



Beleidsplan Mobiliteitsplan Nijlen

18-12-2009



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Planprocedure herziening mobiliteitsplan.....	1
1.2	Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.....	3
1.2.1	Participatietraject Nijlen	3
1.2.2	Informatief en richtinggevend deel	3
1.3	Betrokken actoren.....	4

SAMENVATTING

2	Knelpunten, kansen en doelstellingen	7
2.1	Probleemstelling	7
2.2	Onderbouwen met onderzoek	7
2.2.1	Herkomst-bestemmingsonderzoek:	7
2.2.2	Verkeersleefbaarheidsonderzoek in Kessel:	8
2.2.3	Parkeeronderzoek in Kessel en Nijlen:	8
2.3	Doelstellingen.....	9
3	Operationele doelstellingen verbreden en verdiepenthema's	13
4	Motivatie van het duurzaam scenario	16

RICHTINGGEVEND DEEL

5	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit	19
5.1	Ruimtelijke planning.....	19
5.2	Strategische ruimtelijke projecten.....	19
5.2.1	Nijlen als commercieel en dienstencentrum op lokaal niveau	19
5.2.2	Kernversterking Kessel	22
5.2.3	Nieuw lokaal bedrijventerrein Biest te Nijlen	23
5.3	Categorisering van wegen	25
5.3.1	Doel van de categorisering	25
5.3.2	Regionale verkeersstructuur Nijlen	25
5.3.3	Lokale verkeersstructuur Nijlen	28
	Verblijfsgebieden	29
5.3.4	Geen nieuwe omleidingswegen	31

6	WERKDOMEIN B: Netwerken per modus	33
6.1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	33
6.2	Fietsvoorzieningen	33
6.2.1	Een fijnmazig fietsroutenetwerk	33
6.2.2	Fietsparkeren	38
6.3	Openbaar vervoer	39
6.4	Autonetwerk.....	40
6.4.1	Herinrichting van wegen, verkeersveiligheidsmaatregelen	40
6.4.2	Verkeerscirculatie.....	41
6.4.3	Snelheidsregimes	42
6.4.4	Parkeren	45
7	Werkdomein C: flankerende en ondersteunende maatregelen.....	50
7.1	Vervoersmanagement met scholen en bedrijven	50
7.2	Bewegwijzering.....	50
7.3	Sensibilisering en informatie.....	50
7.4	Promotie openbaar vervoer	51
7.5	Handhaving en controle	51
8	Actieplan.....	52
9	Organisatie en evaluatie	60
9.1	Samenwerking met partners mobiliteitsconvenant.....	60
9.2	Samenwerking met buurgemeenten	61
9.3	Opvolging en evaluatie	62
10	Wijziging van gemeentelijke beleidsplannen	63
10.1	Categorisering wegennet aanpassen in GRS	63

Lijst met tabellen:

Tabel 1: Relatietabel met formulering operationele doelstellingen	13
Tabel 2: Kwaliteitsnormen fietsvoorzieningen bij bovenlokale routes	34
Tabel 3: Fietsparkeernormen voor woningen, kantoren, scholen in centrumgebieden	39
Tabel 4: Toekomstig parkeeraanbod en vraag	46
Tabel 5: Toekomstige parkeerbalans Kessel	47

Lijst met kaarten:

Kaart 1: Synthese probleemstelling	11
Kaart 2: Bestaande ruimtelijke structuur (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan).....	12
Kaart 3: Gewenste ruimtelijke structuur (bron: Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan)	20
Kaart 4: Kerkplein als verblijfsgebied in Nijlen centrum	21
Kaart 5: Locatie en ontsluiting toekomstig lokaal bedrijventerrein Biest.....	24
Kaart 6: Regionale verkeersstructuur Nijlen	27
Kaart 7: Categorisering wegen Nijlen	30
Kaart 8: Fietsroutenetwerk Nijlen	37
Kaart 9: Kaart snelheidszones Nijlen	44
Kaart 10: Toekomstig parkeeraanbod Nijlen centrum	46
Kaart 11: Locatie nieuwe parkings Kessel centrum.....	48

1 INLEIDING

1.1 Planprocedure herziening mobiliteitsplan

Met het oog op het legislatuurgebonden houden van de gemeentelijke beleidsplannen werd het gemeentelijke mobiliteitsplan van Nijlen (dat dateert van juli 2002) in 2007 getoetst op zijn actualiteitswaarde. De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 2', wat wil zeggen dat de GBC nog achter het huidige mobiliteitsplan staat, maar dat een aantal thema's toegevoegd of geactualiseerd moesten worden (verbreden en verdiepen). Volgende 6 thema's werden geselecteerd:

- Verfijning fietsroutenetwerk
- Herzien categorisering wegen
- Routes zwaar vervoer (ontsluiting bedrijventerreinen)
- Verfijning parkeerbeleid
- Bewegwijzering
- Leefbaarheid Kessel-centrum (autoluwe kernen)

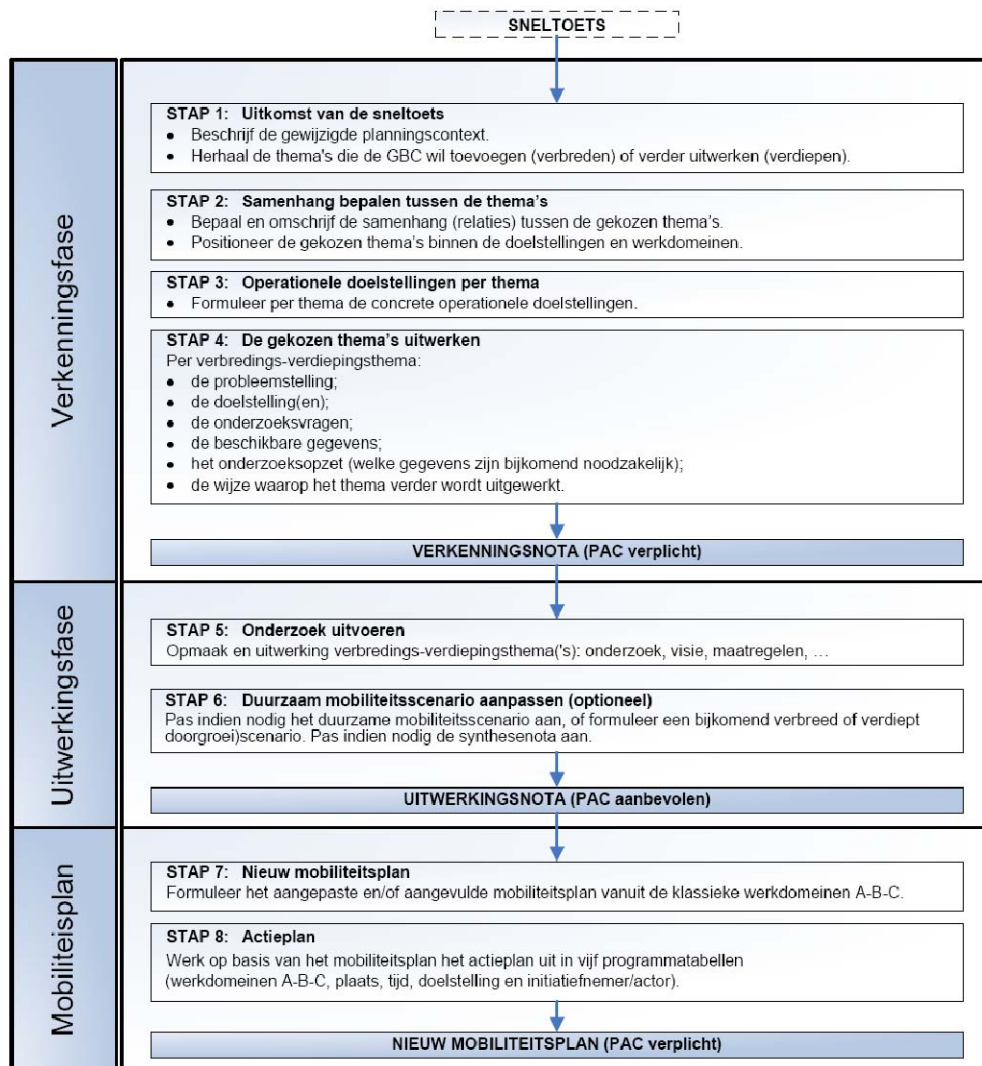
Bij het herzien van de gemeentelijke mobiliteitsplannen werd ook de planprocedure gewijzigd. Er worden drie fasen doorlopen die beschreven zijn in de handleiding "Spoor 2: Verbreden en Verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan van mei 2009" die is uitgewerkt door het departement Mobiliteit van het Vlaams Gewest.

- **Fase 1 - de verkenningsfase** gaat over de formulering van de probleemstelling en het aangeven van eventuele bijkomende onderzoeken die nodig zijn om de beleidsbeslissingen ten gronde te kunnen onderbouwen. De verkenningsfase geeft de planningscontext over de verbreden en verdiepenthemas en geeft aan hoe deze thema's onderling in relatie staan met elkaar en met de nog actuele thema's van het mobiliteitsplan. De verkenningsfase resulteerde in de verkenningsnota (*Verkenningsnota 2 oktober 2008*) die besproken werd met de GBC (29 sept. 2008) en goedgekeurd werd door de PAC van 6 november 2008.
- **Fase 2 - de uitwerkingsfase** voert bijkomende onderzoeken uit met het oog op het bijsturen van het duurzaam scenario van het vorige beleidsplan en het onderbouwen van de gekozen verbreden en verdiepenthemas. In de uitwerkingsfase van het mobiliteitsplan Nijlen werd volgende onderzoeken uitgevoerd: een herkomstbestemmingsonderzoek, een verkeersleefbaarheidsonderzoek en een parkeeronderzoek. De uitwerkingsfase resulteerde in de uitwerkingsnota (*Uitwerkingsnota 18 juni 2009*) die besproken werd op de GBC (30 jan. 2009) en goedgekeurd werd op de PAC van 18 juni 2009.
- **Fase 3 – het beleidsplan.** In deze laatste fase wordt het beleidsplan uitgewerkt. Hierin wordt het bijgestuurde duurzaam scenario vertaald naar een beleidsplan met een actieprogramma. Dit beleidsplan vervangt het vorige beleidsplan en is dus ruimer dan enkel een vertaling van de verbreden en verdiepenthemas in een maatregelenpakket. Het beleidsplan wordt opgebouwd volgens de werkdomeinen A-B-C: Ruimtelijke ontwikkelingen, Verkeersnetwerken, Flankerende maatregelen. Het beleidsplan doet ook een terugkoppeling naar de relatietabel die in de verkenningsnota werd uitgewerkt. Worden al de taakstellingen uit de verkenningsnota gerealiseerd met dit beleidsplan?

Als laatste stap wordt een actieprogramma uitgeschreven. Dit is een overzichtelijke, schematische weergave van het beleidsplan. Dit actieprogramma wordt geschreven vanuit vijf invalshoeken:

- Basis-actieprogramma: opgebouwd volgens de werkdomeinen A, B en C
- Werkprogramma: op welke plaats moet wat gebeuren
- Investeringsprogramma: wanneer wordt het uitgevoerd en hoeveel zal dit kosten?
- Beleidsprogramma: opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (Veiligheid, Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Milieu)
- Takenprogramma: Wie zijn de initiatiefnemers?

Figuur 1: Overzicht stappenplan verbreden-verdiepen



1.2 Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid

In het nieuwe mobiliteitsdecreet zijn een aantal nieuwe elementen opgenomen met betrekking tot de planprocedure voor het mobiliteitsplan. Het gaat onder meer over:

- Het organiseren van een participatietraject
- Een tweedeling van het mobiliteitsplan in een informatief en richtinggevend deel.

1.2.1 Participatietraject Nijlen

Met het participatietraject wil het decreet voldoende inspraak verlenen aan de burgers in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het mobiliteitsplan. Het decreet geeft de gemeente de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Concreet betekent dit dat het gemeentebestuur een participatietraject uitwerkt en dit ter goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad.

De participatie en inspraak voor het gemeentelijk mobiliteitsplan gebeurde in Nijlen door het betrekken van de verkeerscommissie en de Gecoro. De voorzitter van de verkeerscommissie maakte ook deel uit van de GBC en er werden aparte overlegmomenten georganiseerd met de verkeerscommissie.

Op volgende momenten werden de verschillende fases van het mobiliteitsplan besproken:

23/10/2008	Bespreking verkenningnota met verkeerscommissie
1/04/2009	Bespreking onderzoeksresultaten ivm noordelijke omleiding (open voor ruim publiek)
17/09/2009	Bespreking beleidsplan met verkeerscommissie
8/12/2009	Bespreking beleidsplan met Gecoro
9/12/2009	Bespreking beleidsplan met verkeerscommissie

Bovenstaand participatietraject werd goedgekeurd door de gemeenteraad op (gemeenteraadsbesluit in bijlage).

1.2.2 Informatief en richtinggevend deel

Naar analogie met andere gemeentelijke beleidsplannen (vb. GRS) bepaalt het mobiliteitsdecreet dat een gemeentelijk mobiliteitsplan tweeledig is opgebouwd uit een informatief gedeelte en een richtinggevend gedeelte.

- Informatief deel:

Het informatief deel geeft een situatieschets van de huidige mobiliteitsproblematiek, de knelpunten en potenties. Het informatief deel rapporteert over de uitgevoerde onderzoeken en de gewenste scenario's en mobiliteitsmaatregelen.

Het informatief deel komt overeen met de *verkenningnota* en de *uitwerkingsnota* van de verbreden en verdiepenstudie.

- Richtinggevend deel:

Het richtinggevend deel is de uiteindelijke uitwerking van het mobiliteitsplan volgens de werkdomeinen A-B-C. Wat willen we bereiken met het mobiliteitsbeleid.

Naast de uitwerking in A-B-C werkdomeinen, omvat het richtinggevend deel het actieplan dat weergegeven wordt in actietabellen.

Het richtinggevend deel komt overeen met het *beleidsplan* van het mobiliteitsplan en dit moet goedgekeurd worden door de gemeenteraad.

1.3 Betrokken actoren

De herziening van het mobiliteitsplan werd opgevolgd en bijgestuurd door de GBC die bestond uit volgende actoren:

Gemeente Nijlen

- Paul Verbeeck Burgemeester
- Marc Engelen Schepen mobiliteit
- Paul Laurijssen Schepen Openbare Werken
- Veerle Boeckxstaens Schepen Ruimtelijke Ordening
- Leo Heylen Mobiliteitsambtenaar Nijlen
- Jan Van Asch Korpschef politie Nijlen-Berlaar
- Willy van der Beek Voorzitter verkeerscommissie

Vlaams Gewest, departement mobiliteit

- Cathérine Hoebeeck Vlaams gewest, BMV – Antwerpen – Mobiliteitsbegeleider

Vlaams Gewest, afdeling wegen en verkeer

- Manu Cascundo Vlaams gewest, AWW – district Puurs

Vlaams Gewest, departement ruimtelijke ordening

- Ilse Moeremans AROHM

De provincie Antwerpen

- Kathy van Asperen Provincie Antwerpen – Dienst Mobiliteit
- Marc Vanhee Provincie Antwerpen

De Lijn

- Karen Dochez De Lijn, Antwerpen

De NMBS

- Luc Buelens NMBS

Extern adviesbureau

- Tim Asperges TIMENCO bvba

Op volgende momenten gebeurde er overleg en terugkoppeling met de GBC en PAC:

26/05/2008	Startoverleg met de gemeente
29/09/2008	GBC 1 – bespreking verkenningnota
6/11/2008	PAC 1 – goedkeuring verkenningnota
7/11/2008	GBC 2 – voorstelling onderzoeksresultaten HB-onderzoek
30/01/2009	GBC 3 – Bespreking uitwerkingsnota
24/04/2009	GBC 4 – Voorstelling uitwerkingsnota
18/06/2009	PAC 2 – bespreking uitwerkingsnota
18/09/2009	GBC 5 – Bespreking beleidsplan
17/12/2009	PAC 3 – bespreking beleidsplan

SAMENVATTING

2 KNELPUNTEN, KANSSEN EN DOELSTELLINGEN

2.1 Probleemstelling

Nijlen is een gemeente in het buitengebied met 21.000 inwoners ten zuidoosten van Antwerpen en gelegen tussen Lier en Herentals. Nijlen bestaat uit drie woonkernen (Nijlen, Kessel en Bevel) waarbij het centrum van Nijlen en Kessel doorkruist worden door de N13, een secundaire weg type III tussen Lier en Herentals. Parallel aan deze N13 loopt de spoorweg Lier-Herentals met een stopplaats in Kessel en Nijlen. Nijlen ligt ten zuiden van de E313 Hasselt-Antwerpen en ten Oosten van de N14 die beiden een bovenlokale verbindingsfunctie op zich nemen. De geselecteerde verbreden en verdiepenthema's geven duidelijk aan dat er een sterke verkeersdruk heerst in Nijlen en met dit beleidsplan wil de gemeente bijkomend maatregelen nemen in functie van de verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en het stimuleren van fiets en openbaar vervoergebruik. Op vlak van mobiliteit stelden zich volgende probleemstellingen en vragen:

- Is de bouw van een noordelijke of zuidelijke omleidingsweg een oplossing om de verkeersdruk in Nijlen en Kessel te verminderen?
- Op welke manier kan zwaar vervoer (om)geleid worden om de verkeersleefbaarheid in Nijlen en Kessel te verbeteren?
- Hoe kunnen we parkeerdruk in Nijlen en Kessel verminderen?
- Zijn er nog mogelijkheden om het fietsnetwerk te verfijnen of verbeteren?

