



Mobiliteitsplan Kalmthout

2018



Documentbeschrijving

Titel	Mobiliteitsplan Kalmthout
Pagina's	86
Publicatienr.	1556
Verschijningsdatum	Juni 2018
Auteurs	Marjolein de Jong, Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	gemeente Kalmthout
Contactpersoon	Werner Torfs



Dit rapport werd opgemaakt door TRIDÉE adviseurs in duurzame mobiliteit (voorheen Timenco) www.tridee.eu





Inhoudsopgave

1	Inleiding	- 2 -
1.1	Uitgangspunten voor een mobiliteitsplan	- 2 -
1.2	Opmaak van een gemeentelijke mobiliteitsplan	- 3 -
1.3	Ambtelijke en bestuurlijke afstemming	- 4 -
1.4	Participatie	- 4 -
	I – INFORMATIEF DEEL	- 6 -
2	Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen	- 7 -
2.1	Lokale mobiliteitstoestand	- 7 -
2.2	Toekomstige mobiliteitsbehoeften	- 9 -
2.3	Strategische doelstellingen	- 9 -
	2.3.1 Vlaamse doelstellingen	- 9 -
	2.3.2 Strategische doelstellingen voor Kalmthout	- 11 -
3	Duurzame mobiliteitsscenario's	- 12 -
3.1	Nulscenario – auto-georiënteerd	- 12 -
3.2	Scenario 1 – Klimaatplan centraal	- 12 -
3.3	Scenario 2 – Optimale netwerken	- 13 -
3.4	Afweging van de scenario's	- 14 -
4	Relatie met andere beleidsplannen	- 15 -
4.1	Vlaams niveau	- 15 -
	4.1.1 Mobiliteitsvisie De Lijn 2020	- 15 -
	4.1.2 Vrachtroutenetwerk Vlaanderen	- 15 -
	4.1.3 Basisbereikbaarheid	- 16 -
4.2	Plannen Kalmthout	- 17 -
	4.2.1 Ruimtelijk Structuur Plan	- 17 -
	4.2.2 Gemeentelijk energie- en klimaatactieplan Kalmthout	- 17 -
	4.2.3 Biodiversiteitscharter	- 18 -
	4.2.4 Advies welzijnsraad 'Mobiliteit en beweging'	- 18 -
4.3	Regionale samenwerking	- 19 -
	4.3.1 Vervoerregio's	- 19 -
	4.3.2 Bovengemeentelijk lokaal openbaar vervoer	- 20 -
	4.3.3 Kalmthoutse Heide	- 20 -
	II. RICHTINGGEVEND DEEL	- 22 -
5	Operationele doelstellingen	- 23 -
5.1	Strategische doelstellingen voor het Kalmthoutse mobiliteitsbeleid	- 23 -
5.2	Operationele doelstellingen	- 24 -
6	Beleidsscenario – leefbaar Kalmthout	- 26 -
6.1	Inleiding	- 26 -



6.2	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen	- 27 -
6.2.1	A1. Ruimtelijke planning	- 27 -
6.2.2	A2. Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid	- 27 -
6.2.3	A3. Wegencategorisering	- 29 -
6.3	Werkdomein B – Netwerken per modus	- 32 -
6.3.1	B1. Voetgangersvoorzieningen	- 32 -
6.3.2	B2. Fietsroutenetwerk	- 33 -
6.3.3	B3. Openbaar vervoernetwerk	- 39 -
6.3.4	B4. (Her)inrichting van wegen	- 40 -
6.3.5	B5. Parkeerbeleid	- 45 -
6.4	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen	- 45 -
6.4.1	C1. Vervoersmanagement	- 45 -
6.4.2	C2. Tarifiering	- 45 -
6.4.3	C3. Sensibilisering, marketing en informatie	- 46 -
6.4.4	C4. Handhaving	- 46 -
6.4.5	C5. Monitoring en evaluatie	- 46 -
6.4.6	C6. Beleidsondersteuning	- 47 -
7	Actieplan	- 48 -
7.1	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	- 48 -
7.2	Werkdomein B – De modaliteiten	- 49 -
7.3	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen	- 54 -
8	Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen	- 57 -
	BIJLAGEN	- 58 -
9	Bijlagen	- 59 -
9.1	Toetsing van het beleidsplan	- 59 -
9.2	Voorstel voor organisatie en evaluatie	- 61 -
9.3	Overzicht ambtelijke en bestuurlijke afstemming	- 61 -
9.4	Participatie	- 62 -
9.5	Raadsbeslissing voorlopige vaststelling	- 73 -
9.6	Samenstelling GBC	- 76 -
9.7	Verslag GBC – Oriëntatienota	- 77 -
9.8	Verslag GBC – Synthesenota	- 78 -
9.9	Verslag GBC - Mobiliteitsplan	- 79 -
9.10	Advies RMC – Synthesenota	- 80 -
9.11	Advies RMC – Mobiliteitsplan	- 83 -



Lijst van Figuren

Figuur 1 – Knelpunten en aandachtspunten	- 8 -
Figuur 2 – Voorstel vrachtroutenetwerk	- 15 -
Figuur 3 – Wensnet Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn	- 19 -
Figuur 4 – Voorstel bewegwijzering Kalmthoutse Heide	- 21 -
Figuur 5 – Kernwinkelgebieden (Ontwerp Structuurplan 2017)	- 27 -
Figuur 6 – Wegencategorisering	- 29 -
Figuur 7 – Lokale en secundaire wegen	- 30 -
Figuur 8 – Gewenste fietsvoorzieningen.....	- 34 -
Figuur 9 – Voorbeelden inrichting	- 35 -
Figuur 10 – Fietsnetwerk.....	- 37 -
Figuur 11 – Voorbeelden van poorten	- 43 -

Lijst van tabellen

Tabel 1 – 9 Strategische doelstellingen voor Kalmthout.....	- 11 -
Tabel 2 – Beoordeling scenario's ahv strategische doelstellingen voor Kalmthout. -	14 -
Tabel 3 – 9 Strategische doelstellingen voor Kalmthout.....	- 23 -
Tabel 4 – Wegencategorisering mobiliteitsplan 2004 en huidige voorstel.....	- 31 -
Tabel 6 – BFF huidige en gewenste verbindingen	- 36 -
Tabel 5 – Wegencategorisering en snelheden	- 40 -
Tabel 7 – Procesverloop	- 62 -

Begrippen

Basisbereikbaarheid: het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies met openbaar vervoer en vervoer op maat = vraaggestuurd

Basismobiliteit: basisaanbod van openbaar vervoer volgens vooraf bepaalde normen = aanbodgestuurd

BFF: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Co-modaliteit: gebruik van verschillende, op elkaar afgestemde vervoersvormen. In plaats van enkel uit te gaan van het gebruik van de eigen wagen voor een verplaatsing, gaat co-modaliteit uit van een palet van opties waaronder openbaar vervoer, (gedeeld) autogebruik en (deel)fietsen. Binnen één verplaatsing kunnen verschillende vervoersvormen worden ingezet.

DOD: Doorgang – Oppervlak – Drempels. Deze drie begrippen worden gebruikt als quickscan van de toegankelijkheid van een route

Fietsbarometer: Instrument van de provincie Antwerpen waarmee de veiligheid, het comfort en het gebruik van fietsroutes in kaart wordt gebracht en dat gebruikt kan worden voor het verbeteren van de kwaliteit

GBC: Gemeentelijke Begeleidingscommissie

GFB-trajecten: groene functionele belevingstrajecten voor fietsers en voetgangers om snel, aangenaam en gezond naar school, werk of het centrum te geraken

Multimodale verplaatsingen: verplaatsingen die zijn opgebouwd uit verschillende vervoersmodi, bijvoorbeeld fiets + trein

RMC: Regionale Mobiliteitscommissie

Ruilverkavelingswegen: in het mobiliteitsplan worden deze wegen weergegeven als 'landbouwwegen'

STOP: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen

Walkability: voetgangervriendelijkheid van een gebied

V85: snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden

1 Inleiding

1.1 Uitgangspunten voor een mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan als basis voor het mobiliteitsbeleid

Het 'Mobiliteitsplan' vormt de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enerzijds geeft het de krachtlijnen voor toekomstig beleid weer, anderzijds worden concrete acties opgenomen voor de komende jaren. Het is belangrijk dat een mobiliteitsplan robuust genoeg is om gedurende een lange tijd als beleidsmatige onderbouw voor het mobiliteitsbeleid te kunnen fungeren.

Het mobiliteitsplan vormt een kader voor samenwerking met andere actoren, bijvoorbeeld diensten binnen de gemeente of externe partijen zoals het Vlaams Gewest en De Lijn. Veel acties die in het mobiliteitsplan staan, hebben direct te maken met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid, sport, ouderenzorg of onderwijs. Samenwerken aan mobiliteit staat daarom centraal.

Vlaamse kaders in beweging

Mobiliteitsbeleid is in ontwikkeling. Ook op Vlaams niveau. Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota Basisbereikbaarheid goed. In 2018 worden er vervoerregio's en vervoerregioraden opgericht. De vervoerregio's zullen een overkoepelend mobiliteitsplan voor de vervoerregio maken. De acties die daaruit voortkomen, worden doorvertaald in een gewestelijk investeringsprogramma. In het najaar van 2020 moet de visie van de vervoerregioraad vertaald worden op het terrein: dan zullen alle vernieuwingen voelbaar worden voor de reizigers. Hoe het geïntegreerd vervoersmodel (zoals voorzien binnen de Basisbereikbaarheid) er uiteindelijk uit zal zien, is op dit moment nog niet gekend. Dit betekent dat we in dit mobiliteitsplan de ambities van de gemeente rondom Basisbereikbaarheid aangeven, maar dat de praktische vertaalslag nog gemaakt moet worden.

Pijlers van een mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is een doorvertaling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De Vlaamse doelstellingen zijn uitgewerkt naar lokaal niveau en het gemeentelijke mobiliteitsplan richt zich naar de uitgangspunten die op Vlaams en provinciaal niveau zijn bepaald.

Een belangrijk uitgangspunt van een mobiliteitsplan is het STOP-principe. Hierbij wordt uitgegaan van een hiërarchie van vervoerswijzen: Stappen eerst, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en als laatste Privévervoer. Met privévervoer wordt hier privaat gemotoriseerd vervoer bedoeld. Deze gedachte komt doorheen het mobiliteitsplan steeds terug.

Het Vlaamse openbaar vervoerbeleid legt momenteel de nadruk op Basisbereikbaarheid. Uitgangspunt bij Basisbereikbaarheid is de combinatie van openbaar vervoer met andere vormen van mobiliteit zoals de fiets. Ook lokale vervoersinitiatieven spelen een belangrijke rol.

Participatie is een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid. Op verschillende momenten tijdens het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren en evalueren van het mobiliteitsbeleid worden burgers betrokken. Gemeenten kunnen dit zelf op maat bepalen.

