerd door het uitvoeren van een parkeerstudie, waarbij dezelfde methode gehanteerd wordt als bij het recente parkeeronderzoek.
 - Door bevraging van reizigers kan men evalueren of het aanbod aan **openbaar vervoer** en de afstemming trein / bus tegemoetkomen aan de noden van de reizigers.

BIJLAGEN

Verslag Provinciale Auditcommissie (oriëntatienota en synthesenota) - 17 maart 2011

Verslag Gemeentelijke Begeleidingscommissie - 10 juni 2011

Verslag inspraakvergadering 22 juni 2011

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE

Antwerpen

BIJEENKOMST van 17 maart 2011

ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente Lint

Oriëntatienota en Synthesenota

1. Situering

- ⇒ Lint heeft een ondertekend moederconvenant van 18/05/1998.
- ⇒ Lint beschikt niet over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan.
- ⇒ De sneltoets wordt voorgelegd aan de PAC van 22/04/2010.
- ⇒ De oriëntatienota en synthesenota worden voorgelegd aan de PAC van 17/03/2011

2. Bespreking Oriëntatienota en Synthesenota

Volledigheid

De volgende bijlagen zijn toegevoegd: PAC verslag sneltoets 22/4/2010, gemeenteraad 29/06/2010, aanstelling ontwerper en goedkeuring participatietraject. Verslag GBC 09/12/2010 over de oriëntatienota, verslag GBC 10/02/2011 over de synthesenota.

Concrete inhoud

Oriëntatienota

Planningscontext.

GRS: hier dient vermeld dat de categorisering van de lokale wegen is opgenomen in het bindend gedeelte van het GRS van Lint.
Visies actoren.

Analyse en Probleemstelling
Doelstellingen

Er worden lokale doelstellingen en het stop-principe toegevoegd.

Overzichttabel knelpunten, kansen doelstellingen is aanwezig.

Definiëring van het verder onderzoek. Probleemstelling, onderzoeksvragen, reeds aanwezige gegevens, onderzoeksopzet.

Niet aanwezig: wat wordt er met de onderzoeksresultaten gedaan?

Thema's: mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, wegennetwerk, parkeerbeleid, openbaar vervoer, fietsroutenetwerk, Trage wegen en landelijke wegen, flankerend beleid.

Synthesenota

Overzichttabel knelpunten, kansen doelstellingen overgenomen.

Onderzoeksresultaten met synthese

Nulscenario

Het nulscenario is volgens de synthese (4.4 op p. 51) sterk gebaseerd op het trendscenario van het vorig mobiliteitsplan en gewijzigde ruimtelijke ontwikkelingen. Is dit geen stap terug zetten ten opzichte van het vorige (onofficiële) beleidsplan. Betekent dit dat het vorige beleidsplan de laatste tien jaar niet werd uitgevoerd? Normaal zou het nulscenario gebaseerd moeten zijn op het vorig beleidsplan.

Duurzaam scenario

Er is slechts één duurzaam scenario. Het is mogelijk dat het duurzaam scenario ten opzichte van het vorige beleidsplan een status quo betekent.

Afweging scenario's: Het duurzaam scenario wordt weerhouden. Het nulscenario blijkt toch beter te scoren dan het trendscenario van 1999.

Er zitten blijkbaar dan toch meer duurzame ontwikkelingen in. Op het vlak van zwaar vervoer is er intergemeentelijke afstemming nodig. Zal die er zijn in het beleidsplan?

Het studiebureau geeft een toelichting over de voorgeschiedenis van het dossier. Het dossier is nooit tot een beleidsplan gekomen omdat het door allerlei problemen vast kwam te zitten. Het bestuur wil er echter nu werk van maken om dit op korte termijn in orde te maken. Ooit was er al een ON en SN voorgelegd, hieruit is geput om deze stappen opnieuw te zetten. Er werden afspraken gemaakt waarbij beide documenten samen voorgelegd konden worden.

De gemeente wordt gestuurd waarbij als belangrijkste aandachtspunten horen: kleine gemeenten, één kern, geen belangrijke doorgaande wegen, deze bevinden zich in de buurgemeenten, de gemeente zit wat in de luwte van de verkeersdrukte ind e regio. De gemeente beschikt over een treinstation en zit op de grens van het stedelijk gebied Antwerpen.

Ook de synthesesnota wordt kort overlopen aan de hand van de verschillende onderzoeken en scenario's. Hier werd een nulscenario opgemaakt, dat niet het trendscenario is zoals dit vroeger gevraagd werd, maar wel een doortrekking van het huidige beleid. Daarnaast werd één duurzaam scenario ontwikkeld, wel met verschillende varianten (die ook als doorgroeiscenario kan gezien worden). Tenslotte werden de scenario's tegen elkaar afgewogen.

Bespreking in de PAC

Ruimte en erfgoed: Het RSV is herzien op 17/12/2010, enkele kaartjes in de nota zijn daarom wat "achterhaald". Niet onmiddellijk relevant voor het gemeentelijk grondgebied, maar wel voor de regio.

De Lijn: geen opmerkingen.

Er wordt wel informatief een vraag gesteld naar de vrachtroutes naar/van Ganzenbol.

Provincie: hun opmerkingen in de GBC werden meegenomen. De provincie geeft wel nog mee voor het beleidsplan dat de categorisering van de wegen in het GRS bindend werd opgenomen. Mochten wijzigingen voorgesteld worden, moet dat in het plan duidelijk gemotiveerd worden. Ook het PRSA is in herziening, het ligt voor bij de minister. De gemeente stelt in de nota de vraag om bij MOZO opgenomen te worden, de provincie geeft aan dat dit on hold staat (en ondersteuningsopdracht bij de Vlaamse Overheid werd stopgezet).

Begeleider: er wordt een nieuwe woonwijk van 250 woningen voorzien op een totale bevolking van 8500 inwoners is dit al betekenisvol! Een goede fietsverbinding langs het spoor (missing link: aanpassing infrastructuur nog nodig) zou een enorme meerwaarde kunnen betekenen.

Opmerkingen van de auditor worden overlopen:

Wat wordt met onderzoeksresultaten gedaan?

Is wat achterhaald omdat SN al klaar is. Zal in BP extra aandacht krijgen.

Nulscenario van vorig beleidsplan? Er was geen vorig beleidsplan. Het nulscenario is niet het trendscenario, wel de huidige situatie doorgetrokken. Idem voor het duurzaam scenario: hierin worden écht wel stappen verder gezet.

Voor het zwaar vervoer en afstemming met buurgemeenten, zal er overleg komen.

Participatie werd ook al uitgelegd in deze nota.

Advies van de auditor

**De Oriëntatienota wordt conform verklaard.
De Synthesenota wordt gunstig geadviseerd.
In het beleidsplan dient het voorstel van participatietraject en de verslagen van dit participatietraject alsook de wijzigingen die aan het beleidsplan werden aangebracht ten gevolge van het participatietraject te worden opgenomen.**

Voor advies, te Antwerpen,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'V' followed by a horizontal line and a small flourish at the end.

de interne auditor mobiliteitsplannen,
Valère Donné