2.2 Onderbouwen met onderzoek

Al deze beleidsvragen insinueren in hoofdzaak dat Nijlen sterk onder druk staat van (boven)lokale verkeersstromen. In hoeverre het nu gaat om bovenlokale of eerder lokale verkeersdruk werd aan de hand van onderzoek verduidelijkt in de uitwerkingsfase. Deze informatie was nodig met het oog op het nemen van beleidskeuzes rond mobiliteitsmaatregelen. Volgende onderzoeken werden uitgevoerd:

2.2.1 Herkomst-bestemmingsonderzoek:

Uit dit HB-onderzoek komt duidelijk naar voor dat de verkeersdruk in Nijlen in de eerste plaats te wijten is aan verplaatsingen binnen de dorpskernen, tussen de dorpskernen en inkomend en uitgaand van Nijlen. De hoeveelheid doorgaand verkeer dat alleen de gemeente doorkruist is zeer beperkt (ca. 6%) en het aanleggen van omleidingswegen zou dan ook een klein effect hebben op de verkeersdruk in de dorpscentra.

Ook de hoeveelheid zwaar verkeer is niet abnormaal hoog en de wegen met de grootste intensiteiten vrachtverkeer zijn ook die wegen die hier het meest geschikt voor zijn (N13, N116). Het omleiden van vrachtverkeer via alternatieve routes is niet echt een optie, maar er is wel nood aan verkeersmaatregelen (vb. doortochtherinrichting) die de hinder van (vracht)verkeer in de dorpscentra verminderen.

Ook de vaststelling dat bijna de helft van de autoverplaatsingen binnen de kernen of tussen de kernen plaatsvindt, is een duidelijk signaal dat er nog heel wat potentieel is voor fietsverplaatsingen.

Door dit HB-onderzoek was het ook mogelijk om de sluipverkeerroutes te detecteren. Vooral de 'bypass' tussen Lier (N13) en Emblem (N14) via de Marnixdreef en de alternatieve routes om Nijlen centrum te vermijden (Katerstraat, Molenstraat) sprongen hier in het oog. Het gaat hier steeds om routes langs woonstraten, dus maatregelen tegen sluipverkeer dringen zich op.

2.2.2 Verkeersleefbaarheidsonderzoek in Kessel:

In het verkeersleefbaarheidsonderzoek komt duidelijk naar voor dat de verkeersleefbaarheid in Kessel centrum onvoldoende is. De hoge snelheden (V_{85} 63 km/u) en intensiteiten (ca. 9.000 voertuigen per dag) zorgen voor een sterke druk op de verkeersleefbaarheid. Het omleiden van het verkeer op een lagere categorie van wegen ('woonstratenring') – zoals beslist in het vorige mobiliteitsplan - is echter geen optie. Snelheidsvermindering en een doortochtherinrichting zijn de keuzes voor Kessel centrum. Ook in Nijlen centrum zal de verkeersdruk niet spectaculair dalen door de aanleg van omleidingswegen (te veel lokaal en herkomst-/bestemmingsverkeer). Snelheidsvermindering en doortocht-herinrichting zijn ook de beleidskeuzes voor Nijlen centrum.

2.2.3 Parkeeronderzoek in Kessel en Nijlen:

Uit de parkeeronderzoeken in Kessel en Nijlen kwam eveneens een genuanceerder beeld over de parkeerproblematiek. De sterke groei van wooneenheden in Kessel centrum van de voorbije jaren werd niet bijgetreden door een extra parkeeraanbod waardoor er nu een tekort is aan parkeerplaatsen in Kessel centrum.

In Nijlen centrum daarentegen is er voldoende aanbod en er komt nog extra aanbod bij. Deze uitbreiding van aanbod is te verantwoorden om oneigenlijk gebruik (vb parking zwembad) en parkeerdruk op bepaalde plaatsen (vb station) aan te pakken. Op langere termijn kan het parkeeraanbod op het kerkplein ook afgebouwd worden. Het voorzien van kortparkeren en langparkeren blijft noodzakelijk in Nijlen centrum dat ook als handelskern fungeert.

2.3 Doelstellingen

Op basis van de analyse van de probleemstellingen in de uitwerkingsfase werden volgende doelstellingen vooropgesteld in de uitwerkingsnota:

Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten:

Categorisering:

- Kiezen voor het bundelingsmodel met doortochten:
 - o Geen noordelijke of zuidelijke omleidingsweg
 - o Tegengaan sluipverkeer (Marnixdreef, Molenstraat, Katerstraat)
 - o Inrichting Kessel en Nijlen als doortocht
 - o Selectie Breugelhoevestraat-Koningsbaan-Lindekensbaan als dorpsverbindende route (lokale type I)
- Zwaar vervoer:
 - o Aanleg ontsluitingsweg nieuw bedrijventerrein Biest naar N116

Werkdomein B – Netwerken per modus

Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen:

- Autoluw maken van Kerkplein Nijlen (+ herzien verkeerscirculatie Nijlen centrum)
- Inrichting Kessel en Nijlen als doortocht

Fietsnetwerk:

- Realisatie bovenlokale fietsverbindingen
- Spoorroute als hoofdroute
- Lokaal netwerk in functie van intra-kernverplaatsingen en inter-kernverplaatsingen

Openbaar vervoer:

- Bijkomende verbinding Nijlen Broechem
- Verhoging kwaliteit/frequentie treinverbindingen naar Brussel, Antwerpen, Turnhout
- Voorzien van comfortabele haltevoorzieningen
- Wensbeeld afsluiten/openhouden overwegen in functie van IJzeren Rijn

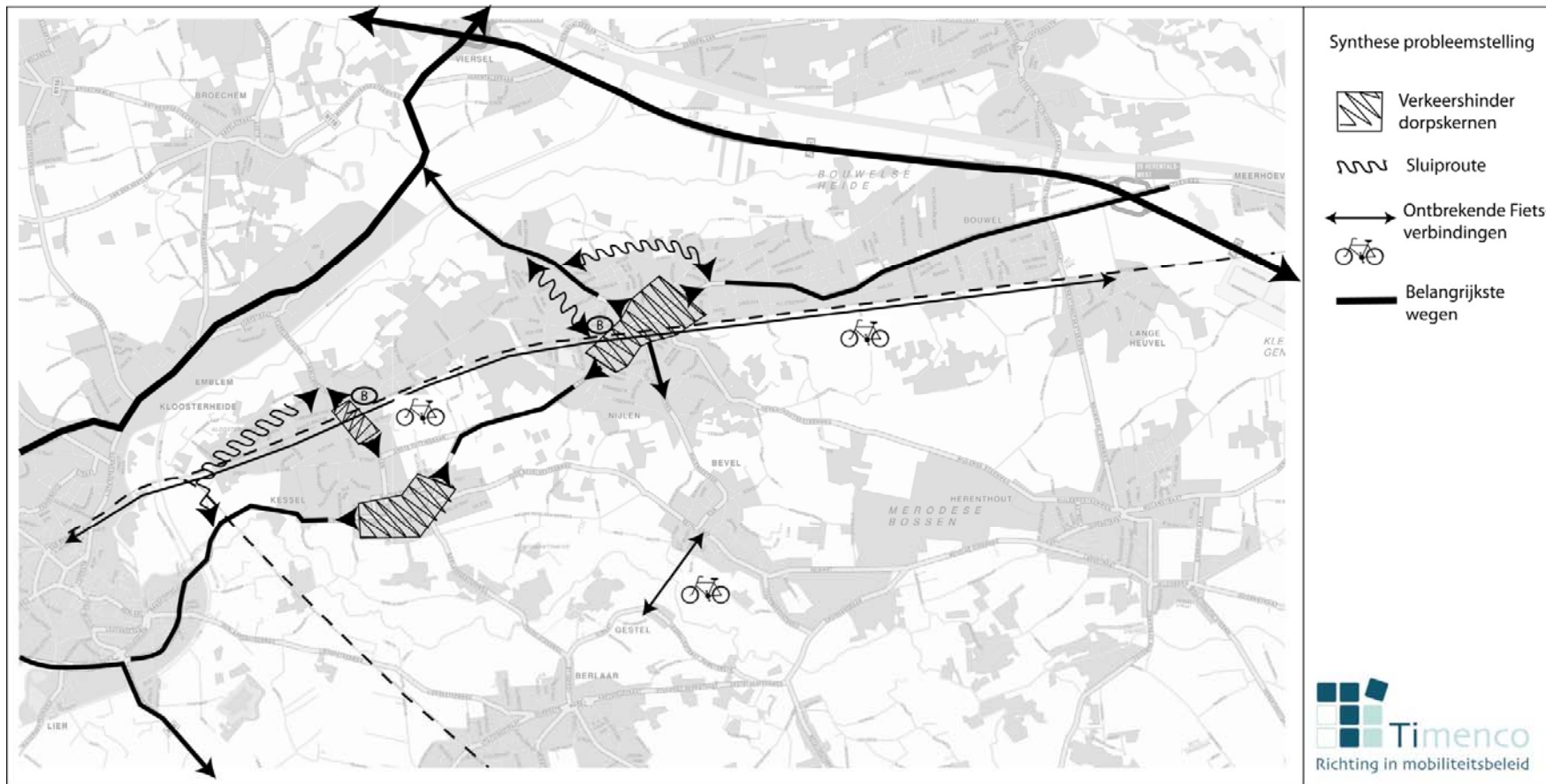
Parkeren:

- Optimaliseren parkeeraanbod in Nijlen
- Invoeren kort-langparkeren in Nijlen centrum
- Afbouwen parkeeraanbod op Kerkplein Nijlen
- Bijkomend parkeeraanbod station
- Herverdeling parkeeraanbod scholen, zwembad
- Extra aanbod voor bewoners in Kessel

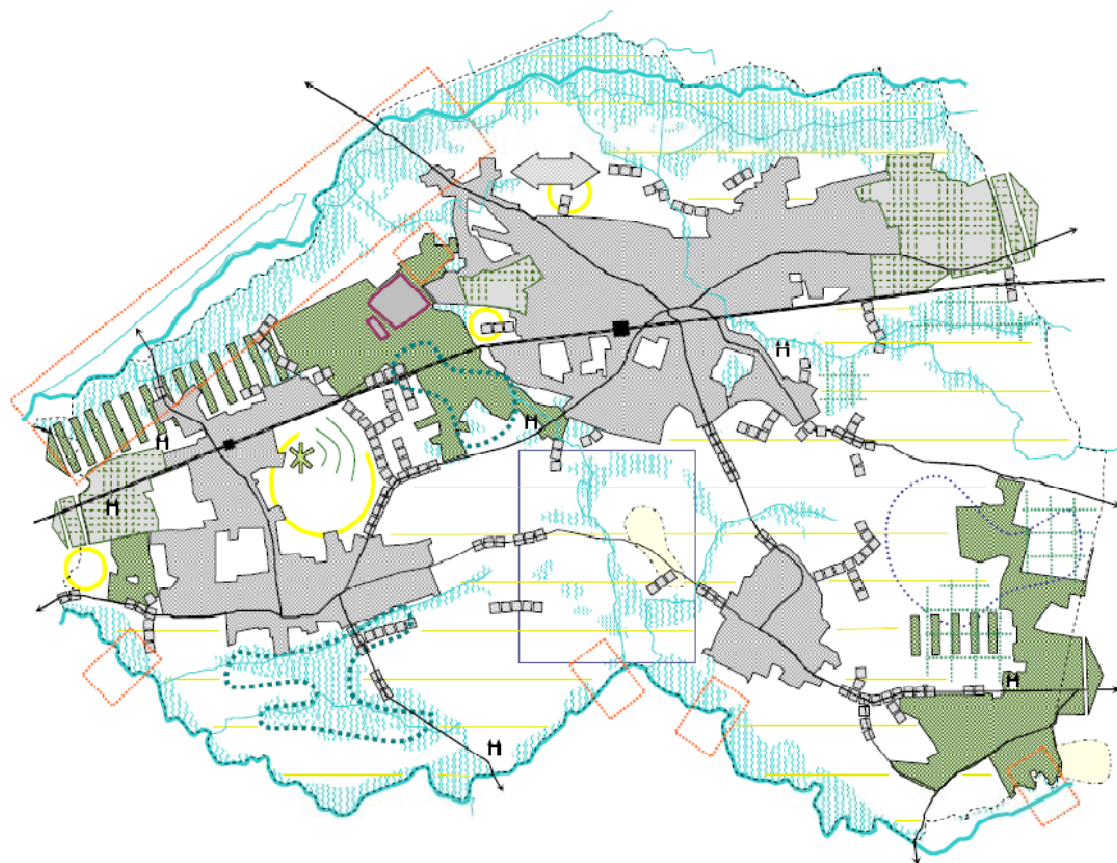
Werkdomein C – ondersteunende maatregelen

- Bewegwijzering
- Duurzaam naar school
- Handhaving
- Informatie

Kaart 1: Synthese probleemstelling



Kaart 2: Bestaande ruimtelijke structuur (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan)



gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Nijlen

bestaande ruimtelijke structuur

synthese

-  dorpskern
-  verkaveld bos
-  lintbebouwing
-  verstedelijking
-  kasteel met park
-  belangrijkste wegennet
-  spoorweg met station/stopplaats
-  bedrijvigheid ingesloten via open ruimte
-  boscomplex
-  versnipperde bosstructuur
-  hooiveld
-  rivier/beek + vallei
-  depressie
-  depressie met hoge natuurwaarde
-  fort met natuurlijke omgeving
-  structureel agrarisch gebied
-  ingesloten agrarisch gebied
-  gebieden met landbouw en natuur
-  concentratie weekendverblijven/visvijvers
-  gaaf gebied met kleine landschaps/natuurelementen

IOK plangroep

kaartnummer 19

datum juli 04

fase GRS



3 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VERBREDEN EN VERDIEPENTHEMA'S

In de verkenningnota werd onderstaande tabel opgemaakt met operationele doelstellingen per verbreden en verdiepenthema. We geven aan in hoeverre dit beleidsplan deze operationele doelstellingen invult of bijstuurt.

Tabel 1: Relatietabel met formulering operationele doelstellingen

Thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling verkenningfase	Operationele doelstelling beleidsplan
Categorisering van wegen	Verfijning fietsrouten netwerk	Aanleg fietsvoorzieningen volgens de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen	OK
	Ontsluiting bedrijventerrein, routes zwaar vervoer	Aanleg (deel) van noordelijke omleiding als ontsluitingsweg voor nieuw bedrijventerrein Verbeteren aansluiting N116 op N14	OK
	Bewegwijzering	Verduidelijken van de categorisering via bewegwijzering	OK
	Leefbaarheid Kessel centrum	Verminderen bovenlokaal doorgaand verkeer in Kessel centrum	OK (filter door doortochtherinrichting Kessel, Nijlen)

Thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling verkenningfase	Operationele doelstelling beleidsplan
Verfijning fietsrouten netwerk	Categorisering van wegen	Koppeling type fietsvoorzieningen, mengen/scheiden van fietsers aan functie en snelheid van de weg.	OK
	Bewegwijzering	Bewegwijzering fietsroutes	OK (dit is een minder prioritaire doelstelling – LT)
Routes zwaar vervoer (ontsluiting bedrijventerrein)	Categorisering van wegen	Beslissing al dan niet doortrekken noordelijke omleidingsweg.	OK – Noordelijke (en zuidelijke) omleidingswegen worden NIET aangelegd
	Parkeerbeleid	Aanduiden / inrichten plaats voor vrachtwagenparkeren.	Centrumgebied Kessel en Nijlen is verboden voor vrachtwagenparkeren.
	Bewegwijzering	Bewegwijzeren gewenste routes (doorgaand) zwaar vervoer	OK
	Fietsrouten netwerk	Vrijliggende fietspaden langs routes zwaar verkeer	OK
	Leefbaarheid Kessel centrum	Selecteren omleidingsroute voor doorgaand zwaar verkeer	OK (doorgaand zwaar verkeer wordt via E313 – N14 geleid)

Thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling verkenningfase	Operationele doelstelling beleidsplan
Parkeerbeleid	Bewegwijzering	Aanduiden waar best te parkeren tijdens centrumbezoek Voetwegen naar centrum duidelijk aanduiden	OK (invoering kort-langparkeren)
	Leefbaarheid Kessel centrum	Keuze centumparking	Niet één centumparking maar verscheidene centrumparkings noord, zuid, centrum in functie van tekort aan bewonersparkeren.

4 MOTIVATIE VAN HET DUURZAAM SCENARIO

Voor Nijlen gaat het duurzaam scenario uit van een beperking van de groei van autoverplaatsingen door volwaardige alternatieven aan te bieden op vlak van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten en door het verminderen van ongewenst auto- en vrachtverkeer in de dorpskernen van Nijlen en Kessel.