1.2 Opmaak van een gemeentelijke mobiliteitsplan

De opmaak van een mobiliteitsplan gebeurt in verschillende stappen waarbij verschillende actoren betrokken zijn. Tijdens de verschillende stappen wordt teruggekeken naar het beleid van de afgelopen jaren en wordt een toekomstvisie voor de gemeente bepaald. Concreet zijn de volgende stappen gevolgd:

Fase 1: Oriëntatie

De oriëntatiefase vormt een eerste stap richting een nieuw mobiliteitsbeleid en omvat een overzicht van bestaande plannen en studies, de visie van diverse actoren en een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek. Op basis hiervan is bepaald welke informatie nog nodig is om een gedegen mobiliteitsplan op te kunnen stellen. De resultaten van deze fase zijn vastgelegd in de 'Oriëntatienota'.

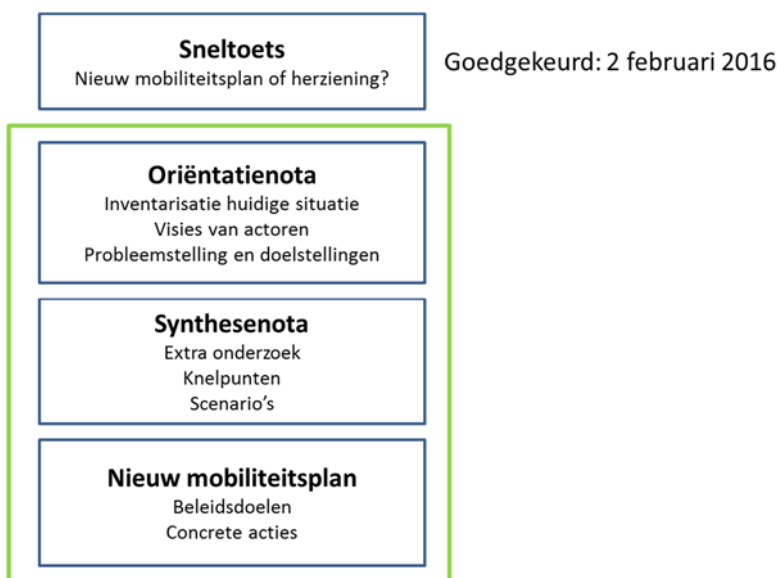
Fase 2: Planopbouw

Tijdens de planopbouw worden de krijtlijnen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid bepaald. Hiertoe wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd en geanalyseerd. Bovendien wordt een trendscenario opgesteld en een aantal duurzame scenario's voor toekomstig mobiliteitsbeleid. Op basis van de evaluatie wordt een scenario gekozen dat wordt uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Ook worden de Vlaamse doelstellingen vertaald naar lokale doelstellingen. De resultaten van deze fase worden weergegeven in de 'Synthesenota'.

Fase 3: Beleidsplan

Tijdens de laatste fase wordt het uiteindelijke mobiliteitsplan opgesteld. Het gekozen scenario wordt verder uitgewerkt volgens de werkdomeinen die door de Vlaamse overheid zijn bepaald. Het mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente haar mobiliteitsbeleid wil vormgeven. Daarnaast worden acties gedefinieerd die worden gerangschikt naar werkdomein, prioriteit en initiatiefnemer.

Per document wordt door de Vlaamse overheid strak omschreven hoe het document opgebouwd moet zijn en welke inhoud het bevat.



1.3 Ambtelijke en bestuurlijke afstemming

Doorheen het planproces is er op verschillen momenten ambtelijke en bestuurlijke afstemming geweest (zie paragraaf 9.3 van de bijlage).

Zowel de oriëntatienota, de synthesesnota als het mobiliteitsplan zijn diverse malen tijdens bijeenkomsten van de verkeerscel besproken. De verkeerscel is een gemeentelijk adviesorgaan bestaande uit de burgemeester, de bevoegde schepen, een afvaardiging van de lokale politie, een afvaardiging van de dienst Openbare Werken en de mobiliteitsambtenaar.

Daarnaast zijn er op verschillende momenten werksessies gehouden met de mobiliteitsambtenaar Werner Torfs en de schepen van mobiliteit Jef Van den Bergh om op detailniveau onderwerpen af te stemmen en inhoudelijke keuzes voor de verkeerscel voor te bereiden.

De leden van de gemeenteraad werden regelmatig in kennis gesteld van de verschillende fasen van het mobiliteitsplan in de commissie ruimtelijke en patrimoniale aangelegenheden (CORPA).

Parallel aan de opmaak van het mobiliteitsplan van Kalmthout, werd ook een nieuw ruimtelijke structuurplan opgemaakt. Er is op diverse momenten afstemming geweest tussen beide plannen. Ook is ervoor gekozen om het mobiliteitsplan en het ruimtelijke structuurplan voor de CORPA en de stuurgroep verkeer gezamenlijk voor te stellen zodat de onderlinge samenhang ook benadrukt kan worden. Daarnaast viel het openbaar onderzoek van het mobiliteitsplan (van

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) volgt de opmaak van het mobiliteitsplan op. Na elke fase geeft de GBC een advies. Daarnaast geeft de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) advies. De verslagen van de GBC en de RMC zijn te vinden in de bijlage.

1.4 Participatie

Reguliere kanalen

Het gemeentebestuur heeft op verschillende manieren partijen en inwoners van de gemeente betrokken bij de opmaak van het mobiliteitsplan:

- Consultatie van gemeentelijke adviesraden (Stuurgroep verkeer, Gecoro) en doelgroepen (Politie).
- Adviesinwinning van de Gemeentelijke Verkeerscommissie in zijn normale samenstelling, met waar nodig uitbreiding van verschillende actoren in functie van de nodige expertise.
- Het verspreiden van informatie aan de burger via gemeentelijke infokanalen (website, infoblad, ...).

Wijkvergaderingen

De gemeente houdt regelmatig wijkvergaderingen in de kernen binnen de gemeente om burgers te informeren over gerealiseerde plannen en geplande projecten. Tijdens de wijkvergaderingen in maart 2017 is ook de realisatie van het nieuwe mobiliteitsplan besproken.

In totaal zijn er 5 vergaderingen gehouden waar samen meer dan 500 personen aanwezig waren:

- Achterbroek 14/3: 110 personen
- Centrum 15/3: 80 personen
- Nieuwmoer 21/3: 80 personen

- Heide 22/3: 150 personen
- Dorp-Heuvel 28/3: 100 personen

Tijdens de wijkvergaderingen werd algemeen de werkwijze bij het vernieuwen van het mobiliteitsplan uitgelegd en werd elke fase kort toegelicht. Als toetsing van de ideeën in de synthesesnota, werden per wijk thema's toegelicht die gevoelig kunnen liggen.

Openbaar onderzoek mobiliteitsplan

De gemeente stelde het ontwerp voor het gemeentelijk mobiliteitsplan vast op de gemeenteraad van 26 februari 2018. Het openbaar onderzoek voor het mobiliteitsplan werd gehouden van 1 maart tot 31 maart 2018, gelijklopend aan het openbaar onderzoek voor de herziening van het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (openbaar onderzoek van 16 februari tot 16 mei). Op 10 maart is er een gemeenschappelijke informatiemarkt gehouden over het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan en het Mobiliteitsplan. De Milieuadviesraad, de Ouderenadviesraad en 3 inwoners van Kalmthout hebben schriftelijk opmerkingen ingediend (zie bijlage).

I – INFORMATIEF DEEL

2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

2.1 Lokale mobiliteitstoestand

De belangrijkste kwaliteiten, knelpunten en aandachtspunten die zijn geformuleerd tijdens de oriëntatiefase worden hieronder kort besproken en samengevat in afbeelding 1.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Kalmthout bestaat uit een compacte woonband en een aantal compacte kernen op fietsafstand. Binnen de woonband en Achterbroek is nog ruimte voor verdichting wat gunstig is voor verplaatsingen te voet en met fiets.

Voetgangers en fietsers

In het mobiliteitsplan van 2003 werd een groot verblijfsgebied bepaald. Rondom de scholen zijn gedeeltes van het verblijfsgebied uitgevoerd als zone-30. Op de overige straten geldt 50 km/h. Op bepaalde wegen binnen het verblijfsgebied wordt hard gereden en er is op een aantal wegen ook sprake van sluipverkeer.

De fietser wordt al goed gefaciliteerd binnen Kalmthout. Toch is op diverse locaties de fietsinfrastructuur onvoldoende of niet aanwezig. Dit wordt ook aangetoond met de *Fietsbarometer* van de provincie. Er wordt hard gewerkt aan het bouwen van nieuwe fietspaden langs de gewestwegen. Ook in de toekomst zijn projecten gepland, vooral langs de gewestwegen. Daarnaast is met name de breedte van de fietsvoorzieningen een aandachtspunt.

Openbaar vervoer

Kalmthout is per trein goed ontsloten door de aanwezigheid van 3 stations en meerdere treinen per uur. De OV-verbinding met omliggende gemeenten is een aandachtspunt. De reistijden naar bijvoorbeeld Klina in Brasschaat zijn lang en niet direct – er moet minstens 1 keer worden overgestapt. Ook de oost-west verbindingen zijn op dit moment slecht met openbaar vervoer, vooral buiten de spits.

Auto en vrachtverkeer

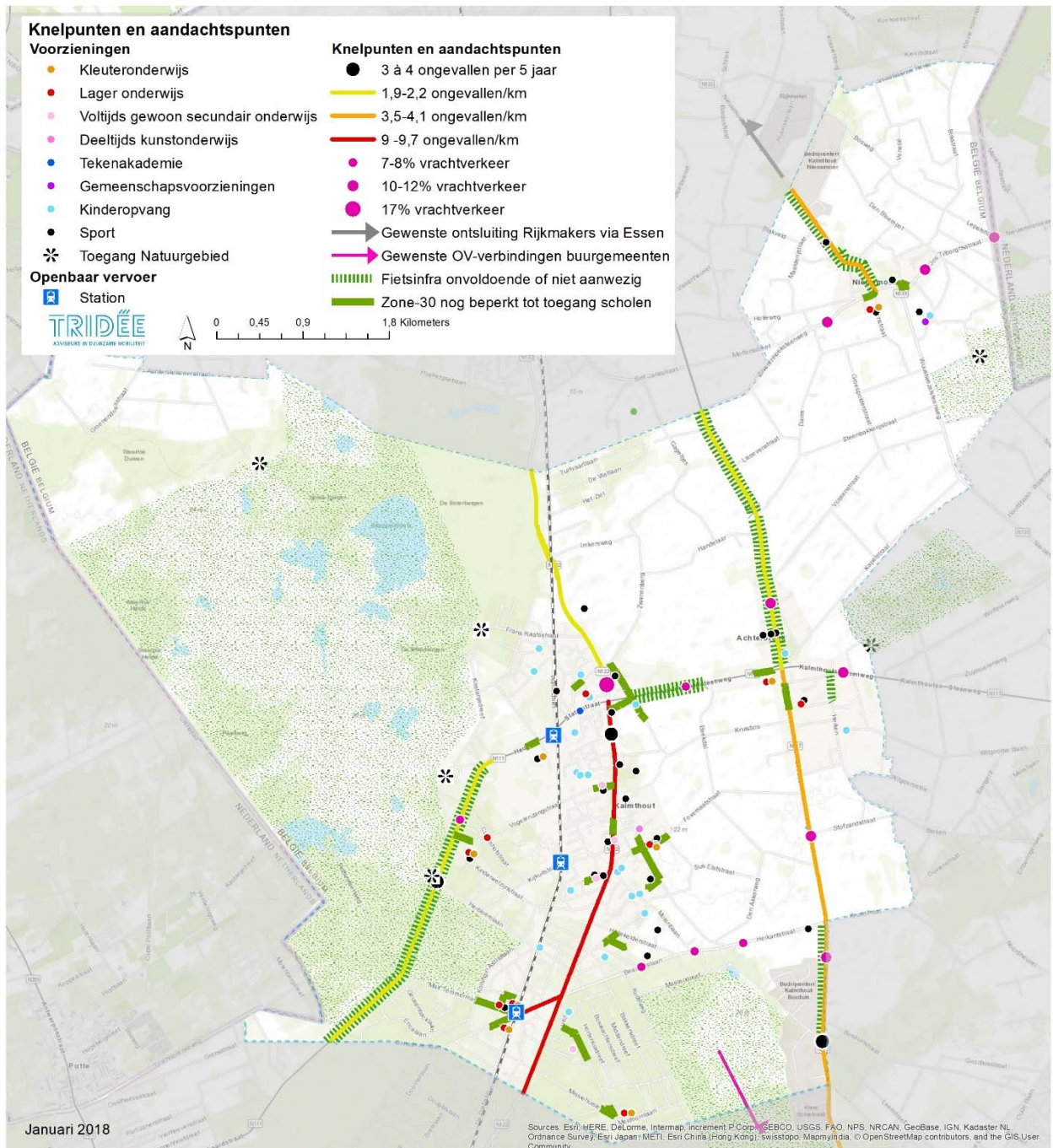
Het aantal ongevallen in de gemeente Kalmthout is beperkt. In de periode 2012-2015 zijn er geen dodelijke slachtoffers gevallen en 5 zwaargewonden (3 fietsers en 2 automobilisten). Het aantal ongevallen met fietsers en voetgangers laat een dalende trend zien. Er zijn drie locaties met meerdere ongevallen. Daarnaast vallen de Kapellensteenweg en de Heidestatiestraat op door het hoge aantal ongevallen per kilometer.

Het aandeel vrachtverkeer op Kapellensteenweg, de Heikantstraat, de Beauvoislaan, de N117 en de N111 ligt tussen de 7 en 8%. Op de Zilverenhoeksteenweg en de Jos Tilborghsstraat in Nieuwmoer is het aandeel tussen de 10 en 20%. De Dorpsstraat net ten noorden van de Achterbroeksteenweg had bij tellingen in 2016 een aandeel van 17%. Vooral binnen de kernen is de hoeveelheid vrachtverkeer een aandachtspunt.

Bij de uitbreiding van het bedrijventerrein Rijkmaker aan de Kalmthoutse zijde, is het vrachtvervoer een aandachtspunt. Conform het vrachtroutenetwerk moet dit verkeer via de N133 (de Nieuwmoersesteenweg) richting de N117 geleid worden en dan verder richting afrit 4 van de E19 of afrit 24 van de A58. Het is ongewenst dat doorgaand vrachtverkeer via Nieuwmoer rijdt. Op dit moment zijn er plannen voor de heraanleg van nieuwe fiets- en voetpaden in Wildert. De heraanleg zal geen consequenties hebben voor de hoeveelheid verkeer richting Kalmthout.

Flankerende maatregelen

De gemeente is op allerlei terreinen actief met campagnes en acties om duurzame verplaatsingen te stimuleren. Dit gaat van klassieke campagnes zoals “Met Belgerinkel naar de Winkel” tot het peilen van de behoefte aan deelauto's en het onderzoeken van geschikte systemen daarvoor.



Figuur 1 – Knelpunten en aandachtspunten

2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

Kalmhout is een aantrekkelijke gemeente door de ligging in waardevol landelijk gebied, de nabijheid van Antwerpen en de verknoping met andere bestemmingen via het wegennet en openbaar vervoer. De centrale woonband en de nabijheid van Nieuwmoer en Achterbroek, bieden zeer goede aanknopingspunten voor duurzame verplaatsingen te voet en met de fiets. De rol van openbaar vervoer moet worden bekeken binnen de nieuwe ontwikkelingen rondom Basisbereikbaarheid. Het faciliteren van multimodale verplaatsingen en deelsystemen dragen bij aan een flexibel en duurzaam mobiliteitssysteem.

Op het moment is er nood aan kleinere en meer betaalbare woningen en het gericht verdichten van woonomgevingen (zie ook het nieuwe Structuurplan). Hierdoor wordt het potentieel voor dagelijkse (functionele) verplaatsingen te voet en met de fiets versterkt. Kalmhout heeft een aantal herkenbare winkelgebieden. Behoud en versterking van deze gebieden vraagt om een hoge (verkeers)leefbaarheid, een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets en een aangepast parkeerbeleid. De bereikbaarheid van de bedrijfsterrinen kan worden versterkt door het aanbieden van heldere routes voor (vracht)verkeer alsmede veilige en directe fietsroutes.

In het buitengebied speelt landbouw een belangrijke rol bij het beheer en de inrichting van de openbare ruimte. Er zijn minder maar grotere agrarische bedrijven en er is een verbreding richting andere activiteiten. Landbouwwegen hebben naast hun landbouwfunctie, een belangrijke rol voor functioneel fietsverkeer en recreatie. Om ecologische verbindingen te behouden en te versterken, is het inzetten op ontsnippering een aandachtspunt.

De Kalmthoutse Heide is een natuurgebied met internationale betekenis, met een grensoverschrijdende samenwerking en geïntegreerde beheer. De gemeente Kalmhout speelt een belangrijke rol in het geleiden van bezoekers van de Kalmthoutse Heide, alsmede het stimuleren van een toename van het aantal bezoekers dat duurzaam toekomt, bijvoorbeeld door een combinatie van trein en fiets.

Een grotere nadruk op recreatieve en functionele verplaatsingen te fiets en te voet vraagt om een verdere uitwerking van het fietsroutenetwerk en het verbeteren van gebieden waar de verkeersleefbaarheid primeert.

2.3 Strategische doelstellingen

2.3.1 Vlaamse doelstellingen

De 5 Vlaamse strategische doelstellingen vormen het uitgangspunt voor de ontwikkelingen binnen Kalmhout. De doelstellingen zijn vertaald en verfijnd naar niveau van Kalmhout. In paragraaf 2.3.2 worden de strategische doelstellingen voor Kalmhout benoemd. In hoofdstuk 5 wordt aangegeven hoe de doelstellingen operationeel worden gemaakt.

1. Bereikbaar: *“De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.”*

Op Vlaams niveau: Een vlotte bereikbaarheid is van belang voor de economische welvaart van Vlaanderen. Daarom wordt ingezet op het terugdringen van tijdsverliezen en de betrouwbaarheid van reistijden. Dat geldt voor personen- en voor goederenvervoer. Daarnaast wordt gestreefd naar een hoog comfortniveau en een goede prijs-kwaliteitsverhouding.

Vertaling naar Kalmhout: De centra van de verschillende kernen moeten met verschillende modi bereikbaar zijn voor bewoners, handelaars en bezoekers. Daarnaast wordt er ingezet op een goede bereikbaarheid van de bedrijventerrinen in Kalmhout en in omliggende gemeenten. De drie stations en de treinverbinding richting Antwerpen zijn

hierbij een troef. Kalmthout wil deze goede verbinding met de rest van Vlaanderen verder uitbouwen door in te zetten op duurzaam voor- en natransport. Multimodale verplaatsingen en het gebruik van deel-vervoermiddelen, worden gestimuleerd.

2. Toegankelijk: *“Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op een volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven.”*

Op Vlaams niveau: Scholen, winkels, sport- en vrijetijdsvoorzieningen en bedrijventerreinen dienen allemaal toegankelijk zijn om iedereen de kans te bieden om volwaardig aan het maatschappelijk leven deel te nemen. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil daarom de toegang tot een brede waaier van vervoerswijzen waarborgend door de mobiliteit te verbeteren. Iedereen moet zich ook zoveel mogelijk zelfstandig kunnen verplaatsen, zodat men minder afhankelijk is van anderen. Mobiliteit moet betaalbaar blijven, ook voor jongeren of mensen die het financieel moeilijker hebben.

Vertaling naar Kalmthout: In Kalmthout wordt ingezet op een kwalitatief hoogwaardig voetgangers- en fietsnetwerk dat een alternatief biedt voor korte verplaatsingen met de auto en geschikt is voor verplaatsingen tussen kernen. De toegankelijkheid van belangrijke routes wordt gewaarborgd. Daarnaast wordt ingezet op betaalbaar openbaar vervoer op maat van de noden van verschillende doelgroepen.

3. Veilig: *“De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.”*

Op Vlaams niveau: Het verkeer in Vlaanderen moet veiliger worden. In vergelijking met andere Europese landen scoren we slecht. Het doel is om op lange termijn (2050) het aantal verkeersdoden tot praktisch nul te herleiden en het aantal zwaar- en lichtgewonden fors te verminderen. Daarbij is extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, motorrijders en ouderen.

Vertaling naar Kalmthout: De gemeente zet in op het verbeteren van de verkeersveiligheid door ongevalslocaties en subjectief onveilige locaties aan te pakken. Daarbij ligt een focus op veilige fiets- en voetgangersroutes inclusief de oversteken. Schoolroutes krijgen extra aandacht.

4. Leefbaar: *“De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.”*

Vlaams niveau: Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de verkeersleefbaarheid verbeteren en ervoor zorgen dat wonen in steden en dorpskernen aantrekkelijk is en ook aantrekkelijk blijft. Daarbij moet een balans worden gevonden tussen de mogelijkheid om te verplaatsen en auto's en fietsen te stallen en de leefbaarheid van de dorpskernen en woonomgevingen. Ook moeten winkels worden bevoorrad en moeten bedrijven bereikbaar zijn. Verkeershinder en verkeersemissies die schadelijk zijn voor de gezondheid, moeten worden beperkt. Een goede inrichting van straten en pleinen verhoogt de belevingswaarde, de gebruikswaarde en dus de kwaliteit van onze leefomgeving.

Vertaling naar Kalmthout: Kalmthout zet in op het versterken van de winkelgebieden en de kwaliteit van de woongebieden door het verhogen van de verkeersleefbaarheid. Het aandeel voet- en fietsverplaatsingen moet worden versterkt en (vracht)verkeer gericht gestuurd. In verblijfsgebieden (ook de handelskernen) wordt de snelheid van de auto aangepast aan de omgeving. Waar nodig wordt het parkeren herbekeken ten gunste van verblijfskwaliteit.

5. Milieu- en natuurvriendelijk: *“De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de mobiliteitsintensiteit.”*

Vlaams niveau: Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de schade aan natuur en milieu terugdringen door het verminderen van schadelijke verkeersemisssies en versnippering van natuurgebieden en open ruimte tegen gaan door zorgvuldig ruimtegebruik. Het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen wordt zoveel mogelijk beperkt.

Vertaling naar Kalmthout: De gemeente zet in op het versterken van de kwaliteit van de landelijke omgeving en de verschillende natuurgebieden op haar grondgebied. Ook zet Kalmthout in op het terugdringen van versnippering daar waar het bij bestaande infrastructuur een knelpunt vormt en door zorgvuldige aanleg van nieuwe infrastructuur.