Op vlak van **ruimtelijke ontwikkelingen** wordt woonuitbreiding geconcentreerd in de kernen van Nijlen en Kessel en enkel de woonuitbreidingsgebieden Kerkeblokken en Dorselvelden worden nog aangesneden.

Ten noordwesten van Nijlen centrum zal een lokaal bedrijventerrein (Biest) ontwikkeld worden dat de herlokalisatie van zonevreemde bedrijven moet opvangen. De ontsluiting van dit bedrijventerrein gebeurt via de N116 zodat er geen (zwaar)verkeer doorheen de dorpskern van Nijlen moet.

Categorisering

Op vlak van de **categorisering van de wegen** wordt er duidelijk gekozen voor het **bundelen van verkeersstromen** en de type wegcategorieën - N13 en N116 secundair type III als hoogste wegcategorie in Nijlen - geven duidelijk aan dat bovenlokale regionale verkeersstromen niet via de kernen van Nijlen en Kessel moeten komen. Hieruit volgt ook dat de aanleg van omleidingswegen (noordelijke of zuidelijke omleidingsweg) niet nodig is: hoofdzakelijk lokaal verkeer op de N13 en N116 en intensiteiten die met doortochtherinrichtingen verkeersleefbare kernen (Kessel en Nijlen) moeten mogelijk maken.

Om dit principe van bundelen van de (lokale) verkeersstromen haalbaar te maken, zal er op bovenlokaal niveau werk gemaakt moeten worden van de doorstroming op de N14 en de R16 (Ring rond Lier). Een vlotte aansluiting van de N116 op de N14 (herinrichting kruispunt) is een prioritaire maatregel om Nijlen te ontsluiten naar het hogerliggende wegennet.

Ook het ontraden van sluipverkeer langs lokale woonstraten is een prioritaire maatregel vanuit dit bundelingsmodel.

In functie van de verkeersleefbaarheid wordt duidelijk gekozen voor het bundelen van de verkeersstromen. Tweerichtingsverkeer op de N13 door Kessel wordt terug ingevoerd en zowel voor Kessel als Nijlen is een doortochtherinrichting prioritair voor de verkeersleefbaarheid van deze kernen.

Op termijn zal het verblijfskarakter van de kern van Nijlen nog versterkt kunnen worden door het autoluw maken van het Kerkplein en het herzien van de verkeerscirculatie van Nijlen centrum (vb. afsluiten overweg Kerkstraat voor autoverkeer).

Door het verminderen van het aantal lokale wegen type II wordt het aantal verblijfsgebieden in Nijlen gevoelig uitgebreid. Het invoeren van zone 30 in deze lokale woonstraten hoort hier bij. Grote delen van de kern van Nijlen en Kessel zullen ook als zone 30 ingericht worden.

Parkeren

Op vlak van **parkeerbeleid** kiest het duurzaam scenario niet expliciet voor een algemene afbouw van het parkeeraanbod.

In de kern van Nijlen is er duidelijk voldoende aanbod aan parkeerplaatsen, maar dit is een opportuniteit om het parkeergedrag beter te ordenen. Kortparkeren wordt ingevoerd in de kern van Nijlen en het bijkomende parkeeraanbod moet langparkeerders uit de kern houden. Gezien de parkeerdruk aan het station komen hier ook parkeerplaatsen bij (Molenstraat). Op termijn is het perfect mogelijk om het parkeeraanbod op het Kerkplein af te bouwen.

In de kern van Kessel is er duidelijk een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners. De piste om dit op te vangen door middel van één centrale centrum parking wordt verlaten en het parkeeraanbod voor bewoners in Kessel wordt uitgebreid door een spreiding van verschillende parkings over de volledige kern van Kessel.

Openbaar vervoer

De stamlijn tussen Lier en Herentals blijft samen met de spoorlijn de basis van het openbaarvervoeraanbod in Nijlen. Hier op aansluitend is er ook de verbindende lijn St Paulus-Lier. De stadslijn uit Lier komt tot Kessel en heel het grondgebied van Nijlen wordt bediend door de belbus Nijlen-Herenthout.

Nijlen is vragende partij voor een verhoging van de frequentie en kwaliteit van de treinverbindingen naar Antwerpen, Brussel, Turnhout. Ook is er nood aan een verbindende buslijn tussen Nijlen en Broechem. Hier is veel potentieel voor schoolverplaatsingen, maar ook het provinciaal opleidingscentrum veiligheid (politie, brandweer) - campus VESTA – in Broechem kan zo op een vlotte manier vanaf Nijlen station bereikt worden. Nijlen station kan functioneren als OV-knoop tussen de trein en de bus.

Met betrekking tot de verkeersafwikkeling in Nijlen dienen de ontwikkelingen van de IJzeren Rijn nauwgezet opgevolgd te worden. De gemeente Nijlen heeft een voorkeur van welke overwegen open moeten blijven en welke overwegen ongelijkvloers moeten ingericht worden.

Fiets

Voor het **fietsroutenetwerk** kiest het duurzaam scenario heel expliciet voor de **ontvlechting** van het fietsnetwerk. Hiermee wordt bedoeld dat de belangrijkste fietsroutes losgekoppeld worden van de belangrijkste assen voor wegverkeer. Het fietsroutenetwerk staat in de eerste plaats in het teken van het stimuleren van lokale intra-kern verplaatsingen en inter-kern verplaatsingen. De enige structurerende fietsas die ook in de eerste plaats gebruikt zal worden voor deze lokale verplaatsingen is de spoorroute die zo snel mogelijk gerealiseerd moet worden.

Ook op vlak van fietsparkeeraanbod, neemt de gemeente Nijlen initiatieven om fietsenstallingen te plaatsen op de belangrijkste attractiepolen.

RICHTINGGEVEND DEEL

5 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN MOBILITEIT

5.1 Ruimtelijke planning

- **Nijlen** is in RSPA geselecteerd als gemeente met een **hoofddorp** type III in het buitengebied. Door deze selectie krijgt Nijlen de mogelijkheid om een bijkomend lokaal bedrijventerrein aan te duiden, enkel voor de herlokalisatie van zonevreemde lokale bedrijven en/of historisch gegroeide bedrijven (zie 5.2.3).
- **Kessel** en **Bevel** worden geselecteerd als **woonkernen**. Het gaat hier dus om woongebieden met een voorzieningenniveau voor lokale primaire behoeften.
- Enkel de woonuitbreidingsgebieden Kerkeblokken (voor de realisatie van 60 wooneenheden) en Dorselvelden (voor de realisatie van 50 wooneenheden) worden nog aangesneden.
- De lintbebouwing zal worden afgeremd en er moet prioriteit gegeven worden aan het wonen in de kernen

Kaart 3 geeft de gewenste ruimtelijke structuur van Nijlen zoals vooropgesteld in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

5.2 Strategische ruimtelijke projecten

5.2.1 Nijlen als commercieel en dienstencentrum op lokaal niveau

Nijlen centrum is geselecteerd (RSPA) als commercieel en dienstencentrum op lokaal niveau. Vanuit deze lokale centrum functie worden volgende beleidskeuzes genomen voor Nijlen centrum:

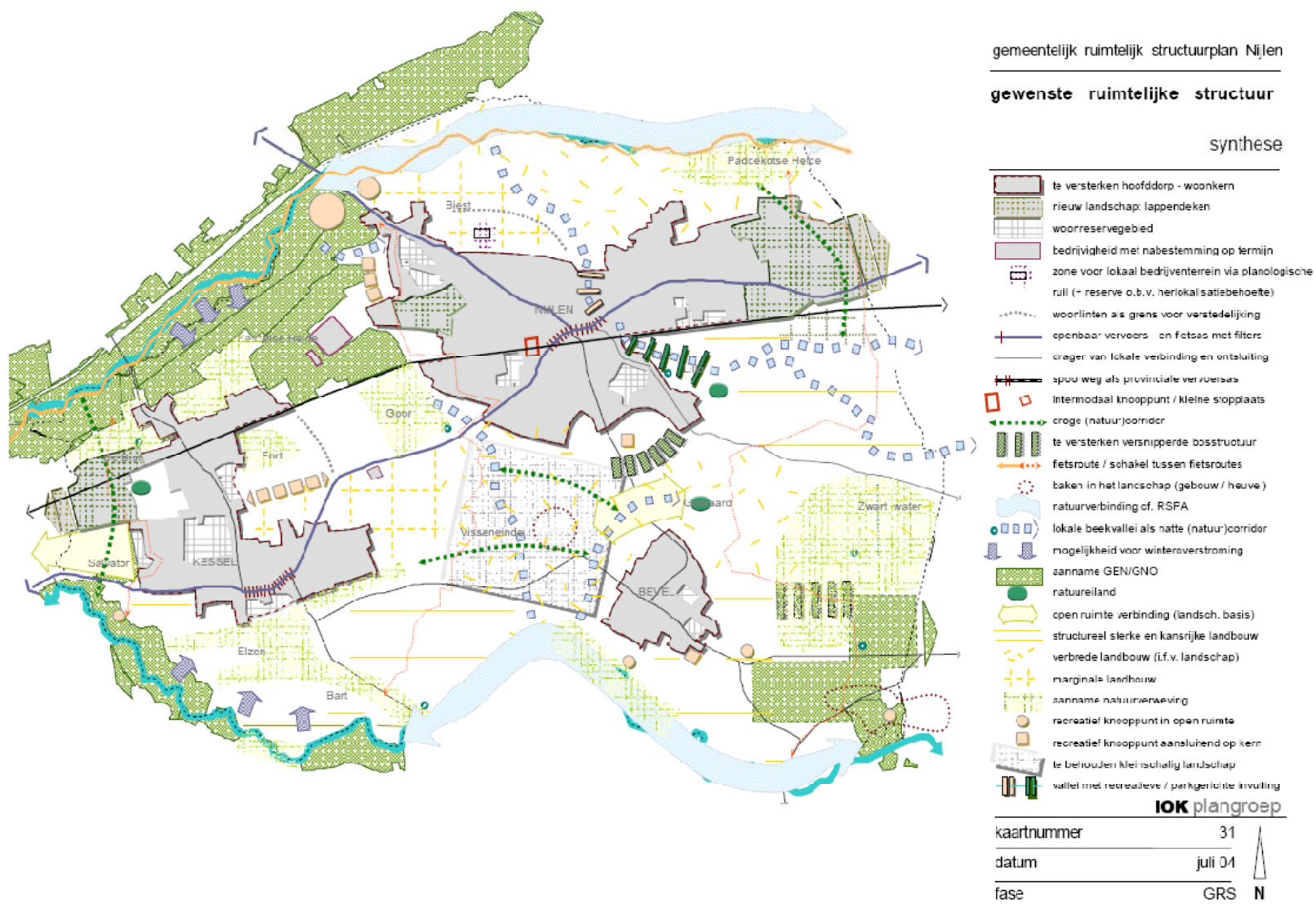
- Autoluw maken van Kerkplein (Lange Termijn)

Met het oog op het aantrekkelijker maken van Nijlen centrum voor bezoekers, zal het kerkplein een autoluwe ontmoetingszone worden, waar de verweving tussen winkels, wonen en horeca een concrete vorm kan aannemen. Het afsluiten van de spoorwegovergang via de Kerkstraat voor autoverkeer is een mogelijke optie die genomen kan worden om het Kerkplein autoluw te maken. Fietzers en voetgangers hebben wel nog toegang via de spoorwegovergang.

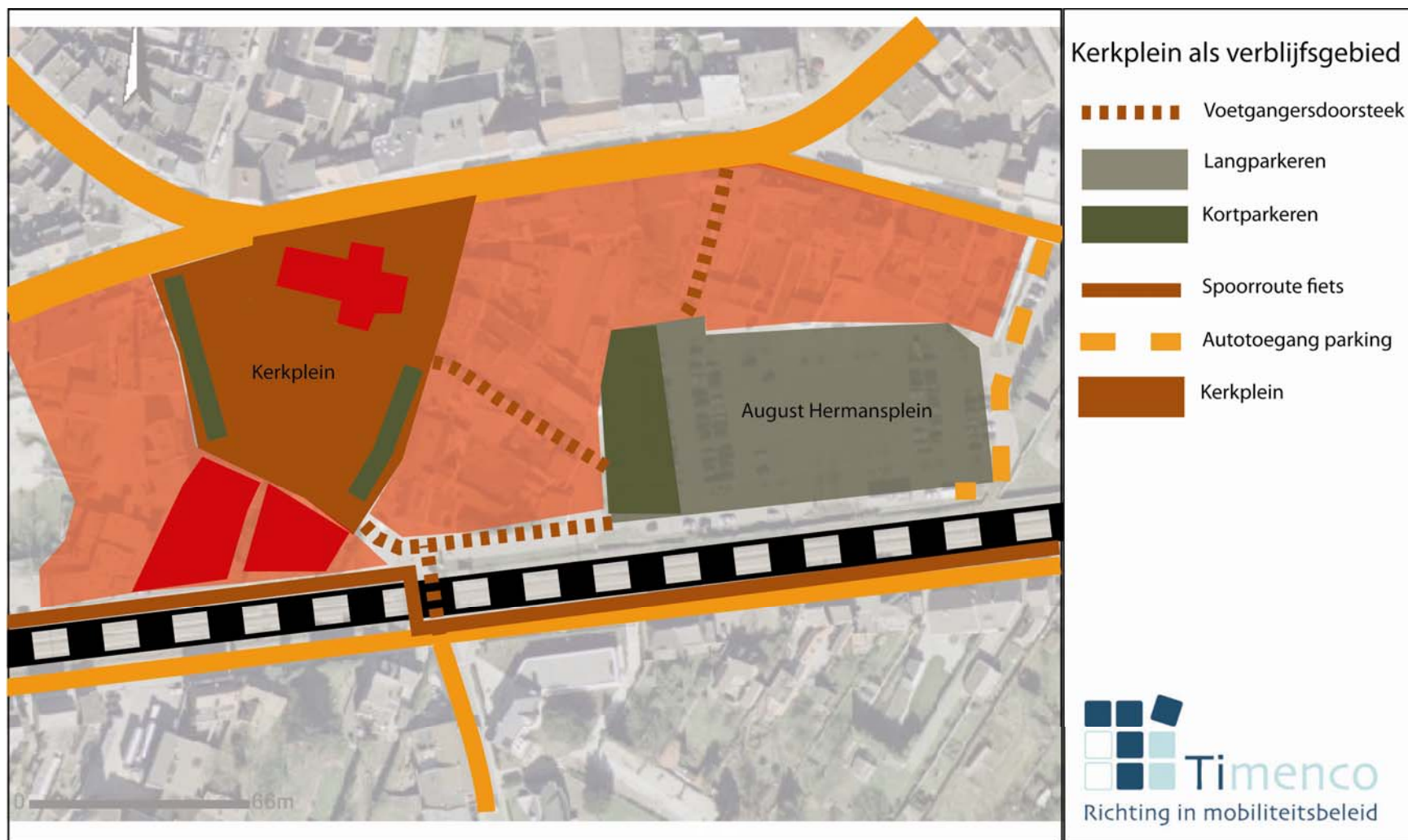
Het August Hermansplein zal fungeren als centrumparking waarbij een bijkomende voetgangersdoorsteek gerealiseerd wordt tussen het Kerkplein en het August Hermansplein. Een gedeelte van het kortparkeren op het Kerkplein kan afgebouwd worden en wordt overgenomen door de August Hermansparking.

Bij het autoluw maken van het Kerkplein dringt een herziening van de verkeerscirculatie van Nijlen centrum zich op.

Kaart 3: Gewenste ruimtelijke structuur (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan)



Kaart 4: Kerkplein als verblijfsgebied in Nijlen centrum



- **Uitbreiding en optimaliseren van parkeeraanbod Nijlen centrum**

Uit de parkeerbalans voor het centrum van Nijlen blijkt dat er voldoende parkeeraanbod aanwezig is. Er is echter een oneigenlijk gebruik van de parking van het zwembad door leerkrachten van de scholen en bezoekers van het centrum en aan het station is er een duidelijk parkeertekort.

Om dit oneigenlijk gebruik aan te pakken en wordt een bijkomende parking gebouwd van 140 plaatsen aan de Nonnenstraat / Sportstraat.

Een gedeelte van de parking van het zwembad zal ook voorbehouden worden voor kortparkeerders (35) nabij de Gemeentestraat.

Het August Hermansplein dient gedeeltelijk te worden voorzien van kortparkeerplaatsen nabij de ingangen met een maximale parkeerduur van 2 uur om de parkeervraag op het Kerkplein op te vangen. Op termijn kan het parkeeraanbod op het Kerkplein afgebouwd worden omdat het August Hermansplein dan als centrumparking fungeert.

Daarnaast kan het August Hermansplein eveneens een gedeelte van de pendelparking opvangen aan het station. Hiervoor moet de looproute naar het station verbeterd worden en in de toekomst kan een perronverlenging of verschuiving van het perron richting centrum (naar aanleiding van de IJzeren Rijn) hier ook een oplossing bieden.

Om de parkeervraag aan het station op te vangen, komt er een bijkomende parking bij aan de Molenstraat. In de week vangt deze de pendelaars op. In het weekend en 's avonds is dit een parking voor de nabijgelegen sportterreinen.

Zie verder bij 6.4.4 Parkeren.

- **Doortochtherinrichting N13 in Nijlen centrum**

Gekoppeld aan het omvormen van het kerkplein tot autoluw verblijfsgebied wordt de verkeersfunctie ook teruggedrongen op de N13 door een doortochtinrichting met sterke verkeersfilters. Het langzaam verkeer krijgt er meer ruimte, terwijl het openbaar vervoer een vlotte doorstroming krijgt zoals ook vooropgesteld in de keuze van de N13 als secundaire weg type 3.

5.2.2 Kernversterking Kessel

- **Doortochtherinrichting N13 in Kessel centrum**

In Kessel zal het verblijfskarakter van de kern versterkt door pleinvorming tussen de kerk en het oud gemeentehuis. Door de keuze van bundeling van verkeersstromen wordt er terug tweerichtingsverkeer ingevoerd op de N13 in Kessel centrum wat hogere verkeersintensiteiten met zich mee zal brengen. In functie van de verkeersleefbaarheid is een doortochtherinrichting daarom noodzakelijk. Er wordt gekozen voor een zone 50 in Kessel centrum met fietspaden en een vlotte doorstroming voor openbaar vervoer zoals ook vooropgesteld in de keuze van de N13 als secundaire weg type 3. Ter hoogte van de school is er een zone 30.

- **Parkeren voor bewoners in Kessel centrum**

In het centrum van Kessel kwam er de voorbije jaren een groot aanbod van wooneenheden bij. Voor deze nieuwe ontwikkelingen werd niet onmiddellijk in een extra

parkeeraanbod voorzien. Daarnaast wordt Kessel-Dorp terug heringericht als een tweerichtingsstraat waardoor er (bewoners)parkeerplaatsen verloren gaan.

Er is vooral nood aan bijkomend parkeeraanbod voor bewoners. Gezien de specifieke eisen van bewonersparkeren (korte loopafstand) is de aanleg van één centrumparking voor heel Kessel geen optie en wordt een parkeeraanbod voorzien op verschillende locaties in Kessel (noord, centrum, zuid) (zie verder bij 6.6 Parkeren).

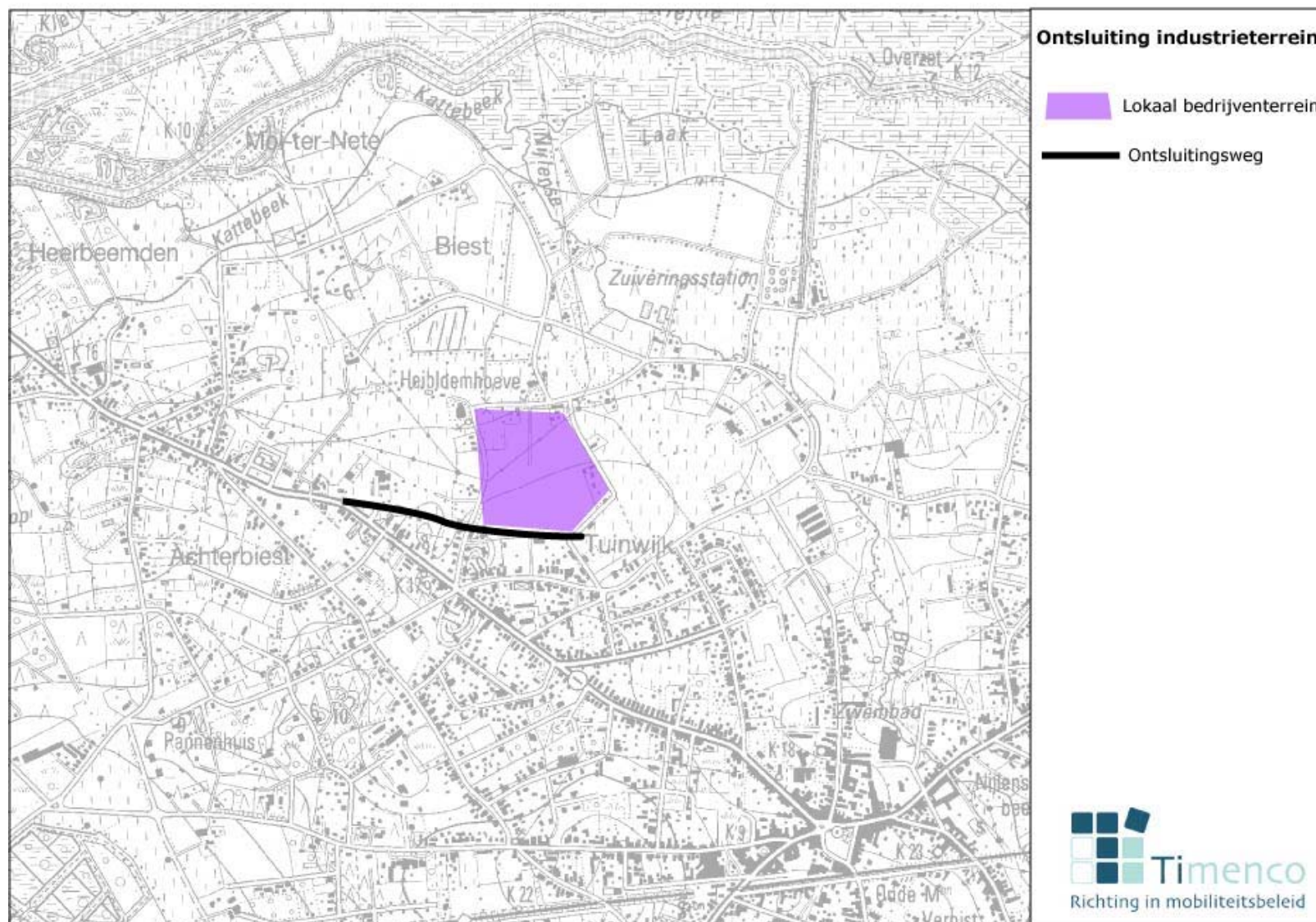
Er is geen nood aan de invoering van kortparkeren in Kessel-centrum.

5.2.3 Nieuw lokaal bedrijventerrein Biest te Nijlen

Binnen de taakstellingen van Nijlen als hoofddorp in het buitengebied, kan enkel Nijlen nog lokale bedrijventerreinen ontwikkelen (RSP). Dit is nodig in functie van de toekomstige herlocalisatie van zonevreemde bedrijven. Binnen het RUP centrum Nijlen werd beslist om een lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen ten noorden van de Tuinwijk (gebied tussen Heibloemstraat-Zwanestraat-Katerstraat-Bist). De precieze afbakening gebeurde in het RUP kern Nijlen.

Dit bedrijventerrein wordt enkel ontsloten naar de N116 zodat het (vracht)verkeer niet doorheen het centrum van Nijlen moet. De ontsluiting gebeurt via het voormalige westelijke tracé van de noordelijke omleidingsweg zoals ingetekend op het gewestplan. Dit bedrijventerrein moet zodanig ingericht worden dat er in geen geval een doorsteek ontstaat naar de Katerstraat, om te vermijden dat er opnieuw een sluipverkeerroute in Nijlen-noord ontstaat.

Kaart 5: Locatie en ontsluiting toekomstig lokaal bedrijventerrein Biest



5.3 Categorisering van wegen

5.3.1 Doel van de categorisering

Door middel van de categorisering van de wegen in het mobiliteitsplan wordt de functie en het gewenste gebruik van de wegen aangeduid wat toelaat om duidelijke keuzes te maken in verband met de inrichting, snelheidsregimes, routes zwaar verkeer, doorstroming openbaar vervoer en doorstroming autoverkeer.

Via de categorisering wordt een hiërarchie aangebracht in het wegennet, met als bedoeling om het verkeer zo snel mogelijk de geleiden naar de hoogste categorie. Uit de categorisering volgt ook een bewegwijzeringsplan.

Volgende wegcategorieën worden gebruikt in mobiliteitsplannen:

Categorisering en selectie vastgelegd in het RSV:

Hoofdwegen (verbindend op interregionaal niveau)

Primaire wegen type I (verbinden op Vlaams niveau)

Primaire wegen type II (verzamelend naar hoofdwegennet)

Categorisering en selectie vastgelegd in het PRS:

Secundaire weg type I (verbinden op streekniveau)

Secundaire weg type II (verzamelen op streekniveau)

Secundaire weg type III (openbaarvervoer – en fietsas wegens parallelle aanwezige alternatieve route van hoger niveau)

Categorisering en selectie door de lokale overheid (mobiliteitsplan):

Lokale weg type I (verbinden op lokaal niveau)

Lokale weg type II (ontsluiten, verzamelen op lokaal niveau)

Lokale weg type III (erftoegangswegen, verblijven, toegang verlenen aan aanpalende functies)

5.3.2 Regionale verkeersstructuur Nijlen

Binnen de regionale verkeersstructuur ligt Nijlen ten zuiden van de hoofdweg E313 die Luik met Antwerpen verbindt. Nijlen wordt ontsloten naar deze E313 via de secundaire weg type I – N14 ten westen van Nijlen die Lier verbindt met de E313 en de secundaire weg type III – N13 die aansluit op de E313 in Herentals-West.

Uitgangspunt is dat de regionale verkeersafwikkeling NIET gebeurt via de N13 of N116. Voor de regionale verkeersstromen dienen de E313 (Oost-West) en de N14 (Noord-Zuid). Zowel de N13 als de N116 fungeren als een ontsluitende assen voor verkeer in en uit Nijlen. Het HB-onderzoek bevestigt eveneens dat het echte doorgaande verkeer vanuit Bouwel richtings Lier of richting Broechem zowel op de N13 (10%) als de N116 (6%) beperkt is.

Hoofdwegen:

E313 Luik-Antwerpen: De N14 en N13 takken aan op de E313

Primaire wegen:

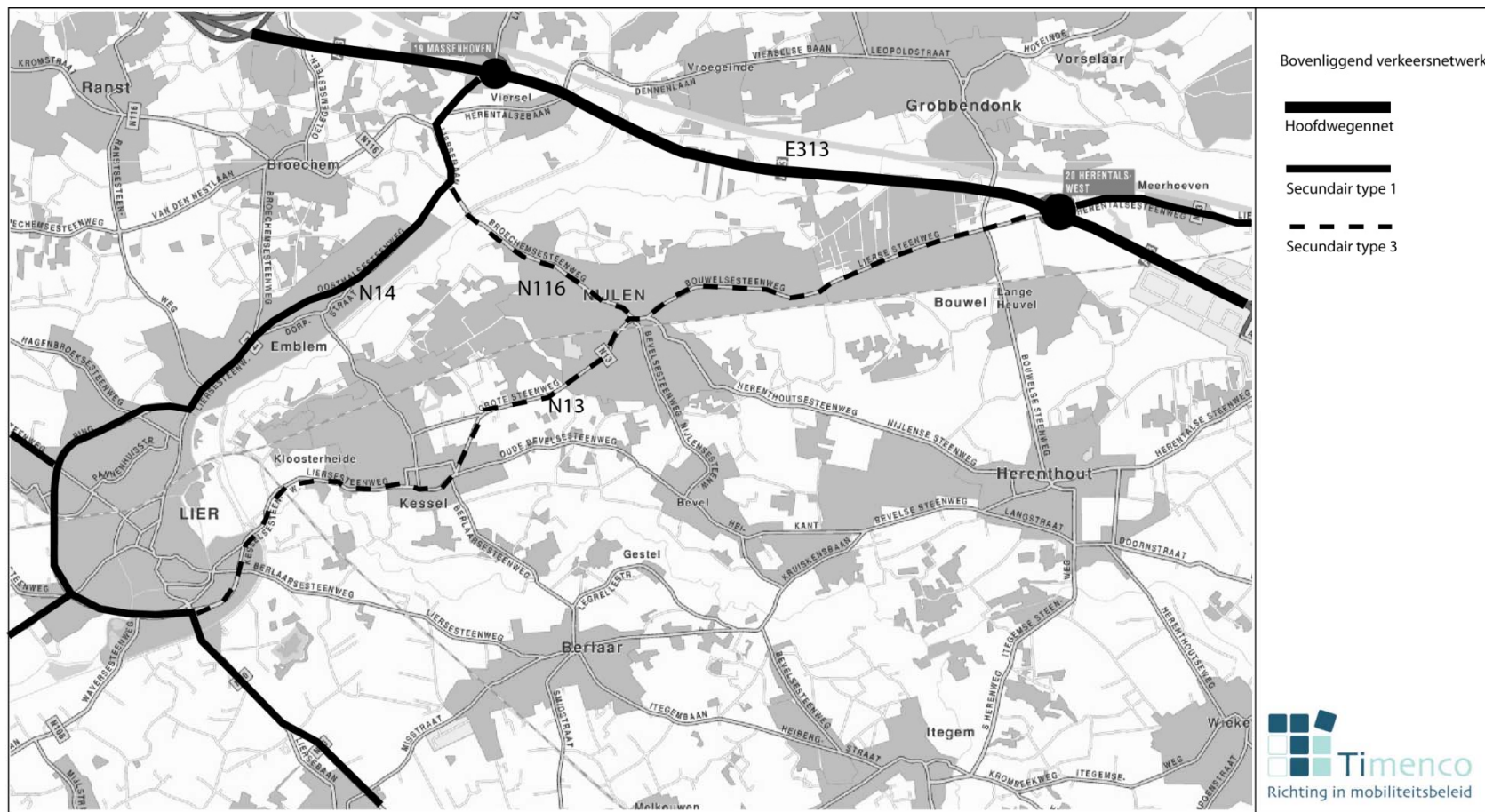
Geen

Secundaire wegen:

Secundaire type III:

- **N116 Nijlen – Ranst - Antwerpen:** ontsluitende route voor Nijlen centrum naar de N14. Op bovenlokaal niveau een OV/fiets-as tussen Nijlen en Ranst.
- **N13 Herentals – Lier:** ontsluitende route voor Nijlen en Kessel. Op bovenlokaal niveau een OV/fiets-as tussen Herentals en Lier.

Kaart 6: Regionale verkeersstructuur Nijlen



5.3.3 Lokale verkeersstructuur Nijlen

Voor de lokale verkeersafwikkeling worden volgende uitgangspunten gevolgd in het beleidsplan:

- Bundelen van verkeersstromen
- Geen aanleg van nieuwe (rond)wegen (wegens te weinig doorgaand verkeer)
- Vermijden van sluipverkeerroutes

Vanuit deze uitgangspunten werd gekeken naar de dorpsverbindende assen en naar de assen die een ontsluitingsfunctie hebben op lokaal (gemeentelijk) niveau (bv. Voor lokale bedrijventerreinen). Ten opzichte van de categorisering uit het vorige beleidsplan en het Ruimtelijk Structuurplan betekenden bovenstaande uitgangspunten dat er nu meer lokale wegen type III zijn die een zuiver lokale erftoegangsfunctie hebben. Dit geeft volgende categorisering van het lokale wegennet.