2.3.2 Strategische doelstellingen voor Kalmthout

Kalmthout heeft 9 strategische doelstellingen gedefinieerd die zijn gerelateerd aan de Vlaamse doelstellingen .

	Vlaamse doelstelling				
	Bereikbaarheid	Toegankelijkheid	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Natuur & milieu
Strategische doelstellingen voor Kalmthout					
1) Veilig verkeer					
2) Een compacte woonband					
3) Attractieve winkel- en dorpskernen					
4) Leefbare woonwijken					
5) Een leesbaar wegennet					
6) Minder autoverplaatsingen op korte afstanden					
7) Een goed fiets- en voetgangersnetwerk					
8) Openbaar vervoer en co-modaliteit op maat					
9) Logische routes voor auto en vrachtverkeer					

Tabel 1 – 9 Strategische doelstellingen voor Kalmthout

3 Duurzame mobiliteitsscenario's

Als onderdeel van het de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, zijn scenario's ontwikkeld. Het nulscenario vertrekt van het huidige beleid, maar is auto-georiënteerd om een inzicht te krijgen in een beleid dat niet duurzaam gericht is.

De twee duurzame scenario's leggen een grotere nadruk op de andere modi. Scenario 1 - 'Klimaatplan centraal' zet in op een minimale milieubelasting door sterk in te zetten op verplaatsingen te voet en met de fiets. Autoverkeer wordt in dit scenario sterk ontmoedigd. Scenario 2 - 'Optimale Netwerken' gaat uit van het optimaliseren van de netwerken voor voetganger, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer en het faciliteren van multimodale verplaatsingen.

De scenario's worden in paragraaf 3.4 getoetst aan de strategische doelstellingen. Op basis daarvan is het scenario 'Leefbaar Kalmthout' samengesteld dat als basis dient voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan voor Kalmthout (zie Richtinggevend deel, hoofdstuk 5).

3.1 Nulscenario – auto-georiënteerd

Het eerste scenario gaat uit van een **auto-georiënteerd** beleid. Bovendien wordt in dit scenario rekening gehouden met uitvoering van geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De voorziene bouwvlekken voor woongebieden en KMO worden vraagvolgend ontwikkeld. De Kalmthoutse toegang van de Kalmthoutse Heide wordt aantrekkelijker gemaakt voor autoverkeer: parkeervoorzieningen en bewegwijzering worden verbeterd.

Voetgangers en fietsers

Voor voetgangers blijft de kwaliteit op verschillende routes matig. De geplande fietsprojecten wordt uitgevoerd waardoor de hoofdroutes worden voorzien van goede fietsinfrastructuur.

De huidige fietsinfrastructuur blijft zoals het is. Er wordt verder niet actief ingezet op een hoger aandeel functioneel fietsen binnen de kernen en tussen de kernen van de gemeente. Fietsparkeren wordt vraagvolgend aangeboden.

Openbaar vervoer

Het aanbod aan openbaar vervoer wordt niet actief versterkt. Sommige (belangrijke) vervoersrelaties zijn niet mogelijk met openbaar vervoer.

Auto en vrachtverkeer

De snelheden voor autoverkeer blijven zoals ze zijn en worden alleen aangepast in de directe omgeving van schoolomgevingen.

Flankerende maatregelen

In dit scenario wordt vooral ingezet op flankerende maatregelen rondom schoolomgevingen. Huidige flankerende maatregelen worden verdergezet.

3.2 Scenario 1 – Klimaatplan centraal

In dit scenario staat het milieu centraal. Doelstellingen uit het klimaatplan kunnen hier een plek vinden. Het scenario zet duidelijk in op het maximaal beperken van de milieubelasting en wordt niet geremd door budgettaire beperkingen. Een hoge woon- en verblijfskwaliteit staan hierbij centraal.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De centrale woonband wordt verder versterkt door actief in te zetten op verdichting bij de kern en concentratie van bedrijven en voorzieningen. Hierdoor wordt de nabijheid van voorzieningen en bedrijvigheid voor inwoners vergroot.

Voetgangers en fietsers

Uitgangspunt zijn hele grote verblijfsgebieden voor lokaal verkeer en een aangepaste snelheid van 30 binnen de bebouwde kom en 50 buiten de bebouwde kom. Uitzondering vormen een paar hoofdonthoudingswegen waar de verkeersfunctie centraal staat. Waar nodig worden maatregelen ingezet om het verkeer te sturen richting de hoofdonthoudingswegen. Hierdoor ontstaan grote voetganger- en fietsvriendelijke gebieden. Daarnaast wordt ingezet op korte, directe en aangename routes voor voetgangers en fietsers zodat een goed alternatief wordt geboden voor de auto op kortere verplaatsingen. Tussen de kernen en naar de stations worden hoofdfietsroutes voorzien die ook aansluiten op de fietsostrade. De fietsinfrastructuur wordt met het oog op de toekomst gedimensioneerd.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer wordt gestimuleerd en verder uitgebouwd door het aanbieden van vraagafhankelijk vervoer en verbindingen naar belangrijke werklocaties (oost-west, naburige gemeenten). Multimodale verplaatsingen en deelvoertuigen spelen een belangrijke rol bij het verminderen van het autogebruik en het efficiënt functioneren van het openbaar vervoer. De drie treinstations worden uitgebouwd als modaliteitsknopen waar fietsen veilig kunnen worden gestald en deelfietsen en deelauto's kunnen worden gehuurd.

Auto en vrachtverkeer

Doorgaand verkeer en vrachtvervoer wordt geconcentreerd op de secundaire wegen. De Kapellensteenweg en de Heidestraat worden heringericht tot verblijfsgebied met gemengd verkeer. Het parkeerbeleid is sturend en afgestemd op de ruimtelijke ordening. Bij het station wordt parkeren voor auto's betalend. De toegang tot de Kalmthoutse heide wordt een 'duurzame' poort door het versterken van de verbinding met het station (fietsverhuur, voetverbinding) en het aantakken op de fietsostrade.

Flankerende maatregelen

In dit scenario wordt sterk ingezet op een gedragsverandering richting meer verplaatsingen te voet en met de fiets voor korte verplaatsingen om het aandeel autoverplaatsingen te verminderen. Ook de combinatie van verschillende vervoermiddelen voor één verplaatsing en het gebruik van deelfietsen en deelauto's wordt gestimuleerd. Het gebruik van wagens wordt geminimaliseerd en elektrische auto's worden gestimuleerd. De gemeente zet actief in op een verduurzaming van haar wagenpark.

3.3 Scenario 2 – Optimale netwerken

In dit scenario gaan we uit van het optimaliseren van de netwerken voor voetganger, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer. Alle vervoersmodi worden dus gefaciliteerd waardoor ook de auto veel ruimte krijgt in dit scenario.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De bereikbaarheid is sturend bij de ontwikkeling van nieuwe locaties. Dit betekent dat ook locaties buiten de woonband worden ontwikkeld.

Voetgangers en fietsers

Voor voetgangers en fietsers wordt een kwaliteitsvol netwerk uitgebouwd. Tussen de kernen worden directe en snelle fietsverbindingen voorzien die ook aantakken op de fietsostrade. De maatvoering van de hoofdfietsverbindingen is conform de richtlijnen en gericht op grote stromen fietsers. Daarnaast wordt ingezet op een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers door in te zetten op doorsteekjes en Trage Wegen. Hierbij ligt de prioriteit op routes naar voorzieningen en scholen.

Openbaar vervoer

Het busvervoer wordt verder uitgebouwd volgens het gelaagde vervoersmodel zoals voorzien binnen de uitgangspunten van Basisbereikbaarheid. De lijnvoering wordt in

samenhang met het treinaanbod bekeken en parallelle structuren (bus 670 en het spoor) worden vermeden. Bovendien wordt ingezet op een goed functionerend systeem voor doelgroepenvervoer en een ondersteunende rol in het aanbod van bedrijfsbussen.

Auto en vrachtvervoer

Voor vrachtverkeer worden de vrachtroutes optimaal ingericht en bewegwijzerd. De wegcategorisering wordt aangepast naar het huidige en verwachte gebruik. Dat betekent dat een aantal wegen een hogere categorie zal krijgen. Snelheidshandhaving vindt vooral plaats op het hoofdnetwerk voor de auto. De snelheid van autoverkeer wordt alleen daar extra beperkt waar het hoofdnetwerk voor auto samenvalt met het voetgangers- of fietsnetwerk. Bij herkomsten en bestemmingen worden voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen aangeboden. Bezoekers voor de Kalmthoutse Heide worden naar de meest logische toegang geleid om de verkeersdruk te spreiden.

Flankerende maatregelen

In dit scenario wordt sterk ingezet op een groot aanbod van goed uitgebouwde vervoersopties. Gedragsverandering richt zich vooral op een rationele keuze van verplaatsingswijzen in functie van het doel.

3.4 Afweging van de scenario's

De scenario's zijn afgewogen ten opzichte van de 9 strategische doelstellingen die zijn benoemd in paragraaf 2.3 en die zijn gerelateerd aan de 5 Vlaamse doelstellingen.

De verschillende doelstellingen zijn kwalitatief beoordeeld:

'-' = slecht

'0' = neutraal

'+' = goed

'++' = heel goed.

Doelstelling	Nul-scenario	Scenario 1 Klimaatplan centraal	Scenario 2 Optimale netwerken
1) Veilig verkeer	+	++	-
2) Een compacte woonband	-	++	+
3) Attractieve winkel- en dorpskernen	+	++	+
4) Leefbare woonwijken	0	++	-
5) Een leesbaar wegennet	-	+	+
6) Minder autoverplaatsingen op korte afstanden	0	++	0
7) Een goed fiets- en voetgangersnetwerk	0	++	++
8) Openbaar vervoer en co-modaliteit op maat	0	+	++
9) Logische routes voor auto en vrachtverkeer	0	-	++

Tabel 2 – Beoordeling scenario's ahv strategische doelstellingen voor Kalmthout

Het nulscenario scoort voor vaak '0' en '-' omdat het scenario is gebaseerd op een beleid met een sterkere nadruk op de auto dan nu het geval is. Bij scenario 1 zijn de '++' in de overhand. De duurzame invalshoek van het scenario sluit goed aan bij de strategische doelstellingen voor Kalmthout. Bij scenario 2 wordt overwegend positief gescoord. Vooral de doelstellingen die te maken hebben met het autonetwerk en het openbaar vervoer scoren beter dan bij scenario 1.

Op basis van de beoordeling is het voorkeursscenario 'Leefbaar Kalmthout' uitgewerkt (zie hoofdstuk 6) waarbij vooral de sterktes van de twee duurzame scenario's zijn gecombineerd. Dit scenario vormt de basis voor de uitwerking van het mobiliteitsplan in het Richtinggevende deel.