Lokale wegen type I (dorpsverbindende wegen):

Algemene bepalingen:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
 - onderling;
 - met een centrum;
 - met een (klein)stedelijk gebied;
 - met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.)
- 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

Als lokale wegen type I worden geselecteerd:

- Emblemsesteenweg/Stationssteenweg (dorpsverbindend tussen Kessel en Emblem)
- Herenthoutsesteenweg (dorpsverbindend tussen Nijlen en Herenthout)
- Bevelsesteenweg/Nijlensteenweg (dorpsverbindend tussen Nijlen en Bevel)
- Berlaarsesteenweg (dorpsverbindend tussen Kessel en Berlaar)
- Nieuwe Bevelsesteenweg (dorpsverbindend tussen Kessel en Bevel)
- Kruiskensbaan (dorpsverbindend tussen Berlaar en Herenthout)
- Bevel-Dorp/Itegemsesteenweg (dorpsverbindend tussen Bevel en Itegem)
- Heikant (dorpsverbindend tussen Bevel en Herenthout)
- Lindekensbaan/Breugelhoevestraat (dorpsverbindend tussen Nijlen en Kessel-station)

Lokale wegen type II (dorpsontsluitende wegen):

Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied. De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deukern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

Als lokale wegen type II worden geselecteerd:

- G.Gezelestraat en Kreitenbergstraat (ontsluitend voor zuidelijke kern Nijlen)
- Grobbendonkseweg (ontsluitend Nijlen oost)
- Laurys Gewatstraat (ontsluitend voor lokaal bedrijventerrein)
- Toekomstige ontsluitingsweg nieuw aan te leggen bedrijventerrein Biest

Lokale wegen type III (erftoegang, verblijven):

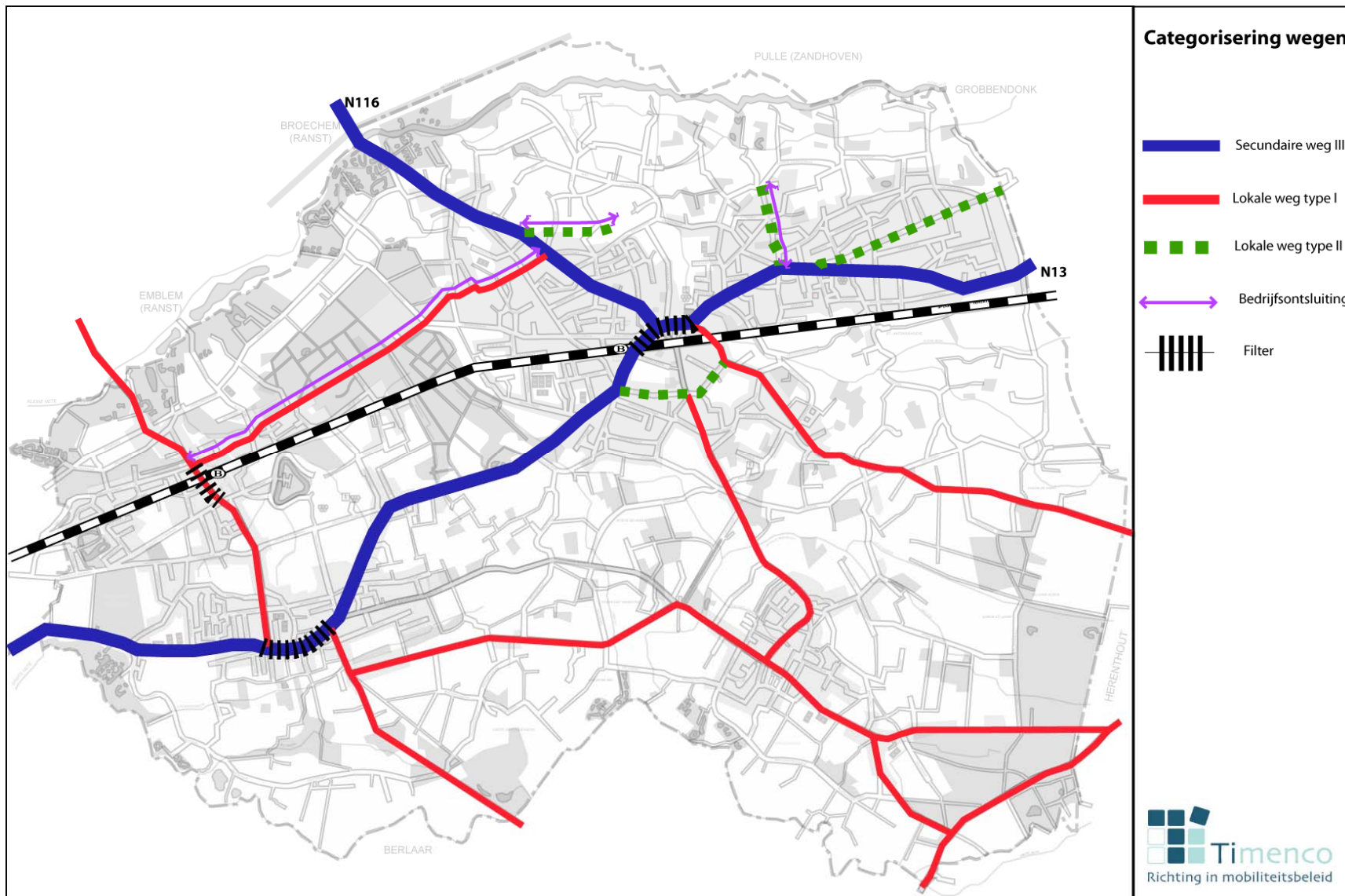
Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen' (erffunctie).
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

Verblijfsgebieden

De overige wegen in Nijlen worden geselecteerd als lokale wegen type III waar wonen de belangrijkste functie is, en waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie. Op deze wegen wordt zoveel mogelijk vermeden dat er niet-bestemmingsverkeer doorheen gaat.

Kaart 7: Categorisering wegen Nijlen



!!! Aandachtspunt !!!

De gewenste categorisering van het wegennet in dit beleidsplan wijkt af van de categorisering van de wegen in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Bij een toekomstige herziening van het Gemeentelijk Structuurplan wordt de categorisering van wegen van het mobiliteitsplan overgenomen. De huidige categorisering is gebaseerd op de conclusies van het H-B onderzoek en het uitgangspunt om verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen.

Voor volgende wegen werd de categorie veranderd:

Van Lokale type II naar Lokale type III (wegen met enkel verblijfsfunctie)		
Zwanenstraat - Katerstraat	Fungeert als woonstraat met hoofdzakelijk verblijfsfunctie. Ontsluiting nieuw bedrijventerrein gebeurt via een stuk van het tracé van de noordelijke omleidingsweg.	
Molenstraat	De Molenstraat heeft geen ontsluitende of verbindende functie. De functie van woonstraat primeert.	
Koningsbaan	De Koningsbaan heeft geen ontsluitende of verbindende functie. De functie van woonstraat primeert.	
Torenvenstraat	De Torenvenstraat heeft geen ontsluitende of verbindende functie. De functie van woonstraat primeert.	
Landstraat – Grote Puttingbaan	Het is niet gewenst om hier een ontsluitingsweg van te maken. De functie van woonstraat primeert.	
Salvatorbaan	Het is niet gewenst om hier een ontsluitingsweg van te maken. De functie van woonstraat primeert.	
Oude Bevelsesteenweg	Enkel lokaal verkeer en fietsverkeer is gewenst op deze weg.	
Van Lokale type I naar lokale type III (wegen met enkel verblijfsfunctie)		
Nieuwstraat - Radiostraat	Er is afgestapt van de “woonstratenring” in Kessel. De verbindende functie wordt terug volledig overgenomen door de N13.	
Van Lokale type II naar lokale type I (dorpskernverbindende functie)		
Breugel Hoevestraat - Lindekensbaan	Dit traject heeft een lokale verbindingsfunctie tussen het centrum van Nijlen en Kessel-station / Emblem	
Stationssteenweg	Dit traject heeft een lokale verbindingsfunctie tussen Kessel-centrum en Kessel-station / Emblem	
Nieuwe weg – Lokale type II		
Ontsluitingsweg Biest	/	Lokale type II (ontsluiting nieuw bedrijventerrein)

5.3.4 Geen nieuwe omleidingswegen

Op basis van het HB-onderzoek in de uitwerkingsfase werd duidelijk gemaakt dat er slechts een beperkt aandeel van het verkeer echt doorgaand verkeer is dat gebruik zal maken van een noordelijke of zuidelijke omleidingsweg. De vermindering van de verkeersdruk in het centrum van Nijlen of Kessel is dus beperkt. De aanleg van een omleidingsweg zou op zijn beurt ook een extra verkeersaantrekkend effect hebben; wat vanuit de keuzes in de regionale verkeersstructuur (N13 als secundaire type III, N14 secundaire type I) niet gewenst is. Vandaar volgende beleidskeuzes:

- De noordelijke omleidingsweg die ingetekend staat op het gewestplan wordt geschrapt op het gewestplan en wordt niet aangelegd.
- De zuidelijke omleidingsweg die ingetekend staat op het gewestplan wordt geschrapt op het gewestplan en wordt niet aangelegd.

6 WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS

6.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Vanuit de keuze om de (bovenlokale) verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen volgde een categorisering van het wegennet waar in vergelijking met het vorige mobiliteitsplan meer lokale wegen type III zijn geselecteerd. Hier primeert de verblijfs- en erftoegangsfunctie. Volgende maatregelen werken in functie van het versterken van de verblijfsfunctie en het verbeteren van voetgangersvoorzieningen:

- Doortochtinrichting kern Nijlen en Kessel
- Autoluw maken van Kerkplein centrum Nijlen (zie ook 5.2.1)
- Creëren van voetgangersdoorsteek tussen August Hermansplein en Kerkplein
- Voetgangersdoorsteken project Hens in Koning Albertstraat
- Voetgangersdoorsteken Spoorweglei - Kerkeblokken

6.2 Fietsvoorzieningen

6.2.1 Een fijnmazig fietsroutenetwerk

Uit het HB-onderzoek kwam ook duidelijk naar voor dat gemiddeld zo'n 30% van de autoverplaatsingen in Nijlen, verplaatsingen zijn binnen de woonkernen. Dit wil zeggen hele korte verplaatsingen tussen 1 en 3 km. Daarnaast zijn zo'n 15 % van de autoverplaatsingen verplaatsingen tussen de kernen Nijlen, Kessel en Bevel. Omdat fietsverkeer primair een zaak is van korte afstanden wil het fietsroutenetwerk daarom in de eerste plaats inspelen op 2 groepen routes:

- Fietsroutes binnen de kern Nijlen, Kessel, Bevel
- Fietsroutes tussen de woonkernen

Voor deze twee groepen routes zal niet altijd harde fietsinfrastructuur nodig zijn omdat het ook over lokale woonstraten en doorsteken gaat. Omdat het lokale fietsnetwerk in de eerste plaats is opgebouwd vanuit deze lokale korte verplaatsingen, staat dit ook onafhankelijk van het hiërarchisch opgebouwde wegennet (categorisering wegen). Daarom spreken we van een **ontvlecht fietsroutenetwerk**.

Los hiervan moet er ook aandacht gaan naar de bovenlokale routes (Het bovenlokale functionele fietsnetwerk) die meestal langs de verbindende wegen gelegen zijn en waar aparte fietsvoorzieningen (aanliggende of vrijliggende fietspaden) noodzakelijk zijn. Dit bovenlokale netwerk vormt de drager van het lokale fietsnetwerk en specifiek voor Nijlen is er ook het spoorlijntracé langs spoorlijn 15 dat de hoofddrager is van het fietsnetwerk in Nijlen. Dit spoorlijntracé leent zich uiteraard voor bovenlokale verplaatsingen, maar het hoofdgebruik zit hier eveneens in de lokale fietsverplaatsingen tussen de kernen.

Dit geeft ons volgende opbouw van het fietsroutenetwerk:

Hoofdroute:

- **Spoorlijntacé tussen Herentals en Lier.** Langs dit tracé moet een hoogwaardig fietspad gerealiseerd worden van minstens 2,5 m breed en in asfalt of betonverharding.

Bovenlokale routes:

De geselecteerde routes op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF):

N116, N13, Emblemsesteenweg, Stationssteenweg, Berlaarsesteenweg, Bevelsesteenweg, Nijlensesteenweg, Bevel-Dorp, Netepad, Kruideniersstraat, Herenthoutsesteenweg, Kruiskensbaan.

Langs de meeste van deze bovenlokale routes moeten effectief fietspaden aangelegd worden. Het type fietsvoorziening is afhankelijk van de functie van de weg en het snelheidsregime. Volgende minimumnormen moeten gevolgd worden voor de aanleg van fietspaden langs de bovenlokale routes:

Tabel 2: Kwaliteitsnormen fietsvoorzieningen bij bovenlokale routes

Wegcategorie	Snelheid	Breedte	Materiaal
Secundaire wegen	90 km/u	Vrijliggend (>1 m) – 1,75 m	Asfalt of beton
	70 km/u	Vrijliggend (>1 m) – 1,75 m	Asfalt of beton
	50 km/u	Aanliggend – 1,75 m	Asfalt of beton, verhoogd of fietspad met markering
	30 km/u	/	/
Lokale type I, II	70 km/u	Vrijliggend (> 1 m) – 1,75 m	Asfalt of beton
	50 km/u	Aanliggend – 1,75 m	Asfalt of beton, fietspad met markering
	30 km/u	/	/
Lokale type III	70 km/u	Aanliggend – 1,75 m	Fietspad met markering of fietssuggestiestrook met markering
	50 km/u	/	/
	30 km/u	/	/

Bron: Vademecum fietsvoorzieningen en eigen bewerking

Lokale routes:

Gezien het belang van de lokale verplaatsingen is het van belang om een zo fijnmazig mogelijk fietsnetwerk te hebben. Volgende wegen zijn de lokale fietsroutes. Het gaat hier meestal over bestaande woonstraten waar geen specifieke maatregelen genomen moeten worden en om een aantal nieuw aan te leggen doorsteken:

- Routes langs bestaande wegen:
 - Smoutmolendreef en verbinding langs het Fort naar fietsroute langs spoorlijn 15
 - Nieuwstraat, Kapelweg, Berkendal en Salvatorbaan noord
 - Grote Puttingbaan, Landstraat en Kleine Puttingbaan

- Eikenlaan en Meidoornlaan
- Lindekensbaan, Koningsbaan en Breugelhoevestraat
- Achterbist tot aan de fietsroute langs spoorlijn 15
- Verbinding Lindekensbaan naar fietsroute langs spoorlijn 15 ter hoogte van Elzenstraat
- Diamantlaan, Zwanenstraat, Reigerstraat, Katerstraat en Nonnenstraat
- Verbinding tussen Nonnenstraat en Gebroeders van Raemdonkstraat en Albertkanaalstraat
- Verbinding tussen Nonnenstraat en de Sportstraat
- Verbinding tussen Sportstraat en Paashoekstraat
- Elsendonkstraat
- Katerstraat richting Bouwelsesteenweg
- Hooidonkstraat en Vonderstraat
- Grobbendonkseweg
- Heuvelsstraat
- Boshoeck
- Zandlaan
- Zavelweg en Dorsel
- Verbinding tussen Bouwelsesteenweg en fietspad via spoorlijn 15 via de Looystraat
- Verbinding tussen Paashoekstraat en de recreatieve fietsroute langs de Kleine Nete
- Kraaistraat
- Vekenstraat en Legebaan
- Molenbos
- Guido Gezellestraat en Kreitenbergstraat
- Verbinding tussen Kessel en Bevel via de Oude Bevelsesteenweg
- Rooiestraat
- Kruidenierstraat en Netepad
- Kontersland
- Kiezelweg
- Verbinding tussen Bevel en Nijlen oost via Schooldijk
- Sneppestraat
- Lillo

Voor volgende lokale routes zijn fietspaden nodig:

Lindekensbaan – Koningsbaan - Breugelhoevestraat	Aanliggende fietspaden (markering op de weg, 1,75 m)
Grote Puttingbaan - Landstraat	Aanliggende fietspaden (markering op de weg, 1,75 m)

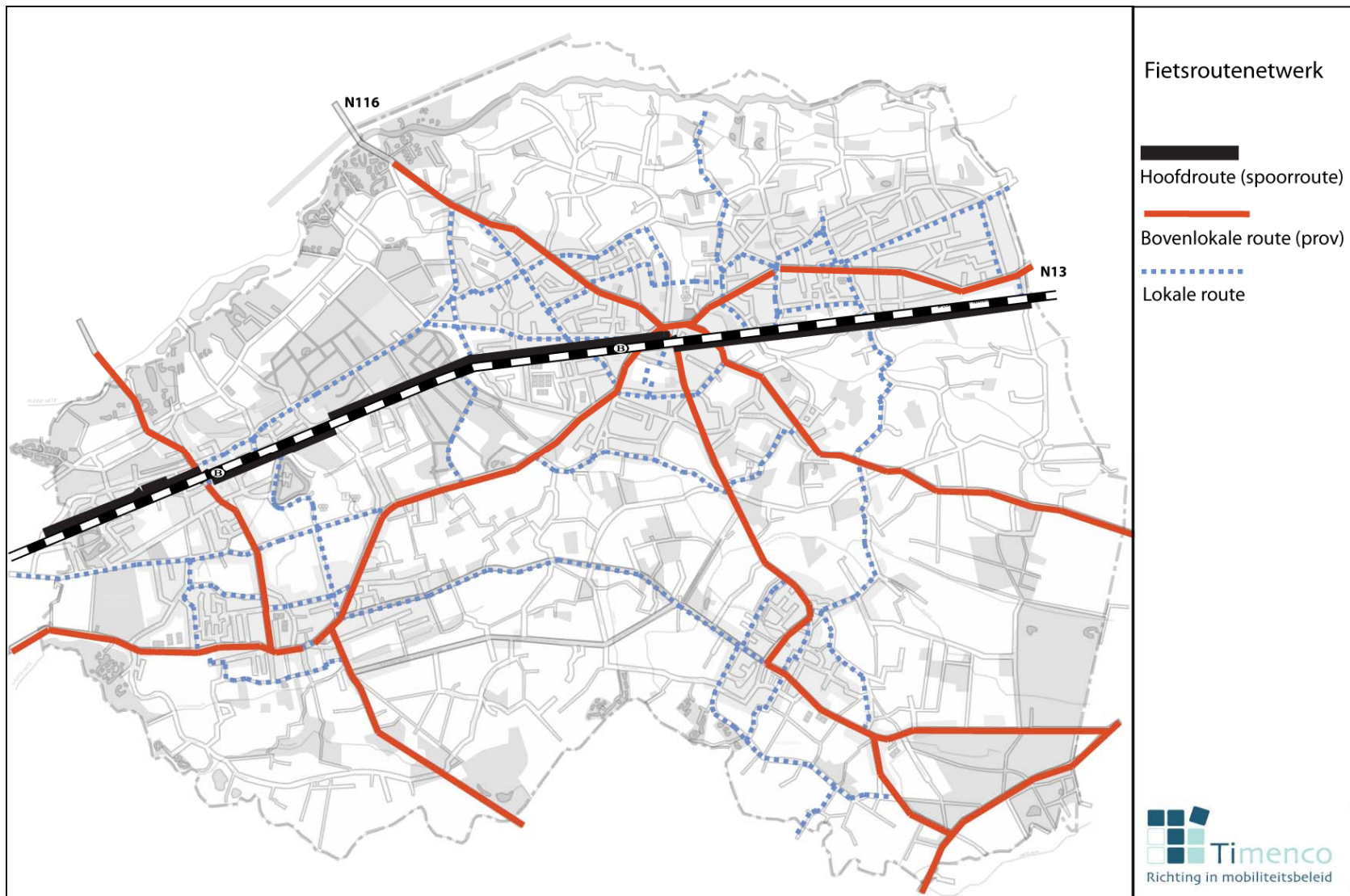
- Nieuw aan te leggen routes:

Om het lokale fietsnetwerk verder te optimaliseren zijn er ook een aantal nieuwe doorsteken nodig. Voor volgende routes wordt een lokale fietsdoorsteek gerealiseerd:

- Tussen Liersesteenweg en Haverweg
- Kerkevelen – Guido Gezellenstraat

- Fietsweg naar Berlaar (van meest noordelijke punt in de Legrellestraat in Gestel naar Netepad in Bevel). Hiervoor moet ook een fietsbrug aangelegd worden over de Grote Nete
- Fietsdoorsteken project Hens in Koning Albertstraat
- Fietsdoorsteken Spoorweglei - Kerkeblokken
- Fietsdoorsteken Gebroeders Van Raemdonkstraat – Nonnenstraat – Gemeentestraat
- Verbeteren fietsdoorsteek over de Kleine Nete naar Viersel (Zandhoven)

Kaart 8: Fietsroutenetwerk Nijlen



6.2.2 Fietsparkeren

Overstappunten:

In Nijlen kan de fiets een belangrijke rol vervullen in het voor- en natransport naar de trein of de verbindende OV-lijnen. Het voorzien van voldoende en hoogwaardige stallingen aan beide treinstations en aan de belangrijkste OV-haltes zal een bijkomende ondersteuning zijn voor OV-verplaatsingen.

Aan beide treinstations moet het fietsparkeeraanbod uitgebreid worden. Een vuistregel die de Stallingswijzer aangeeft voor het berekenen van het aantal fietsenstallingen bij belangrijke attractiepolen is:

$\text{MGAB wonende op } 0,5 - 5 \text{ km} + 25\%$
2

MGAB = **M**aximum **G**elijktijdig **A**anwezige **B**ezoekersaantal

Een ruwe schatting van het aantal opstappende reizigers die op minder dan 5 kilometer wonen van Nijlen en Kessel is respectievelijk 500 en 400 reizigers. Volgens bovenstaande vuistregel moet er dus een fietsparkeeraanbod van **312 fietsenstallingen in Nijlen station** en **250 fietsenstallingen in Kessel station** zijn.

Er moet ook gekeken worden op welk OV-haltes er fietsenstallingen geplaatst kunnen worden.

Fietsparkeren bij attractiepolen

Bovenstaande formule kan ook als richtlijn dienen voor het fietsparkeeraanbod aan de belangrijkste publieke functies: gemeentehuis, bibliotheek, Kerkplein, zwembad, sporthal, ...

De gemeente maakt een inventaris op van de verschillende plaatsen waar een nieuw en/of extra fietsparkeeraanbod moet komen.

Fietsparkeren bij woningen

Bij nieuwe woonontwikkelingen in de kernen van Kessel of Nijlen waar het gaat om rijwoningen of appartementen, dienen parkeernormen voor fietsparkeren opgelegd te worden. Fietsbezit is de belangrijkste randvoorwaarde om meer fietsgebruik te krijgen en in de stedelijke woongebieden is het van belang dat de fiets ook in pandig gestald kan worden.

De gemeente Nijlen gebruikt onderstaande tabel als richtlijn voor fietsparkeervoorzieningen bij verschillende type voorzieningen in de centrumgebieden (kern Nijlen en Kessel).

Tabel 3: Fietsparkeernormen voor woningen, kantoren, scholen in centrumgebieden

		nieuwbouw en verbouwing / uitbreiding			
		bewoners: fietsstalplaats (> 1.5 m2 ruimte in een berging)		werknemers en langdurige bezoekers (zoals scholieren): beveiligde fietsparkeerplaats, afsluitbaar en op eigen terrein	
Woningen		sowieso 1, plus 1 per (bijkomende) slaapkamer	-		- (bij uitzondering regelen)
kantoren, bedrijven, hotels		-	1 per (bijkomende) 75 m2 of per 3 werknemers		- (bij uitzondering regelen)
handelsgebouwen (warenhuizen, groot- en kleinhandel, horeca)					30 per 100 bezoekers
sportcomplex en uitgaansgelegenheid					
zorg-instelling					15 per 100 bezoekers
onderwijs-instellingen	Kinderdag-verblijf	-	1 per 3 werknemers	20 per 100 kinderen	20 per 100 kinderen
	basisschool			30 per 100 leerlingen	30 per 100 leerlingen
	secundaire school			50 per 100 leerlingen	-
	hoger onderwijs			50 per 100 leerlingen	-

Bron: Fietsparkeerplan Antwerpen

6.3 Openbaar vervoer

Het openbaarvervoeraanbod in Nijlen voldoet aan de normen van basismobiliteit. Het aanbod openbaar vervoer in Nijlen bestaat uit de volgende lijnen:

- L-trein Antwerpen-Lier-Herentals: uurfrequentie met haltes in Kessel en Nijlen. Versterkingen in de spitsuren. In het weekend rijdt de L-trein Antwerpen – Lier – Herentals zelfs door tot Turnhout.
- Buslijn 1 (stadslijn Lier) Kessel – Lier: maandag tot zaterdag 30'-frequentie, zondag uurfrequentie.
- Buslijn 150 Lier-Herentals, sinds 1 december 2008 een frequentieverhoging via netmangement
- Buslijn 151 Lier-Herenthout
- Buslijn 152 Vorselaar-Nijlen-Lier
- Buslijn 153 Nijlen Sintpaulus – Lier

Daarnaast werd een belbus ingevoerd. Nijlen zit in een belbuszone samen met Herenthout.

Volgende maatregelen zijn nog nodig met betrekking tot openbaar vervoer:

Trein:

- De huidige uurfrequentie en capaciteit op de Lijn tussen Herentals en Lier is onvoldoende voor het pendelverkeer naar Antwerpen en Brussel. In de ochtendspits is het soms onmogelijk om nog op de trein te raken wegens volzet. Een **frequentieverhoging en uitbreiding van de capaciteit voor de verbindingen naar Antwerpen en Brussel** dringt zich op.
- **Verlenging perron Nijlen station:** afhankelijk van de infrastructuuringrepen naar aanleiding van de IJzeren Rijn kan het perron verlengd worden zodat er een rechtstreekse verbinding is van het station met het centrum. Er loopt momenteel een studie van het IOK over de mogelijke inpassing van de IJzeren Rijn.
- **Nijlen station als overstapknoop tussen bus en trein.**
- Uitbreiding **parkeeraanbod Nijlen station:** aanleg parking Molenstraat + aangename looproutes naar parking August Hermansplein

Bus:

- Een **extra verbindende buslijn tussen Nijlen en Broechem**. Naar aanleiding van de opening van het veiligheidsopleidingscentrum VESTA van de provincie is er een bijkomende vraag naar verplaatsingen tussen het station van Nijlen en Broechem. Op deze as is er reeds lang vraag voor een openbaar vervoer verbinding voor woon-schoolverkeer.
- **Doorstroming OV in Nijlen centrum:** verkeerslichtenregeling, doortochtherinrichting
- **Doorstroming OV in Kessel centrum:** terug tweerichtingsbusverkeer in Kessel-Dorp
- De mogelijkheid van een **netoverschrijdend schoolvervoer** zal verder onderzocht worden.

6.4 Autonetwerk

6.4.1 Herinrichting van wegen, verkeersveiligheidsmaatregelen

De inrichting van de wegen moet afgestemd worden op de categorisering van de wegen. Via de inrichting van de weg wordt de categorisering leesbaar voor de gebruiker.

Bij de inrichting wordt uitgegaan van een evenwicht tussen 4 invalshoeken:

- **Categorisering** (4 types) met als criterium de visuele herkenbaarheid. De weginrichting en de ondersteunende maatregelen zoals de bewegwijzering en verkeerssignalisatie (snelheidsborden, voorrangsborden, ...) informeren de weggebruiker over het type weg en dit beeld moet het verkeersgedrag zoveel mogelijk beïnvloeden.
- **Compartmentering** binnen elk type weg zal afhankelijk van de ruimtelijke randvoorwaarden een ander profiel gehanteerd worden. De overgang tussen verschillende ruimtelijke gebieden (buitengebied, overgangsgebied, bebouwde kom, centrumgebied, verblijfsgebied) wordt via deze compartimentering duidelijk gemaakt

- **Functionele eisen** met als criterium het maatgevend gebruik. Openbaar vervoer routes en routes zwaar verkeer stellen specifieke eisen naar breedte van de weg (min 2,5 m rijbaan).
- **Duurzaam veilig** met als criterium het reduceren van het aantal ongevallen. Hierbij is het snelheidsregime een bepalende factor. Wanneer de snelheidsverschillen te groot zijn tussen het gemotoriseerd verkeer en de zwakke weggebruikers (120, 90, 70 km/u) wordt het principe gehanteerd om de mogelijke conflicten te vermijden (= zoveel mogelijk scheiden van verkeersdeelnemers). Wanneer de snelheidsverschillen beperkt zijn, wordt het principe gehanteerd om de conflicten zoveel te presenteren (= menging van verkeersdeelnemers). Menging gebeurt zeker bij zone 30, bij zone 50 hangt het af van de verkeersintensiteiten en de ruimtelijke randvoorwaarden.

Volgende infrastructurele ingrepen zijn prioritair om het wegbeeld van de categorie van weg duidelijker te maken en zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verhogen:

- Doortochtherinrichting Nijlen centrum
- Doortochtherinrichting Kessel centrum
- Inrichting N13 als secundaire weg type 3: doorstroming OV en fietsas
- Inrichting N116 als secundaire weg type 3: doorstroming OV en fietsas
- Aansluiting N116 op N14: Kruispunt moet heringericht worden in functie van een vlottere en veiligere aansluiting van de N116 op de N14
- Aansluiting Guido Gezellestraat op N13 en aansluiting Woeringenstraat op N13 (meenemen bij doortochtherinrichting)

6.4.2 Verkeerscirculatie

Vanuit het principe van het duurzaam scenario om de verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen en geen bijkomende omleidingswegen aan te leggen, worden er een aantal nieuwe keuzes gemaakt op vlak van verkeerscirculatie.

Uit het HB-onderzoek kwamen ook een aantal duidelijke sluipverkeerroutes naar voren (Marnixdreef, Molenstraat, Katerstraat). Verkeerscirculatiemaatregelen dringen zich op.

Volgende verkeerscirculatiemaatregelen worden genomen:

- **Terug invoering van tweerichtingsverkeer in Kesseldorp.** De lokale omleiding ('woonstratenring') via de Nieuwstraat wordt afgeschaft en de Nieuwstraat wordt terug een lokale woonstraat met tweerichtingsverkeer.
- **Weren sluipverkeer via Marnixdreef en Bist.** In overleg met de stad Lier en De Lijn worden verkeerscirculatiemaatregelen genomen om het sluipverkeer via de Marnixdreef naar Emblem te vermijden. Momenteel maakt de stadslijn tussen Lier en Kessel ook gebruik van dit traject.
- **Weren sluipverkeer uit de Molenstraat.** Om sluipverkeer tussen Berlaar / Bevel en de N14 via de Molenstraat te vermijden worden extra filters ingebouwd in de Molenstraat (omkeren rijrichtingen, asverschuivingen, knippen, ...). Ook dient de verkeerscirculatie in de aanliggende straten mee aangepakt te worden (Tulpenstraat Grasstraat, ...).
- **Weren sluipverkeer Katerstraat.** Momenteel volgt te veel verkeer een soort noordelijke omleidingsroute via de Katerstraat – Paashoekstraat. Deze route wordt geknipt zodat de noordelijke sluiproute verdwijnt.

6.4.3 Snelheidsregimes

Uit de categorisering van het wegennet volgt ook de afbakening van de snelheidszones. Volgende principes worden gevolgd voor de snelheidsregimes:

- Geen 90-km/u wegen meer
- Zone 50 op de doorgaande assen door Kessel, Nijlen en Bevel (uitgezonderd de schoolomgevingen!)
- Zone 50 wijkontsluitingswegen
- Zone 30 binnen de kernen van Kessel, Nijlen, Bevel
- Zone 30 in binnengebieden en verkavelingen met enkel bestemmingsverkeer.

90km/u

Geen

70km/u

- Emblemsteenweg (tot Lindekensbaan)
- Lindekensbaan, Koningsbaan, Breugelhoevestraat
- Broechemsteenweg (N116) (tot Gebroeders Van Raemdonckstraat)
- Liersesteenweg (tot Radiostraat), Grote Steenweg (vanaf Oude Bevelsesteenweg), Kesselsesteenweg (tot Guidogezellestraat) en Bouwelsesteenweg (vanaf Laurysses Gewatstraat)
- Berlaarsesteenweg (vanaf Nieuwe Bevelsesteenweg)
- Oude Bevelsesteenweg, Nieuwe Bevelstesteenweg
- Bevel-dorp (tot Rooiestraat – vanaf Laarstraat)
- Heikant, Itegemsteenweg, Kruiskenslaan
- Bevelsesteenweg (vanaf Guidogezellestraat) en Nijlensesteenweg (tot Kardinaal Cardijnstraat)
- Herenthoutseweg (vanaf Kreitenbergstraat)

Al de andere wegen die gelegen zijn buiten de bebouwde kom en niet aangeduid zijn als zone 50 (zie hieronder).

50km/u

Kessel:

- Kessel-Dorp (N13) (tussen Radiostraat en Oude Bevelstesteenweg)
(!! Zone 30 ter hoogte van de school)
- Stationssteenweg tot Kleine Puttingbaan

- Kleine Puttingbaan - Marnixdreef
- Landstraat – Grote Puttingbaan
- Smoutmolendreef
- Bist-Torenvenstraat
- Salvatorbaan

Nijlen:

- Statiestraat – Gemeentestraat (N13) (tussen spoorweg en Woeringenstraat)
(!! Zone 30 ter hoogte van de school)
- Bevelsesteenweg (tussen spoorweg en Guido Gezellestraat)
- Molenstraat
- Grobbendonkseweg

Bevel:

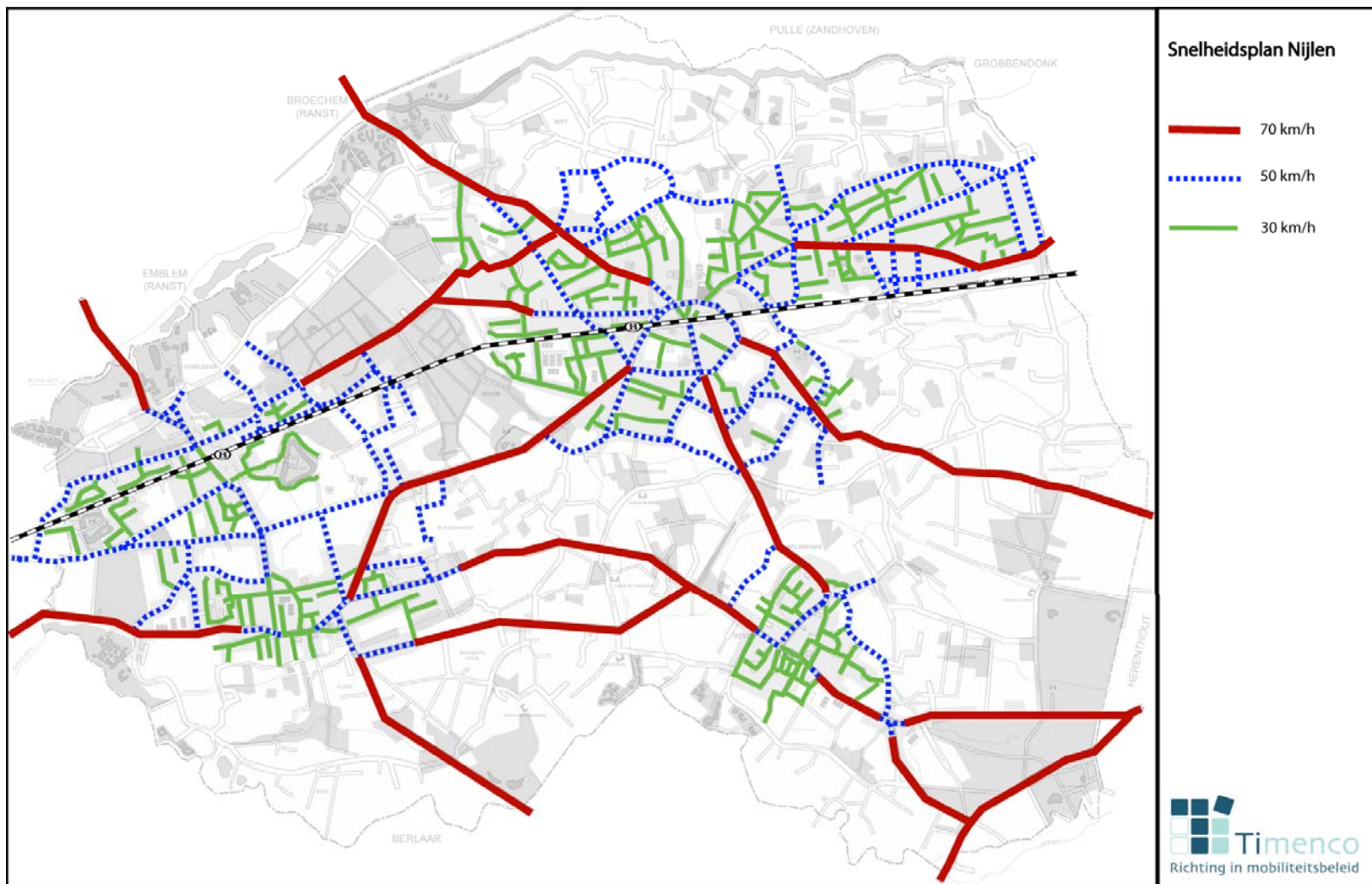
- Bevel-Dorp (tussen Rooiestraat en Laarstraat)
(!! Zone 30 ter hoogte van de school)
- Nijlensesteenweg (tot Hoekstraat)
- Rooiestraat – Kruideniersstraat

Zones 30

Hierboven werden de zone 50 straten binnen de dorpskernen aangeduid. Al de andere straten binnen de dorpskernen zijn zone 30.