4 Relatie met andere beleidsplannen

4.1 Vlaams niveau

4.1.1 Mobiliteitsvisie De Lijn 2020

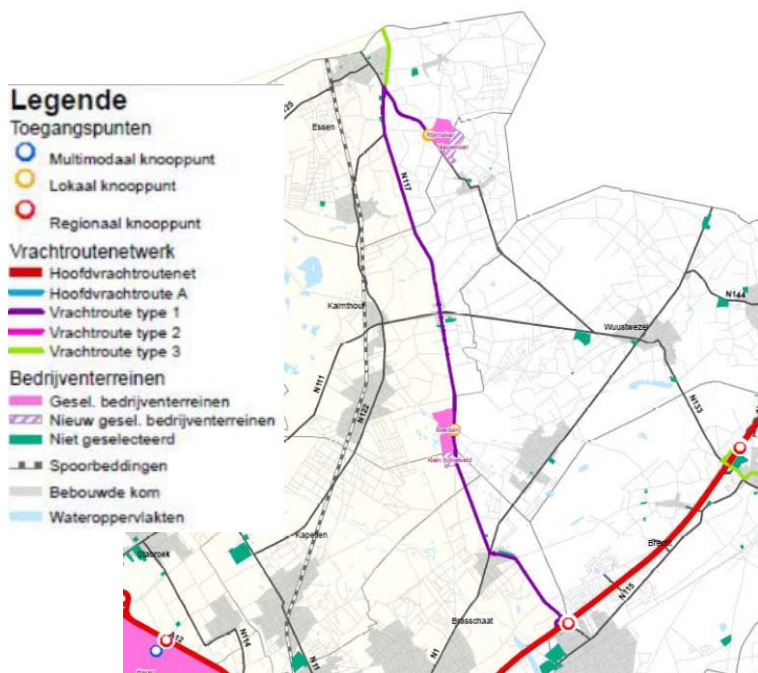
De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn zet in op een sterker openbaar vervoer op interregionaal, regionaal en stedelijk niveau om daarmee bij te dragen aan de doelstellingen van VIA (Vlaanderen in Actie van de Vlaamse Regering), Pact 2020 en de milieudoelstellingen van de Europese instellingen.

Investerings in openbaar vervoer in Vlaanderen zijn te verantwoorden door tijdswinst in file-gevoelige gebieden en daarmee gepaard gaande reizigersgroei. De Mobiliteitsvisie 2020 wordt gesteund door de provinciegouverneurs en gedeputeerden van Mobiliteit. Ook belangenverenigingen zoals TreinTramBus en Bond Beter Leefmilieu hebben hun steun gegeven.

4.1.2 Vrachtroutenetwerk Vlaanderen

De hoofdwegen en primaire wegen vormen de ruggengraat voor het vrachtroutenetwerk Vlaanderen. Daarnaast is er nood aan een netwerk dat lokale en regionale bedrijventerreinen en industriegebieden ontsluit. Hierbij is het van belang dat de zware vrachtstromen zo min mogelijk hinder veroorzaken voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

In 2010 heeft Tritel in opdracht van de Vlaamse Overheid een methodiek opgesteld voor het bepalen van netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal. Het departement MOW is vervolgens in een eerste fase gestart met het uittekenen van een vrachtroutenetwerk voor heel Vlaanderen, in samenwerking met de gemeenten. Er is een basisbestand opgebouwd en de gemeenten zijn gericht bevroegd over het vrachtverkeer op hun grondgebied.



Figuur 2 – Voorstel vrachtroutenetwerk

In 2012 is studiebureau MINT gestart met het uitwerken van een netwerk voor vrachtverkeer op verschillende schaalniveaus. Ook voor deze fase zijn gemeentes gericht benaderd. Daarnaast is overleg gevoerd met de transportsector, provincies, VOKA, de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen en de overige wegbeheerders. Binnen de regio waarin Kalmthout ligt, is consensus over de gewenste ontsluitingsstructuur.

Het voorstel gaat ervan uit dat de bedrijventerreinen Bosduin en Rijkmaker beiden via de N117 richting de E19 (afrit 4 Sint-Job-in-'t-Goor) en de A58 (afrit 24 Roosendaal) worden gestuurd.

Voorstel bewegwijzering Bosduin:

- via de N117 naar afrit 4 (Sint-Job-in-'t-Goor) van de E19
- bijkomend: via de N117 en de N262 richting afrit 24 (Roosendaal) van de A58

Voorstel bewegwijzering Rijkmaker:

- via de N133 en de N117 naar afrit 4 (Sint-Job-in-'t-Goor) van de E19
- bijkomend: via de N133, de N117 en de N262 richting afrit 24 (Roosendaal) van de A58

Voor de route via afrit 24 (Roosendaal) van de A58 is overleg met Nederland nodig.

4.1.3 Basisbereikbaarheid

Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota 'Basisbereikbaarheid' goed. Dit vervoersconcept is een vraaggericht systeem en streeft naar een optimale inzet van middelen. Openbaar vervoer staat hierbij niet langer op zichzelf, maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk. Daarom wordt ook de samenhang met andere vervoersmodi, zoals bijvoorbeeld fiets en auto, in beeld gebracht. Finaal wordt gestreefd naar een vervoersysteem waarin co-mobiliteit een belangrijke rol speelt.

De Basisbereikbaarheid bestaat uit vier lagen:

1. **Treinspoornet:** sterke verbindingssassen per trein als ruggengraat van het internationaal, intergewestelijk en interregionaal openbaar vervoer.
2. **Kernnet:** openbaar vervoer op de grote assen waar geen treinsporen liggen, waarbij bussen en trams de grote woonkernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden.
3. **Aanvullend net:** aftakkingen op kernnet; ontsluitende buslijnen vanuit kleinere steden en gemeenten die het kernnet aanvullen en zorgen voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook de functionele ritten (woon-werk-, / woon-schoolvervoer, ...) ressorteren onder dit net.
4. **Vervoer op maat:** de efficiënte invulling van lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private, initiatieven ter ondersteuning van het kernnet. Ook doelgroepenvervoer, het lokaal vraagafhankelijk net, leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), de bediening van moeilijk te bereiken bedrijvenszones, collectieve taxi's, en andere lokale initiatieven maken deel uit van deze vervoerslaag.

Voor de implementatie van het Basisbereikbaarheidsconcept werden vervoerregio's uitgetekend. De aansturing van de mobiliteit in deze regio's wordt gedaan vanuit vervoerregioraden. Deze vervoerregioraden kunnen zelf beslissingen nemen inzake mobiliteit. Vraagafhankelijk vervoer kan dan vanuit een overlegmodel tussen lokale overheden binnen de vervoerregio worden uitgewerkt. De gemeente Kalmthout maakt deel uit van de vervoerregio Antwerpen, en deze vervoerregio is momenteel proefregio voor dit nieuwe concept.

Er is een voorstel voor het kernnet en aanvullend net in uitwerking dat in 2020 gefinaliseerd dient te zijn. Hierover is overleg in de vervoerregioraad. Parallelliteit tussen trein- en andere OV-lijnen wordt zoveel mogelijk vermeden, en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk, waarin diverse vervoersmodi maximaal op elkaar worden afgestemd, wordt stap voor stap geïmplementeerd. Overleg tussen alle betrokken partijen, waaronder de gemeente Kalmthout, en externe actoren is de vertrekbasis.

4.2 Plannen Kalmthout

4.2.1 Ruimtelijk Structuur Plan

Het ruimtelijk structuurplan Kalmthout (31 maart 2006) geeft richting aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en de wijze waarop kan worden aangesloten op ontwikkelingen in de buurgemeenten. Parallel aan de opmaak van dit mobiliteitsplan, werd ook het Ruimtelijk Structuurplan geactualiseerd. Het voorliggende mobiliteitsplan is afgestemd op het geactualiseerde ruimtelijke structuurplan.

4.2.2 Gemeentelijk energie- en klimaatactieplan Kalmthout

Het gemeentelijk energie- en klimaatactieplan dateert van november 2015 en weidt een paragraaf aan mobiliteit.

Als problematiek schetst het energie- en klimaatactieplan dat het schoolverkeer met de auto toeneemt, ondanks alle voorzieningen voor een vlotte en veilige bereikbaarheid met de fiets of te voet. Daarnaast is het openbaar vervoer dat De Lijn aanbiedt, verminderd: vraagafhankelijk vervoer met de belbus wordt niet meer aangeboden. Mogelijke oplossing zou zijn om frequentie van bussen te verhogen of nieuwe busverbindingen, maar dat lijkt financieel niet evident.

Het energie- en klimaatactieplan vindt de volgende elementen voor mobiliteit van belang:

- Minder (lange) verplaatsingen door uit te gaan van het nabijheidsprincipe.
- STOP-principe. Hierbij wordt voorrang gegeven aan voetgangers (stappen), fietsers (trappen) en openbaar vervoer. Alternatieven voor autoverkeer (privaat gemotoriseerd verkeer) worden gestimuleerd. Zowel woon-werkverkeer, vrijetijdsvverkeer als logistiek verkeer zijn aandachtspunten.
- Waar toch gemotoriseerd verkeer nodig is, inzetten op geluidsarme voertuigen en minder uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO₂ en fijnstof.

Ook wordt opgemerkt dat de gemeente nu al een aantal inspanningen doet in deze sector zoals het aanleggen en onderhouden van voet- en fietspaden, het organiseren van campagnes rond duurzame mobiliteit, zoals "Met Belgerinkel naar de Winkel", de opmaak van een schoolvervoerplan en de inventaris trage wegen. De gemeente zal deze, succesvolle, acties ook in de toekomst blijven voortzetten.

In het energie- en klimaatactieplan zijn de volgende parameters opgenomen om de inspanningen van de gemeente te monitoren:

- a) totaal energieverbruik sector mobiliteit
- b) totale CO₂-uitstoot sector mobiliteit
- c) aantal voertuigkilometers (per km openbare weg)
- d) aantal kilometers personenwagens (per km openbare weg)
- e) aantal kilometers zware vrachtwagens (per km openbare weg)
- f) aantal kilometers personenwagens op niet-genummerde wegen
- g) aantal kilometers zware vrachtwagens op niet-genummerde wegen
- h) gereden buskilometers
- i) aantal verkeersongevallen
- j) aantal verkeersongevallen met fietsers

Daarnaast zijn de volgende focuspunten opgenomen. Verschillende elementen zijn verder uitgewerkt in het mobiliteitsplan, maar er zijn ook focuspunten waar de gemeente minder vat op heeft. Hieronder volgen de focuspunten in samengevatte vorm:

Particulier vervoer

- Infrastructuur voor fietsers en voetgangers uitbreiden en gebruiksvriendelijker maken
- Stimuleren van duurzaam verplaatsingsgedrag door sensibilisatie
- Aanmoedigen autodelen

- Wegwerken van hinderpalen voor introductie van plug in hybride en batterij elektrische voertuigen
- Klimaatvriendelijk rijden stimuleren
- Kwalitatief aanbod en efficiëntie openbaar vervoer versterken
- Milieuprestatie/ technologie van de voertuigen verbeteren
- CO2-uitstoot van particulier verlagen door bij planning rekening te houden met mobiliteit

Andere mobiliteitsmaatregelen

- Ruimtelijk ordeningsbeleid dat uitgaat van nabijheid
- Uitbouw parkeerbeleid dat uitgaat van het STOP-principe
- Invoeren en optimaliseren van (elektronische / financiële) verkeersgeleidingsystemen, ...)
- Technische en planmatige ingrepen die het milieu en de veiligheid ten goede komen
- Regelgeving en handhaving
- Innovatieve oplossingen uitproberen en evalueren

Intergemeentelijke acties

- Onderlinge afspraken maken bij grotere evenementen

4.2.3 Biodiversiteitscharter

In 2014 ondertekende de gemeente Kalmthout het Charter voor Biodiversiteit. Een aantal gebiedsgerichte acties heeft specifiek betrekking op mobiliteitsaspecten:

- Actiepunt 2 – Het opwaarderen en verbinden van bestaande trage wegen: Trage Wegen zijn belangrijk voor zachte weggebruikers, maar vervullen ook een functie voor natuurontwikkeling. Ze zorgen voor een ecologische verbinding tussen natuurgebieden waardoor tal van planten en dieren zich kunnen verspreiden over een groter gebied.
- Actiepunt 4 – Uitbreiden en verbinden van kleine natuurgebiedjes: Trage wegen kunnen een functie vervullen bij het verbinden van kleine natuurgebiedjes die zijn gevormd tijdens de ruilverkaveling.
- Actiepunt 6 – Het ecologisch beheren van gemeentelijke bermen: De gemeentelijke bermen worden ecologisch gemaaid overeenkomstig het gemeentelijk bermbeheerplan en het bermdecreet. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar ruilverkavelingswegen.