Ook wordt zone 30 ingevoegd in binnengebieden en verkavelingen waar enkel bestemmingsverkeer moet zijn.

Kaart 9: Kaart snelheidszones Nijlen



6.4.4 Parkeren

Zoals reeds toegelicht in 5.2 Strategische ruimtelijke projecten zal naar aanleiding van de herinrichting van Kessel en Nijlen (doortocht, versterken verblijfskarakter) ook een herschikking gebeuren van het parkeeraanbod.

- **Extra parkeeraanbod als ordenend effect in Nijlen centrum (vervolg 5.2.1)**

Op basis van de parkeerbalans is duidelijk dat er niet onmiddellijk een parkeertekort is in Nijlen centrum. Wel is er een oneigenlijk gebruik van parkings (vb Zwembad) en is er een grote parkeerdruk aan Nijlen station. De extra parkeerplaatsen (140) aan Nonnenstraat en Sportstraat creëren een ordenend effect ten opzichte van het vroegere oneigenlijke gebruik van de parkeerplaatsen aan het zwembad. De parking aan het zwembad moet ook dienen als parking voor kortparkeren nabij de Gemeentestraat.

Door het voldoende parkeeraanbod in Nijlen kan het parkeeraanbod op het Kerkplein op termijn afgebouwd worden. Het August Hermans plein kan perfect dienen als centrumparking.

Het August Hermansplein dient gedeeltelijk te worden voorzien van kortparkeerplaatsen nabij de ingangen met een maximale parkeerduur van 2 uur om de parkeervraag op het Kerkplein op te vangen. Daarnaast kan het August Hermansplein een gedeelte van de pendelparking aan het station opvangen.

Omwille van de parkeerdruk aan Nijlen station wordt er ook een extra parking voorzien langs de Molenstraat. Het RUP kern Nijlen voorziet hier een ruimte van 9.150 m². In eerste fase worden hier 100 extra parkeerplaatsen voorzien. Tijdens de week en gedurende de dag fungeert deze parking als pendelparking. 's Avonds en in het weekend kan deze parking gebruikt voor de nabijgelegen sportterreinen. Een nog verdere uitbreiding van deze parking is mogelijk (er is ruimte voor 450 parkeerplaatsen), maar moet gepaard gaan met het aanpassen van het parkeeraanbod in Nijlen centrum.

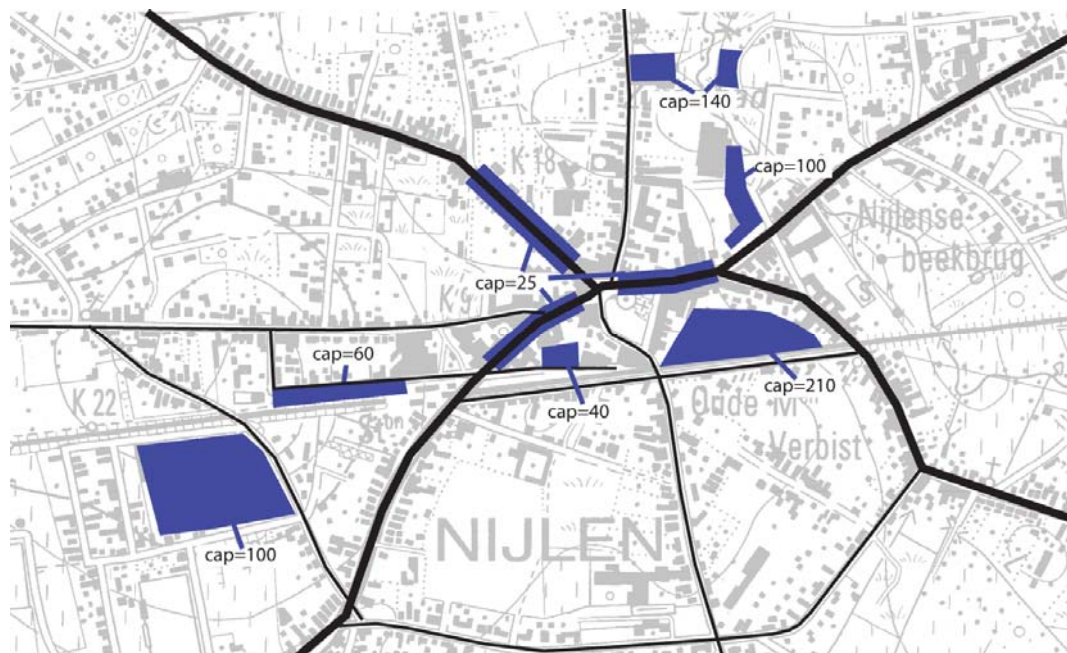
Onderstaande tabel geeft de toekomstige parkeerbalans voor Nijlen centrum. In Nijlen centrum wordt ook kort- en langparkeren ingevoerd. Op die manier is er voldoende parkeeraanbod in het centrum voor (korte) bezoekers van de winkels. De winkeliers, leraars, andere werknemers, ... moeten parkeren op de randparkings.

In totaal komt er een **extra aanbod van 165 parkeerplaatsen** ten opzichte van 2007.

Tabel 4: Toekomstig parkeeraanbod en vraag

	Vraag		Aanbod		Balans
	Kort	Lang	Kort	Lang	
August Hermansplein	15	156	50	160	+39
Zwembad	5	60	35	80	+50
Nonnenstraat/Sportstraat	0	40		140	+100
Station		100		60	-40
Molenstraat		0		100	+100
Kerkplein	19	0	20	0	+1
Brandweer		40		40	0
Centrumstraten	20		25		+5
	59	396	130	580	+255

Kaart 10: Toekomstig parkeeraanbod Nijlen centrum



- **Parkeren voor bewoners in Kessel centrum**

In het centrum van Kessel kwam er de voorbije jaren een groot aanbod van wooneenheden bij. Voor deze nieuwe ontwikkelingen werd niet onmiddellijk in een extra parkeeraanbod voorzien. Daarnaast wordt Kessel-Dorp terug heringericht als een tweerichtingsstraat waardoor er (bewoners)parkeerplaatsen verloren gaan. In de parkeerbalans bleek dat er meer vraag dan aanbod was.

Er is vooral nood aan bijkomend parkeeraanbod voor bewoners. Gezien de specifieke eisen van bewonersparkeren (korte loopafstand) is de aanleg van één centrumparking (zoals aangegeven in het vorige mobiliteitsplan) voor heel Kessel geen optie en wordt een parkeeraanbod voorzien op verschillende locaties in Kessel (noord, centrum, zuid). Volgende bijkomende parkings worden in de toekomst gepland.

Tabel 5: Toekomstige parkeerbalans Kessel

	Vraag	Aanbod	Balans
Pastoriestraat (1)	25	10	-15
Pastorie (2)	10	15	+5
Pastoor Schellekensplein	30	35	+5
Parking Kessel-Dorp (N13) (3)	10	15	+5
Sint-Lambertusstraat	20	15	-5
Berlaarsesteenweg binnengebied (4)	15	20	+5
Berlaarsesteenweg – Veldstraat (5)	15	12	-3
Berlaarsesteenweg (6) OF Lindekenspark (7)	40	60	+20
Kerk	40	30	-10
Stationssteenweg	40	40	0
Kessel Station	60	60	0
	305	312	+7

De genummerde parkings in bovenstaande tabel zijn bijkomende parkings in Kessel centrum. In totaal gaat het over **132 extra parkeerplaatsen**.

De parking aan de Berlaarsesteenweg (6) is een tijdelijke parking die verdwijnt zodra de centrumparking Lindekenspark (7) wordt aangelegd.

Kaart 11: Locatie nieuwe parkings Kessel centrum



Er is geen nood aan de invoering van kortparkeren in Kessel-centrum.

Het parkeeraanbod (60) aan Kessel-station wordt geoptimaliseerd door de geparkeerde vrachtwagens een alternatieve parkeerplaats te bieden.

- **Parkeerverordening**

In functie van het efficiënt gebruik van de parkeerruimte op het publiek domein in de kernen van Kessel en Nijlen worden parkeernormen opgelegd bij nieuwe ontwikkelingen (woningen, appartement, kantoren, ...). De gemeente neemt deze parkeernormen op in een parkeerverordening.

- **Geen bewonerskaart in Nijlen centrum**

In het centrum van Nijlen is er voor bepaalde zones kortparkeren ingevoerd. Hierdoor is er veel vraag naar bewonerskaarten voor de inwoners van Nijlen centrum. Om het aanbod aan kortparkeerplaatsen echter beschikbaar te stellen aan de bezoekers, worden er geen bewonerskaarten uitgereikt. Er is ruim voldoende aanbod aan langparkeerplaatsen op de verschillende randparkings van Nijlen centrum.

- **Vrachtwagenparkeren**

Vrachtwagenparkeren is niet toegelaten in de kern van Kessel en Nijlen. Op volgende plaatsen worden parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien:

- ter hoogte van de August Hermansparking wordt een parkeeraanbod voorzien voor vrachtwagens langs de spoorstrook
- terrein tussen Koningsbaan en Achterbist (bestemd als KMO-zone)

7 WERKDOMEIN C: FLANKERENDE EN ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

7.1 Vervoersmanagement met scholen en bedrijven

- De gemeente Nijlen neemt het initiatief om samen met de scholen te werken rond duurzame verplaatsingen naar school.
- De gemeente Nijlen geeft zelf het voorbeeld door maatregelen te nemen het personeel te voet, per fiets of openbaar vervoer naar het werk te laten komen. Er wordt reeds een fietsvergoeding betaald en OV-abonnementen worden ook terugbetaald. De fietsstallingsvoorzieningen moeten nog verbeterd worden

7.2 Bewegwijzering

Op basis van de categorisering van de wegen wordt een nieuw bewegwijzeringsplan uitgewerkt. Uitgangspunt is dat er geen doorgaand verkeer (tussen Lier en Herentals) via de N13 moet komen. Dit doorgaande verkeer moet via de ring rond Lier en de N14 - E313 rijden.

Het lokale verkeer wordt zo snel mogelijk geleid naar het hogerliggende wegennet.

Routes zwaar vervoer

- Het zwaar vervoer in het oosten van Nijlen wordt ontsloten via de N13 naar de E313
- Het zwaar vervoer in het westen van Nijlen (nieuw bedrijventerrein Biest) wordt ontsloten via de N116 op de N14
- De Lindekensbaan – Koningsbaan is een lokale ontsluitingsweg voor het lokaal zwaar vervoer.
- Op al de andere wegen is enkel lokaal zwaar verkeer toegelaten.

Parkeren

- In Nijlen centrum worden de rand- en centroparkings aangeduid met bewegwijzering.

7.3 Sensibilisering en informatie

- De bevolking zal regelmatig geïnformeerd worden over het mobiliteitsplan en de concrete uitvoering ervan via het gemeentelijk infoblad en de website

- De gemeente zal via publicaties en campagnes de bevolking sensibiliseren inzake verkeersveiligheid en mobiliteit. Mogelijke initiatieven zijn: inzetten van gemachtigde opzichters, verkeerseducatie, fietspoolen, week van de fiets, ...
- De gemeente zal het voortouw nemen inzake verkeersveiligheid en automobilitybeheersing door diverse initiatieven te nemen, zoals fietspremies aan het personeel, invoeren van verplichte Dobli-spiegel op de vrachtwagens van de gemeente, enz.

7.4 Promotie openbaar vervoer

- De gemeente zal het gebruik van De Lijn promoten via publicaties en campagnes. Er worden ook lijnfolders en nieuwe busregelingen verspreid zodra er wijzigingen doorgevoerd worden in het OV-aanbod.

7.5 Handhaving en controle

In overleg met de politie wordt een concreet handhavingsplan uitgewerkt rond:

- Snelheidscontroles
- Parkeren (kortparkeren in Nijlen) in overleg met de firma 'Parkeerbeheer'.

8 ACTIEPLAN

Het actieplan is een overzichtelijke, schematische weergave van het beleidsplan. Dit actieprogramma wordt ook uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C, maar dit kan worden herschikt in andere programmatabellen vanuit 5 verschillende invalshoeken.

Het actieprogramma werd ook opgenomen in een EXCEL-bestand waardoor het makkelijk is om de actietabellen te ordenen volgens de verschillende invalshoeken.

Volgende invalshoeken zijn mogelijk:

- *Basis-actieprogramma*: opgebouwd volgens de werkdomeinen A, B en C
- *Werkprogramma*: op welke plaats moet wat gebeuren
- *Investeringsprogramma*: wanneer wordt het uitgevoerd en hoeveel zal dit kosten?
- *Beleidsprogramma*: opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (Veiligheid, Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Milieu)
- *Takenprogramma*: Wie zijn de initiatiefnemers?

In dit document wordt het basisactieprogramma volgens de werkdomeinen A, B en C opgenomen. De andere invalshoeken van het actieprogramma kunnen geraadpleegd worden via het EXCEL-bestand.

Het actieprogramma heeft een planhorizon van 10 jaar waarbij er over volgende termijnen gesproken wordt:

- Korte termijn KT: 0-3 jaar
- Middellange termijn MLT: 4-6 jaar
- Lange termijn: 7-10 jaar

De acties aangeduid in het grijs zijn nieuw voorgestelde maatregelen. De acties in het wit dateren van het vorige mobiliteitsplan.

De opgegeven prijzen zijn richtinggevende ramingen, uitgedrukt in EURO.