Door bij inrichting, beheer en onderhoud van trage wegen en wegbermen rekening te houden met het biodiversiteitscharter, wordt bijgedragen aan het vergroten van de biodiversiteit binnen de gemeente.

4.2.4 Advies welzijnsraad 'Mobiliteit en beweging'

De Welzijnsraad wil het gemeentebestuur aansporen om bij de keuze van mobiliteitsmaatregelen naast alle technische aspecten bij de uitvoering, ook de focus te leggen bij de gezondheid van de inwoners. Luchtkwaliteit en omgevingslawaai spelen hierbij een belangrijke rol en verkeer is een belangrijke veroorzaker van een ongezonde omgeving, vooral direct rondom de wegen.

De welzijnsraad pleit ervoor dat bij elke maatregel die getroffen wordt in het mobiliteitsvraagstuk gezondheid wordt opgenomen als belangrijk criterium. Lokale inspanningen kunnen immers een impact hebben op zowel de luchtkwaliteit als het omgevingslawaai en dus zo ook op de gezondheid van de inwoners.

Om dit concreet te maken adviseert de welzijnsraad om bij de actualisering van het gemeentelijk mobiliteitsplan enkele verbeterpunten op te nemen, m.n.:

In functie van mobiliteit:

- Streven naar een energiezuinig gemeentelijk wagenpark.
- Blijven streven naar voldoende openbare rechtstreekse mobiliteitsmogelijkheden binnen de eigen gemeente en de ruimere omgeving, o.a. ziekenhuis Klina,...
- De walkability-index bij nieuwe projecten in acht nemen, d.w.z. dat gekeken wordt naar een goede bereikbaarheid van de winkels, dienstverlening,... in de nabije omgeving zodat mensen te voet of met de fiets kunnen gaan.

In functie van beweging en veilige schoolomgeving:

- Toepassen van het STOP-principe (stappen – trappen – openbaar vervoer – personenwagen).
- De mogelijkheid onderzoeken voor het aanleggen van verlengde plateaus aan de scholen. Om de blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtvervuiling rond scholen te beperken kan ook gewerkt worden met een autovrije zone, Kiss and Ride-zones, verbod stationair draaien, ...

De adviezen zijn overgenomen en verwerkt in het voorliggende mobiliteitsplan.

4.3 Regionale samenwerking

4.3.1 Vervoerregio's

Vlaanderen is opgedeeld in vervoersregio's. Voor deze vervoerregio's werden er vervoerregioraden opgericht die ieder een overkoepeld mobiliteitsplan opmaken. De acties die daaruit voortkomen, worden doorvertaald in een gewestelijk investeringsprogramma. In het najaar van 2020 moet de visie van de vervoerregioraad vertaald worden op het terrein: dan zullen alle vernieuwingen voelbaar worden voor de reizigers. Hoe het gelaagd vervoersmodel (zoals voorzien binnen de Basisbereikbaarheid) er uiteindelijk uit zal zien, is op dit moment nog niet gekend.

De noodzakelijke verbindingen binnen en tussen deze vervoersgebieden zijn bepaald op basis van de gewenste relaties. De vervoersstromen zijn gebundeld tot sterke lijnen. Het is onmogelijk om overal rechtstreekste verbindingen aan te bieden. Daarom worden knooppunten voorzien om een optimale overstap aan te bieden. Het wensnet geeft weer welke openbaar-vervoerrelaties geboden moeten worden en de minimum frequenties en minimale commerciële snelheid.



Figuur 3 – Wensnet Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn

Aanvullende openbaar vervoerverbindingen worden binnen de vervoerregio bepaald en zijn op dit moment nog niet gekend.

4.3.2 Bovengemeentelijk lokaal openbaar vervoer

In 2016 heeft Timenco (nu TRIDÉE) de studie 'Lokaal openbaar vervoer – een verkenning' uitgevoerd naar de mogelijkheden om het doelgroepenvervoer samen met de omringende gemeenten anders in te richten. Deze studie kadert binnen de nieuwe ontwikkelingen rondom 'Basisbereikbaarheid'. De gemeenten Brasschaat, Kalmthout, Wuustwezel en Brecht waren betrokken bij deze studie.

In de studie is een inventarisatie gemaakt van het huidige lokale vervoersaanbod en zijn verschillende scenario's onderzocht op haalbaarheid van een bovenlokaal geïntegreerd aanbod. Het voorstel van deze studie is om met buurgemeenten te komen tot een gezamenlijk netwerk, gebaseerd op het buurtbus-concept. Het doel is om meer reizigers aan te trekken door meer gebieden te bedienen. Daarbij wordt afgestapt van het idee dat iedere dag dezelfde route meerdere malen wordt gereden. De kern van het voorstel is een onderscheid tussen spits- en dallijnen:

- De spitslijn rijdt alle dagen tijdens de ochtend- en avondspits een vast traject en dit gedurende alle weekdays.
- De dallijnen rijden tussen de spitsmomenten in en de route varieert naargelang de dag.

Als vervolg op deze studie is in 2017 een indiening gedaan voor een LEADER-project. Het gaat hier om een innovatief traject:

- spits- dallijnen, gestuurde vraag
- bovengemeentelijk
- vanuit de lokale besturen zelf
- (past momenteel niet in een regulier programma)

De integraliteit speelt hierbij een cruciale rol: bereikbaarheid zorg en bedrijventerreinen vanuit en in het platteland. Het gaat om een bovensectoraal project. Bovendien zijn de gemeenten van plan om na een proefperiode van 2 jaar verder te gaan – na evaluatie en eventuele bijstellingen. Het is immers belangrijk dat bewoners van het platteland (vanuit de kernen) bereikbaar blijven met lokaal openbaar vervoer. Dit is als actie opgenomen in het voorliggende mobiliteitsplan.

4.3.3 Kalmthoutse Heide

De Kalmthoutse Heide is een grensoverschrijdend natuurpark. Een netwerk van wandelpaden en fietsroutes ontsluit het gebied. Om bezoekers aan te trekken en stromen goed te geleiden, wordt in het 'Beleidsplan Beheer en Inrichting 2014-2019 Grepark De Zoom – Kalmthoutse Heide' (BBI) voorgesteld om 4 poorten te ontwikkelen die goed herkenbaar zijn, waar tenminste 200 parkeerplaatsen voor auto's beschikbaar zijn en die zo optimaal mogelijk aanhaken bij openbaar vervoer. Daarnaast wordt gestreefd naar opvangparkings en bewegwijzering er naar toe.



Figuur 4 – Voorstel bewegwijzering Kalmthoutse Heide

De 'Poort Vroente' is een belangrijke en zeer bekende entree tot de Kalmthoutse Heide en het kan er soms erg druk zijn. Daarom is het ook van belang om beter aan te haken bij het station Heide dat op 1,5 kilometer afstand ligt. De Kalmthoutse Heide moet liefst ook vanaf de belangrijke wegen worden aangeduid, zowel vanaf de snelweg A4/A12 als vanaf het onderliggende wegennet (primaire en secundaire wegen). Het is de bedoeling dat het verkeer richting Poort Vroente wordt bewegwijzerd.

Bewegwijzering naar de Vroente is opgenomen in het voorliggende mobiliteitsplan.

De **Putsesteenweg** (N111) doorsnijdt de rand van het Grenspark en geeft tevens toegang tot Poort Vroente. Momenteel zijn er geen aanliggende fietspaden voorzien. BBI zou graag zien dat hier vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd en dat bekeken wordt welke maatregelen genomen kunnen worden om het karakter van de Putsesteenweg om te buigen van een doorsnijdende weg in de richting van een natuur- en bezoekersvriendelijke ontsluitingsweg. De gemeente is hier inmiddels mee bezig.

De **Verbindingsstraat** in Kalmthout biedt vanuit het noorden toegang tot de parking 'Noord Grenspark' en vanuit het oosten (via de Frans Raatstraat/Kastanjedreef) toegang tot parking zuid. Volgens het BBI komen er rondom de Verbindingsstraat verschillende functies samen en is er nood aan verbetering:

- scheiden van gebruikersgroepen (ruiters, voetgangers, fietsers) – er komt waarschijnlijk een ruiterspad
- ruimte scheppen voor nieuwe routes
- zo nodig optimaliseren van de parkeerplaatsen

Hierbij verdient het de voorkeur om fietsverkeer te stimuleren en gemotoriseerd gebruik te beperken. De gemeente neemt dit op in het actieplan.

De Poort Vroente is nog niet opgenomen in het knooppuntennetwerk. Dit is wel wenselijk. Tussen knooppunt 25 en 81 loopt een fietsroute die door de oostelijke rand van het Grenspark loopt.

II. RICHTINGGEVEND DEEL

5 Operationele doelstellingen

5.1 Strategische doelstellingen voor het Kalmthoutse mobiliteitsbeleid

Op basis van de Vlaamse doelstellingen heeft Kalmthout 9 strategische doelstellingen gedefinieerd (zie ook paragraaf 2.3).

	Vlaamse doelstelling				
	Bereikbaarheid	Toegankelijkheid	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Natuur & milieu
Strategische doelstellingen voor Kalmthout					
1) Veilig verkeer					
2) Een compacte woonband					
3) Attractieve winkel- en dorpskernen					
4) Leefbare woonwijken					
5) Een leesbaar wegennet					
6) Minder autoverplaatsingen op korte afstanden					
7) Een goed fiets- en voetgangersnetwerk					
8) Openbaar vervoer en co-modaliteit op maat					
9) Logische routes voor auto en vrachtverkeer					

Tabel 3 – 9 Strategische doelstellingen voor Kalmthout

5.2 Operationele doelstellingen

De strategische doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 2.3. zijn gekoppeld aan het Vlaamse beleid, en algemeen en abstract. Aan de 9 strategische doelstellingen zijn operationele doelstellingen gekoppeld die specifiek zijn voor het beleid in Kalmthout. Als tijdshorizon is voor 2025 gekozen.

Strategische doelstelling 1: Veilig verkeer

- Terugdringen van het aantal ongevallen
 - Inzetten op een inherent verkeersveilig verkeerssysteem
 - Inzetten op gedragsverandering
 - Aanpakken ongevalslocaties
- Verbeteren van de (subjectieve) veiligheid op schoolroutes
 - Verbeteren van onveilige locaties op schoolroutes met focus op fietsers en voetgangers
 - Verbeteren verkeersveiligheid rondom scholen

Strategische doelstelling 2: Een compacte woonband in open ruimte

- Woonband versterken
 - Inzetten op inbreidingslocaties
 - Versterken van ontwikkelingen rondom de stations en winkelgebieden
- Inzetten op ontsnippering
 - Aanleg van nieuw infrastructuur maximaal beperken
 - Hinder door (nieuwe) infrastructuur minimaliseren

Strategische doelstelling 3: Attractieve dorpskernen

- Verhogen van de verkeersleefbaarheid van winkelgebieden en dorpskernen
 - Verminderen doorgaand verkeer in verblijfsgebieden
 - Verminderen hinder vrachtverkeer
- Winkelgebieden en dorpskernen aantrekkelijker maken voor langzaam verkeer
 - Verhogen kwaliteit van de fietsvoorzieningen
 - Verhogen van de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen
 - Verhogen van de oversteekbaarheid van de winkelgebieden en dorpskernen

Strategische doelstelling 4: Leefbare woonwijken

- Verhogen van de verkeersleefbaarheid van woongebieden
 - Gefaseerde uitbreiding van verblijfsgebieden
 - Inzetten op een snelheid waarbij auto's, fietsers en voetgangers veilig gebruik kunnen maken van dezelfde ruimte (gemengd verkeer)¹
 - Verminderen van de hoeveelheid verkeer in verblijfsgebieden

Strategische doelstelling 5: Een leesbaar wegennet

- Vergroten van de leesbaarheid van het wegennet
 - Verblijfsgebieden herkenbaar maken
 - Wegen met een verkeersfunctie aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer

¹ V85 = max 40 km/h V85 = snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden

Strategische doelstelling 6: Minder autoverplaatsingen op korte afstanden

- Nastreven van een duurzamere modal-split
 - Toename van het aantal verplaatsingen met de fiets
 - Toename van het aantal verplaatsingen te voet
- Nastreven van een duurzaam parkeerbeleid
 - Toepassen van parkeernormen bij woningen voor auto's en fietsen
 - Toepassen van parkeerstrategie in winkelgebieden voor auto's en fietsen

Strategische doelstelling 7: Een goed fiets- en voetgangersnetwerk

- Uitbouwen van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor fietsers
 - BFF-routes met fietsvoorzieningen die niet conform de provinciale fietsbarometer zijn, uitrusten met voorzieningen minimaal conform het vademecum
 - Consequent toepassen van herkenbare vormgeving voor functionele fietsroutes
- Uitbouwen van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor voetgangers
 - Trage Wegen beter herkenbaar en toegankelijk te maken
 - Realisatie van fijnere mazen binnen het voetgangersnetwerken binnen een straal van 400 m rondom belangrijke voorzieningen
 - Voetgangersroutes uitvoeren conform het DOD-principe²

Strategische doelstelling 8: Openbaar vervoer en co-modaliteit op maat

- Stimuleren van multimodale verplaatsingen en deel-vervoermiddelen
 - Uitbreiden van deelfietsensystemen bij stations
 - Inzetten op andere vormen van co-modaliteit
- Inzetten op betaalbaar openbaar vervoer en optimaliseren van basisbereikbaarheid
 - Aanbieden van intergemeentelijk lokaal openbaar vervoer binnen het kader van het vierlagige openbaarvervoersmodel

Strategische doelstelling 9: Logische routes voor auto en vrachtverkeer

- Hoeveelheid doorgaand verkeer in de winkel- en verblijfsgebieden verminderen
- Meer doorgaand verkeer via het hoofdwegennet
- Meer vrachtverkeer via het vrachtroutennetwerk

² DOD: Doorgang – Oppervlak – Drempels. Deze drie begrippen kunnen gebruikt om de toegankelijkheid van een route te beoordelen

6 Beleidsscenario – leefbaar Kalmthout

6.1 Inleiding

Versterken van de ruimtelijke kwaliteiten

Kalmthout is een aantrekkelijk gemeente waar het goed wonen en werken is. De mooie landelijke omgeving, de aanwezigheid van de Kalmthoutse Heide alsmede de goede aanknopingspunten met de rest van Vlaanderen via het wegennet en de spoorverbindingen zijn belangrijke troeven. Bovendien heeft de gemeente een mooi aanbod aan scholen, sociale en culturele voorzieningen en winkelgebieden.

Met het nieuwe mobiliteitsplan wordt ingezet op het versterken en verder ontwikkelen van de leefbaarheid waardoor de gemeente ook in de toekomst haar aantrekkelijke karakter behoudt. De kwaliteit van de winkelgebieden en de woonwijken wordt versterkt door het aanbieden van hoge verblijfskwaliteit. Bovendien worden de woonband van Kalmthout en de kernen van Nieuwmoer en Achterbroek verdicht.

Meer verplaatsingen te voet of met de fiets

Door de ruimtelijke opbouw van Kalmthout kunnen woon-, winkel- en werkgebieden voor iedereen eenvoudig en vlot bereikbaar worden gemaakt te voet of met de fiets. Het fijnmazige lokale fietsroutenetwerk sluit aan op de fietsostrade die noord-zuid parallel aan het spoor loopt. Nieuwmoer en Achterbroek worden met goede fietsverbindingen verknoopt met de woonband van Kalmthout. Dit fietsroutenetwerk maakt gebruik van al bestaande verbindingen, maar zal op bepaalde plekken een kwaliteitsverbetering nodig hebben. De stilstaande fiets wordt niet vergeten. Bij bestemmingen en (meergezins)woningen wordt gewerkt aan veilige fietsstallingen. Daarnaast wordt ingezet op Trage Wegen en een kwaliteitsslag van huidige voetgangersvoorzieningen om een aantrekkelijk en fijnmazig voetgangersnetwerk te realiseren. De woonwijken worden onderdeel van verkeersluwe zones waar het goed toeven is voor voetgangers en fietsers.

Openbaar vervoer en multimodale verplaatsingen

Kalmthout heeft maar liefst drie stations en is via verschillende buslijnen verbonden met de buurgemeenten. Bovendien wordt ingezet op doelgroepenvervoer als onderdeel van het concept Basisbereikbaarheid. Openbaar vervoer is perfect te combineren met andere vervoerswijzen. Daarom zet Kalmthout in op multimodale verplaatsingen. Er wordt gewerkt aan goede fiets- en voetgangersroutes naar de bushaltes en stations. Diefstalveilige fietsstallingen horen daarbij. Bij de stations kunnen deelfietsen worden uitgeleend. Hierdoor wordt de verbinding tussen de stations en de toegang tot de Kalmthoutse Heide versterkt voor publiek dat met de trein reist. Ook wordt onderzocht of er een systeem met deelauto's gezet kan worden.

Automobiliteit gestuurd

De auto wordt niet geweerd, maar in de mate van het mogelijke gestuurd. Daar waar doorstroming belangrijk is, wordt gewerkt aan de verbetering ervan. En in de winkelgebieden en woonwijken is de auto juist te gast. Het parkeerbeleid wordt hierop afgestemd. De Kapellensteenweg krijgt een minder belangrijke functie voor doorgaand verkeer zodat de leefbaarheid beter tot zijn recht kan komen. Hetzelfde geldt voor de noord-zuid verbinding N133 in Nieuwmoer. Vrachtverkeer wordt zo goed mogelijk gestuurd via de routes die in het vrachtroutenetwerk zijn voorzien. In de verkeersluwe zones wordt de snelheid verlaagd. Hierdoor ontstaan grote gebieden waar fietsers en auto's veiliger samen gaan.

6.2 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen

De uitgangspunten en maatregelen in deze paragraaf zijn gekoppeld aan de actietabel op pagina 47.

6.2.1 A1. Ruimtelijke planning

Woonband versterken

Korte afstanden zijn positief voor verplaatsingen te voet en met de fiets. Een versterking van de woonband heeft hier een positief effect op. Daarom zet de gemeente in op het versterken van de woonband. Dit is ook een uitgangspunt van het structuurplan³.

Dit betekent bijvoorbeeld:

- Ontwikkeling van de stationslocatie rondom het station van Kalmthout
- Inbreidingslocaties benutten om de nabijheid van diensten te stimuleren
- Verdichten van woonkernen

Inzetten op ontsnippering

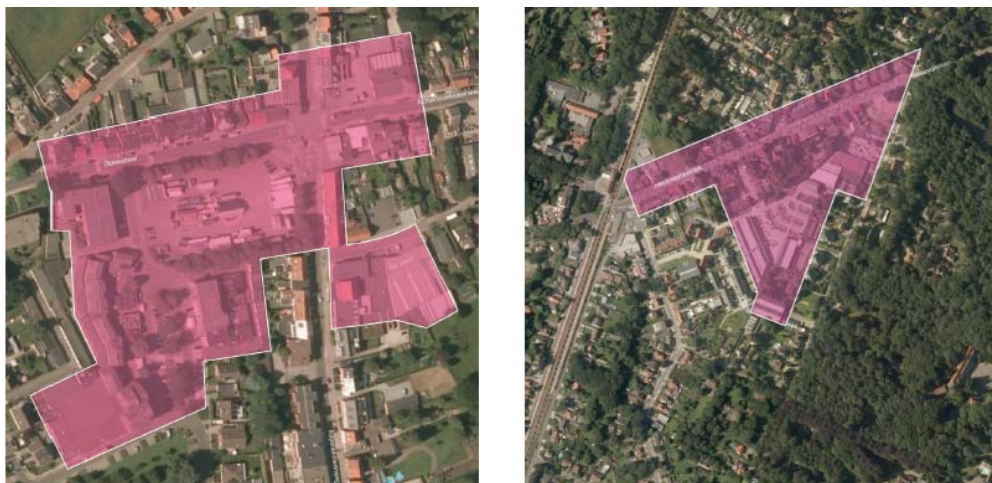
De aanleg van infrastructuur versnipperd de aanwezige natuur- en groengebieden. Verschillende diersoorten ondervinden hinder bij het oversteken van wegen of overleven de oversteek niet. Om dit tegen te gaan, onderzoekt de gemeente bij (her)aanleg van nieuwe wegen de noodzaak tot het nemen van specifieke maatregelen zoals tunneltjes. Dit gebeurt in samenwerking met de dienst Milieu & Groen van de gemeente, AWW en ANB. Op korte termijn speelt deze problematiek voor de volgende wegen:

- Achterbroeksteenweg aan de Aa
- Putsesteenweg

6.2.2 A2. Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid

Mobiliteitsimpact projecten en nieuwe ontwikkelingen beperken

De gemeente wil de mobiliteitsimpact van projecten en nieuwe ontwikkelingen beperken. Dit gebeurt in samenwerking met de dienst Ruimtelijke Ordening (omgeving) van de gemeente. Het bundelen en versterken van ontwikkelingen rondom de stationsomgevingen en kernwinkelgebieden biedt een groter aanbod aan korte afstanden.