Nr.	Actie	Doelstelling					Timing				Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer				Partners	Opmerking
		Veiligheid	Bereikbaarheid	Milieu	Leefbaarheid	Toegankelijkheid	KT	MT	LT	In uitvoering			Gemeente	AWV	De provincie	De Lijn		

Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit

Ruimtelijke plannen																		
1	Afstemming Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan op mobiliteitsplan		X			X		X				laag						Categorisering wegen in bindend gedeelte van het GRS moet afgestemd worden op categorisering van het mobiliteitsplan
2	RUP kern Nijlen	X			X					X		hoog	X					Schrappen noordelijke omleidingsweg zit in dit RUP
3	RUP kern Kessel	X			X			X				gemiddeld	X					
Strategische ruimtelijke projecten																		
4	Autoluw maken van Kerkplein	X			X				X		400.000	gemiddeld	X					Koppelen aan doortochterinrichting en herzien verkeerscirculatie centrum Nijlen
5	Herinrichting Kesseldorp (samen met realisatie van de doortocht)	X			X		X			X	1.000.000	hoog		X				In uitvoering
6	Doortochterinrichting N13 in Nijlen centrum	X			X			X			2.500.000	hoog						Module 3 + Module 4 + Module 8
7	Doortochterinrichting N13 in Kessel centrum	X			X		X				1.000.000	hoog						Module 3 + Module 4 + Module 8
8	Aanleg en ontsluiting nieuw lokaal bedrijventerrein Biest op N116		X		X			X			2.000.000	gemiddeld	X					
Categorisering van wegen																		
9	Inrichtingen N13 als secundaire type III (veilige fietspaden op Liersesteenweg en Bouwelsesteenweg)	X					X			X	1.042.000	hoog		X				Module 13 lopende
10	Inrichting Lindekensbaan-Koningsbaan-Breugelhoevestraat als lokale type I (fietspaden, beveiliging kruispunten)	X	X				X				1.000.000	hoog	X					Fietsfonds, heraanleg fietspaden

Nr.	Actie	Doelstelling				Timing				Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer				Partners	Opmerking
		Veiligheid	Bereikbaarheid	Milieu	Leefbaarheid	Toegankelijkheid	KT	MT	LT			In uitvoering	Gemeente	AWV	De provincie		
Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen																	
11	Creëren voetgangersdoorsteek tussen August Hermansplein en Kerkplein				X	X		X			60.000	gemiddeld	X				
12	Verbeteren looproute tussen station en August Hermansplein				X	X		X				gemiddeld	X				Koppelen aan afsluiting Kerkstraat en herinrichting Kerkplein
Fietsvoorzieningen																	
- Hoofdroutes																	
13	Aanleggen hoofdfietsroute langs spoorlijn 15	X	X	X			X				2.500.000	hoog	X			Provincie	Belangrijkste fietsroute in Nijlen. Realiseren met fietsfonds
- Bovenlokale routes																	
14	Bestaande fietspaden verbeteren naar standaarden van vademecum Fietsvoorzieningen	X					X	X				hoog	X			Provincie, Gewest	
15	Verbetering fietspaden langs N116, N13, Embemsesteenweg, Berlaarsesteenweg, Bevel-Dorp	X					X				2.000.000	gemiddeld	X			Provincie, Gewest	Module 13, Fietsfonds
16	Optimaliseren van de fietsverbinding tussen Vekenstraat en Berlaarsesteenweg	X	X				X				100.000	gemiddeld	X				Een deel werd reeds uitgevoerd
17	Aanleggen fietspaden (stroken) op de Oude Bevelsesteenweg.	X	X				X				200.000	hoog	X				Fietsfonds
18	Fietspaden Kruiskensbaan	X						X			500.000	gemiddeld	X			Provincie	Fietsfonds

Nr.	Actie	Doelstelling					Timing			Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer				Partners	Opmerking
		Veiligheid	Bereikbaarheid	Milieu	Leefbaarheid	Toegankelijkheid	KT	MT	LT			In uitvoering	Gemeente	AWV	De provincie		
- Lokale routes																	
19	Veilige fietsvoorzieningen in de Elsdonkstraat, Paashoekstraat, Katerstraat en Zwanenstraat	X					X				150.000	gemiddeld	X				Katerstraat en Zwanenstraat reeds uitgevoerd
20	Aanleggen van een doorsteek voor fietsers en voetgangers tussen Van Raemdonckstraat en N13 via beekbedding over de Nonnenstraat (nabij het kerkhof), naar Sportstraat en Kortestraat via de nieuwe parking.	X	X				X				300.000	hoog	X				In uitvoering
21	Aanleg fietsdoorsteek Spoorweglei-Kerkeblokken		X				X				20.000	hoog	X				
22	Aanleg fietsdoorsteek project Hens in Koning Albertstraat		X				X					hoog	X				Door projectontwikkelaar
23	Aanleg fietsdoorsteek Kerkevelen - Guido Gezellenstraat		X				X					hoog	X				Door projectontwikkelaar
24	Verbeteren fietsvoorzieningen richting Viersel over de Kleine Nete		X				X				25.000	gemiddeld	X				
25	Aanleg van de bovenlokale functionele fietsroute van Beveland naar Berlaar (brug over de Grote Nete)	X	X				X				600.000	hoog	X			Provincie, gemeente Berlaar	Fietsfonds
- Fietsparkeren																	
26	Uitbreiding fietsenstalling bij stations Nijlen en Kessel		X				X				20.000	hoog	X			NMBS	
27	Fietsparkeervoorzieningen aan belangrijkste verbindende OV-lijnen		X					X				gemiddeld	X			De Lijn	
28	Uitbreiding / aanleg fietsenstallingen bij belangrijkste attractiepolen (Kerkplein, Gemeentehuis, bibliotheek, Zwembad,)		X				X				20.000	gemiddeld	X				Koppelen aan herinrichting centra Nijlen, Kessel
29	Opnemen fietsparkeernormen in bouwverordening		X				X					gemiddeld	X				

Nr.	Actie	Doelstelling				Timing				Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer				Partners	Opmerking	
		Veiligheid	Bereikbaarheid	Milieu	Leefbaarheid	Toegankelijkheid	KT	MT	LT			In uitvoering	Gemeente	AWV	De provincie			De Lijn
Openbaar vervoer																		
30	Frequentieverhoging en capaciteitsuitbreiding treinen naar Brussel en Antwerpen	X			X	X					hoog					NMBS		
31	Verlenging van de buslijn tussen St Pauluskerk en Herenthout tot in Broechem	X				X				pm				X	Gemeente			
32	Uitwerken doorstromingsmaatregelen in Nijlen centrum (N13 en N116)	X				X							X		Gemeente	op te nemen in de herinrichtingswerken doortocht N13		
33	Voorzien in verknoping van de buslijnen aan het station in Nijlen				X	X				pm			X		De Lijn			
34	Organiseren netoverschrijdend schoolvervoer	X									gemiddeld				X			
Autonetwerk																		
- Herinrichting wegen en verkeersveiligheidsmaatregelen																		
35	Herinrichting aansluiting N116 op de N14	X	X				X				800.000	hoog		X		Gewest	In kader van streefbeeld N14 + Module 18	
36	Herinrichting aansluiting kruispunten Guido Gezellestraat en Woeringenstraat op N13 bij autoluw maken Kerkplein Nijlen							X			400.000	gemiddeld	X			Gewest	Module 18 + Koppelen aan doortochtherinrichting Nijlen en herzien verkeerscirculatie Nijlen centrum	
37	Jaarlijks budget te voorzien voor het wegwerken van onveilige punten (resultaten verkeersveiligheidsplan afwachten)	X					X				100.000	gemiddeld	X			Gewest		

Nr.	Actie	Doelstelling				Timing				Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer				Partners	Opmerking
		Veiligheid	Bereikbaarheid	Milieu	Leefbaarheid	Toegankelijkheid	KT	MT	LT			In uitvoering	Gemeente	AWV	De provincie		
	- Verkeerscirculatie																
38	Werken aan bundelingsmodel met doortochten en sluipverkeer actief tegengaan	X			X						hoog	X				Gewest	
39	Schrappen tracés noordelijke en zuidelijke omleidingsweg rond Nijlen		X		X		X				hoog	X				Provincie	
40	Weren sluipverkeer via Marnixdreef en Bist door verkeerscirculatiemaatregelen (vb. Inrijverboden in de spitsrichting bij Bist/Heidebloem/ spoorwegkruising of geen linksaf van de N13 in de Marnixdreef)	X					X			100.000	hoog	X				Stad Lier, De Lijn	
41	Weren sluipverkeer in de Molenstraat door extra filters (vb asverschuivingen, verschillende rijrichtingen, ...)		X				X			20.000	hoog	X					Verkeerscirculatie in omliggende straten moet dan ook meegenomen worden.
42	Het tegengaan van noordelijk sluipverkeer door een extra knip op de as Zwanenstraat-Katerstraat	X			X		X			15.000	hoog	X					
43	Autoluw maken van Kerkplein + afwikkelen verkeer via G.Gezelestraat en Kreitenbergstraat	X			X				X	100.000	gemiddeld	X					Gekoppeld aan herinrichting Nijlen centrum
	- Snelheidsregimes																
44	Invoeren snelheidszones door aanpassen signalisatie	X					X			35.000	hoog	X				Politie	
45	Invoeren zone 30 in Nijlen en Kessel centrum	X			X				X		laag	X					Nu enkel zone 30 aan de scholen. Bij doortochtherinrichting kan zone 30 uitgebreid worden.

Nr.	Actie	Doelstelling					Timing				Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer				Partners	Opmerking	
		Veiligheid	Bereikbaarheid	Milieu	Leefbaarheid	Toegankelijkheid	KT	MT	LT	In uitvoering			Gemeente	AWV	De provincie	De Lijn			
	- Parkeren																		
46	Opstellen parkeernormen voor Nijlen en Kessel centrum	X		X		X					hoog	X							
	<i>Nijlen centrum</i>																		
47	Het August Hermansplein gedeeltelijk reserveren voor kortparkeerders (60 plaatsen) en langparkeerders (150 plaatsen)	X			X		X				gemiddeld	X						In functie van het afbouwen van kortparkeren op het Kerkplein	
48	Uitbreiding parking Nonnenstraat - sportstraat	X			X				X	510.000	hoog	X						werd reeds uitgevoerd	
49	Invoeren kort-langparkeren (kortparkeren 2 uur) in Nijlen centrum	X		X	X	X					hoog	X							
50	Aanleg bijkomende pendelparking bij de Molenstraat	X			X	X				500.000	hoog	X						Deze parking kan ook gebruikt worden voor de nabijgelegen sportterreinen.	
	<i>Kessel centrum</i>																		
51	Bouwen van parking Lindekenspark als parking voor centrum-/ CC bezoekers en bewoners Sint-Lambertusstraat	X		X	X	X				500.000	hoog	X						Als parking Lindekenspark is aangelegd verdwijnt tijdelijke parking aan Berlaarsesteenweg	
52	Aanleg bijkomende bewonersparkings (Veldstraat, Kessel-Dorp, Pastorie, binnengebied Berlaarsesteenweg)	X			X	X				300.000	gemiddeld	X							
53	Vermijden vrachtwagenparkeren aan Kesselstation. Zoeken nieuwe locatie.	X				X					hoog	X							

Nr.	Actie	Doelstelling				Timing				Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer				Partners	Opmerking
		Veiligheid	Bereikbaarheid	Milieue	Leefbaarheid	Toegankelijkheid	KT	MT	LT	In uitvoering		Gemeente	AWV	De provincie	De Lijn		
Werkdomein C: flankerende maatregelen																	
Vervoersmanagement met scholen en bedrijven																	
54	Projecten duurzaam naar school (vb. Label 10 op 10 provincie)	X		X			X				hoog	X				Provincie	Module 10
55	Invoeren mobiliteitsmanagementmaatregelen bij personeel van de gemeente (fietsvergoeding, fietsenstallingen, OV-abonnement, ...)			X		X				X	hoog	X					
Bewegwijzering																	
56	Bewegwijzeren centrum en randparkings Nijlen centrum		X			X		X			20.000	laag	X				
57	Opmaak fietsbewegwijzering waarbij de fietsers verwezen worden naar de spoorroute en de autoluwe fietspaden ipv N13, N116	X	X					X				laag	X				
58	Routes zwaar verkeer - bebording enkel uitgezonderd zwaar verkeer				X			X			30.000	gemiddeld	X			De politie	
Informatie en sensibilisatie																	
59	Jaarlijks budget voor sensibilisering en	X	X	X	X	X					10.000		X				Afspraken dienen nog gemaakt
60	Opstart en werking van een multidisciplinaire mobiliteitscel, als verderzetting van de GBC	X	X	X	X	X	X				pm		X				
61	Promotie van OV in Nijlen door de gemeente		X			X	X						X			De Lijn	module 7
Handhaving en controle																	
62	Uitwerken handhavingsplan rond snelheidscontrole en parkeren	X			X	X	X					hoog	X			politie	

9 ORGANISATIE EN EVALUATIE

9.1 Samenwerking met partners mobiliteitsconvenant

In voorgaande actietabellen is aangegeven welke partners initiatief nemen en welke partners betrokken zijn in het realiseren van de maatregelen.

De coördinatie van de uitvoering van het mobiliteitsplan ligt in handen van de gemeente. Afhankelijk van de uit te voeren maatregelen zorgt de gemeente dat de betrokken partners gezamenlijke initiatieven nemen.

Voor het maken van afspraken bestaan reeds een aantal beleidsinstrumenten:

- De modules van het mobiliteitsconvenant
- De procedure voor aanleg fietspaden in het kader van het fietsfonds
- Evaluatie en bijsturing openbaar vervoerprojecten op de OVC

Modules mobiliteitsconvenant:

Volgende modules worden opgestart vanuit dit mobiliteitsplan:

- **Module 3: Herinrichting van doortochten** Kessel en Nijlen op de N13
- **Module 4: Subsidiëring wegverlichting langs gewestwegen.** Gekoppeld aan module 3
- **Module 6: Bevorderen van de netheid op de gewestwegen.** Gewestweg N116 en N13
- **Module 7: Informatieverschaffing over openbaar vervoer.** Zal terug gebruikt worden bij aanpassingen in het openbaar vervoeraanbod (vb. Aanpassen belbusgebied)
- **Module 8: De aanleg van vrije busbanen.** Wordt waarschijnlijk gebruikt bij de doortochtherinrichting in Kessel en Nijlen.
- **Module 10: subsidiëring van de herinrichting van de schoolomgeving.** Wordt opgestart bij de projecten duurzaam naar school voor volgende scholen: Zevensprong, St Calasanz-Ghito, Kerkenblokken, Kesseldorp, St Pauluskerk, Nieuwe Parochie
- **Module 13: subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden lang gewestwegen.** Uitwerking fietspadendossiers langs de N13 en N116
- **Module 15: subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.** Deze module wordt gebruikt voor de realisatie van een bewegwijzeringsplan (zwaar vervoer, parkeerbewegwijzering en parkeer-route)
- **Module 18: Herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom.** Herinrichting kruispunt N116 – N14, herinrichting kruispunt N13 met Guido Gezellenstraat en Woeringenstraat

Het fietsfonds.

Naast de aanleg van fietspaden langs gewestwegen, is er ook nood aan de aanleg van fietspaden langs heel wat gemeentewegen. Het fietsfonds is een jaarlijks budget van 10 miljoen Euro dat gebruikt wordt voor de realisatie van fietspaden die op het bovenlokaal provinciaal fietsroutenetwerk liggen en die op gemeentewegen liggen. De provincie en het Vlaams Gewest subsidiëren 80% van de kosten en de gemeente 20%.

Openbaar vervoer audit commissie (OVC)

De uitbreiding van een verbindende buslijn tussen Nijlen en Broechem moet besproken worden op de OVC. Indien er voldoende potentieel op deze lijn zit, kan deze lijn mogelijk geïmplementeerd worden vanuit netmanagement.

De problematiek van sluipverkeer via de Marnixdreef wordt ook aangekaart bij De Lijn. Over dit traject loopt momenteel de stadslijn Lier-Kessel. Indien er sluipverkeermaatregelen getroffen worden dient dit afgestemd te worden met De Lijn.

9.2 Samenwerking met buurgemeenten

Lier

Met Lier maakt de gemeente Nijlen afspraken over:

- het aanpakken van het sluipverkeer langs de Marnixdreef
- De realisatie van de hoofdfietsroute langs de spoorweg
- De aanleg van fietspaden langs de N13
- De bewegwijzering van bovenlokaal verkeer
- Gezamenlijk overleg over de IJzeren Rijn
- Overleg over schrappen tracé zuidelijke omleidingsweg

Berlaar

Met Berlaar maakt de gemeente Nijlen afspraken over:

- De mogelijke uitbreiding van het belbusgebied
- De aanleg van een nieuwe fietsverbinding naar Bevel
- Fietspad langs Berlaarsesteenweg
- Overleg over schrappen tracé zuidelijke omleidingsweg

Ranst

Met Ranst maakt de gemeente Nijlen afspraken over:

- Het streefbeeld van de N14 en de hier aan gekoppelde herinrichting van het kruispunt N14 met N116
- Verbindende buslijn tussen Broechem en Nijlen

Grobbendonk

Met Grobbendonk maakt de gemeente Nijlen afspraken over:

- De aanleg van de hoofdfietsroute langs de spoorweg
- De aanleg van fietspaden langs de N13
- De bewegwijzering van bovenlokaal verkeer
- Gezamenlijk overleg over de IJzeren Rijn

Zandhoven

Met de gemeente Zandhoven maakt de gemeente Nijlen afspraken over:

- De verbetering van de fietsverbinding over de Kleine Nete richting Viersel

9.3 Opvolging en evaluatie

Vijfjaarlijkse herziening

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is opnieuw van kracht voor een periode van 5 jaar. Na deze 5 jaar wordt de totaliteit van de uitgevoerde maatregelen opnieuw getoetst aan de doelstellingen van het duurzaam scenario. In deze periode kunnen nieuwe ontwikkelingen een impact hebben op mobiliteit waardoor het nodig kan zijn om het duurzaam scenario opnieuw bij te sturen. Er volgt dus opnieuw een herziening van het beleidsplan waarbij terug gekozen wordt voor een spoor 1, 2 of 3.

Effecten op mobiliteit

Tijdens de implementatie van het actieprogramma is het zinnig om effecten na te gaan op de mobiliteitsbeheersing en verkeersveiligheid. Volgende aspecten kunnen opgevolgd worden voor het inschatten van de effecten van het mobiliteitsplan:

- Verkeersveiligheid: aantal ongevallen in Nijlen
- Verkeersleefbaarheid dorpskernen: snelheden in Nijlen centrum en Kessel centrum
- Evolutie intensiteiten – samenstelling verkeer op N13
- Tellingen aantal fietsers op bepaalde assen (jaarlijks opvolgen evolutie fietsgebruik)
- Fietsgebruik naar het station (stallingen)
- Parkeergedrag: bezettingsgraad, zoekverkeer, aantal foutparkeerders, ...
- Modal split bij werknemers gemeente
- Modal split bij scholen
- ...

10 WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPLANNEN

10.1 Categorisering wegennet aanpassen in GRS

Dit beleidsplan stelt een herschikking voor van de categorisering van de wegen. De voorgestelde categorisering vormt de basis voor:

- De inrichting van de wegen
- Bewegwijzering en routes zwaar verkeer
- Snelheidszones

Er zijn minder lokale wegen type II dan in de categorisering van het GRS en de route Lindekensbaan – Koningsbaan – Breugelhoevestraat wordt opgewaardeerd naar een lokale weg type I. Het overzicht van gewijzigde wegcategorieën wordt gegeven op p. 31 van dit beleidsplan.