Figuur 5 – Kernwinkelgebieden (Ontwerp Structuurplan 2017)

³ Structuurplan Kalmthout 2018 (in herziening)

Bij het uitvoeren van mobiliteitseffectenrapport (Mober) of mobiliteitstoetsen bij nieuwe ontwikkelingen heeft de bereikbaarheid te voet en met de fiets prioriteit.

De gemeente volgt ontwikkelingen in de omgeving van Kalmthout die een mobiliteits-impact op en voert indien nodig overleg met betrokken partijen. Hierbij kan worden gedacht aan de mogelijke heraanleg van de doortocht in Wildert of de selectie van wegen met een kilometerheffing voor vrachtwagens.

Gewenste parkeernormen

Parkeren speelt een belangrijke rol bij het stimuleren van verplaatsingen te voet en met de fiets. Zowel bij de woning als bij bestemmingen moet de fiets een prominente plek hebben. De wagen wordt het liefst bij de woning op eigen terrein geparkeerd. Parkeerplaatsen worden in functie van de woningtypologie bepaald en per project gedefinieerd. Bij woonprojecten en werkgelegenheidslocaties moeten voor fietsen toegankelijke bergingen of fietsenstallingen worden voorzien waar de fiets veilig en droog staat. In de openbare ruimte worden fietsenstallingen bij bestemmingen voorzien. De volgende streefgetallen worden als uitgangspunt genomen:

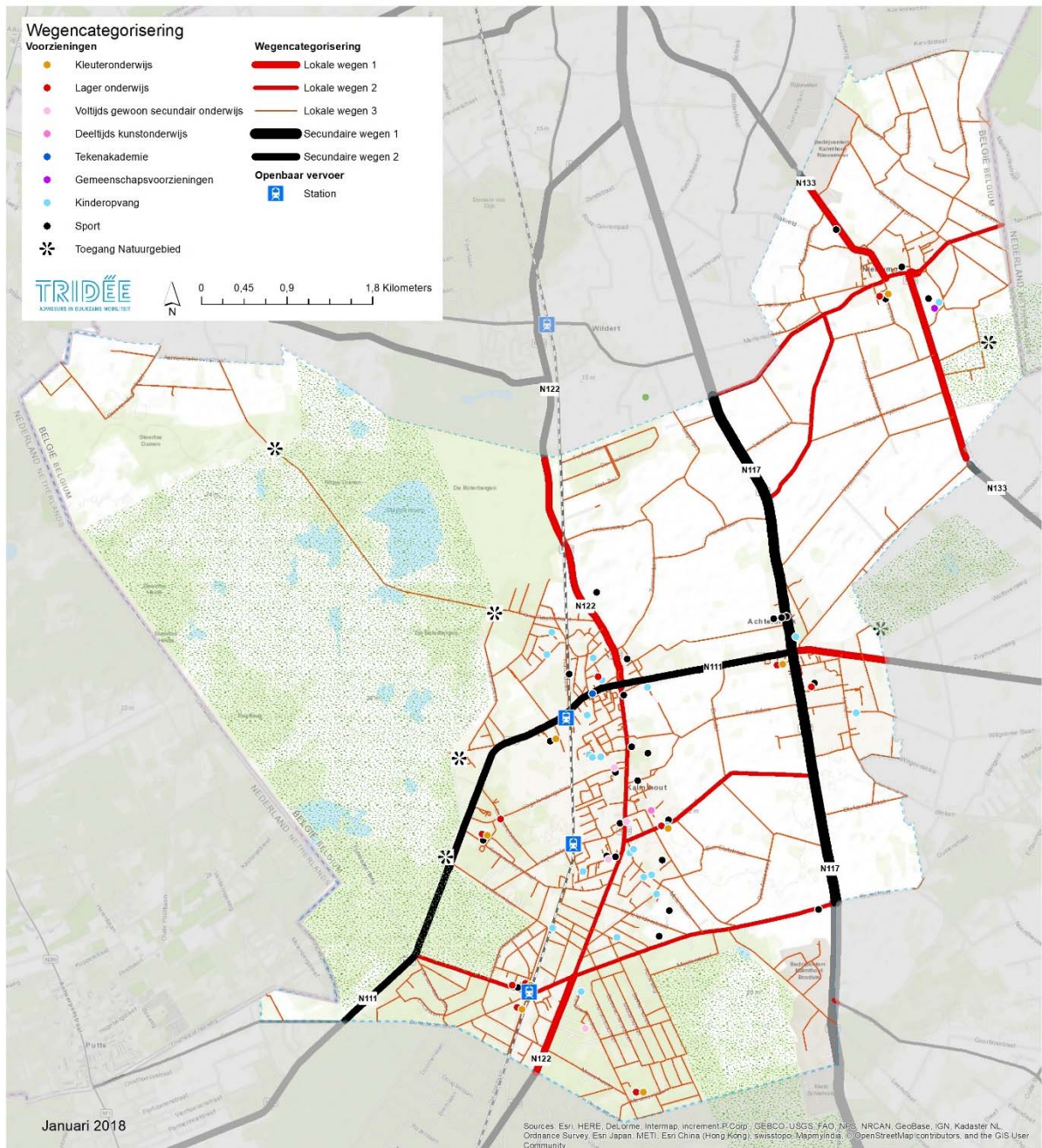
- Woningen
 - 1,5 parkeerplaatsen voor auto's per wooneenheid. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden hierbij in rekening gebracht. Bij luxe wooneenheden kan worden uitgegaan van meer auto's per eenheid, afhankelijk van de grootte van de wooneenheid en de omgeving.
 - Het aantal fietsstaanplaatsen dient afgestemd te worden op het maximaal voorziene aantal bewoners per wooneenheid met minimaal 2 plaatsen per wooneenheid + 1 plaats per bijkomende eenpersoonsslaapkamer of 2 plaatsen in geval een dubbele slaapkamer.
 - De fietsenstalling moet worden voorzien in een toegankelijke berging of afzonderlijke fietsenstalling, bij voorkeur gelijkgronds.
- Werkgelegenheidslocaties
 - Voldoende plaatsen in toegankelijke afgesloten ruimte of afzonderlijke fietsenstalling – aantal plaatsen afhankelijk van mobiliteitsprofiel bedrijf
- Winkelgebieden en rondom voorzieningen
 - Parkeren op eigen terrein als voorkeur
 - Straatparkeren beperkt in functie van leefbaarheid
 - Blauwe zone rondom de kernwinkelgebieden
 - Voldoende fietsenstallingen bij voorzieningen en in winkelgebieden

Voor deelauto's en elektrische wagens worden voorkeursparkeerplaatsen voorzien. De Daarnaast onderzoekt de gemeente waar oplaadpunten nodig zijn voor elektrische wagens.

6.2.3 A3. Wegencategorisering

Wegencategorisering

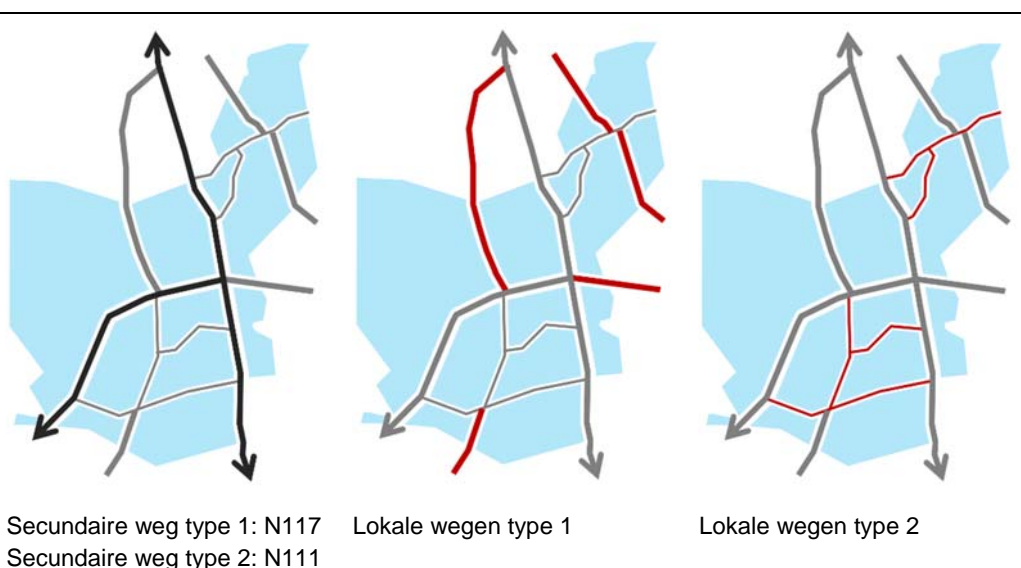
De wegencategorisering bepaalt welke functie de verschillende straten en wegen hebben en welk gebruik gewenst is. De categorie is vervolgens belangrijk bij het bepalen van de gewenste snelheid en inrichtingsprincipes (zie hiervoor B4).



Figuur 6 – Wegencategorisering

Het wegennet voor Kalmthout wordt opgebouwd uit lokale wegen type 1, 2 en 3 en secundaire wegen type 1 en 2 (zie voor beschrijving verderop). Een weg heeft idealiter één functie die het belangrijkste is: verbinden, verzamelen/distribueren of toegang geven. Figuur 7 toont het principe waar in Kalmthout van wordt uitgegaan:

- De secundaire wegen hebben binnen Kalmthout vooral een verkeersfunctie voor doorgaand verkeer. Ze **verbinden** op bovenlokaal niveau.
- De lokale wegen type 1 hebben vooral een verkeersfunctie voor verkeer binnen Kalmthout en **verbinden** lokale herkomst- en bestemmingsgebieden.
- De lokale wegen type 2 hebben vooral een functie in het **verzamelen** van verkeer in herkomstgebieden en **distribueren** van verkeer binnen bestemmingsgebieden.
- De lokale wegen type 3 hebben vooral een functie in het **toegang geven** aan percelen die langs een straat liggen (blauwe gemarkeerd in onderstaande figuur).



Figuur 7 – Lokale en secundaire wegen

Secundaire wegen

De secundaire wegen worden vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) en onderverdeeld in drie types:

- Secundaire wegen type 1 – verbindingsfunctie op regionaal niveau (N117)
- Secundaire wegen type 2 – verzamelfunctie op regionaal niveau (N111)
- Secundaire wegen type 3 – verbindingsfunctie voor OV of fiets op bovenlokaal niveau (komt niet voor in Kalmthout)

De hoofdfunctie van een **secundaire weg type 1** is het verbinden van locaties op regionaal niveau. Tegelijkertijd verzamelen ze verkeer binnen kernen en geven ze ook toegang tot functies langs de weg. Hierdoor moet er vaak een evenwicht gevonden worden tussen de stroomfunctie en de leefbaarheid in de omgeving. De N117 is een secundaire weg type 1.

Secundaire wegen type 2 hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau. Zij zijn slechts in tweede instantie verbindend. Het toegang verlenen tot functies langs de weg is belangrijker dan bij secundaire wegen type 1. De N111 is een secundaire weg type 2.

Lokale wegen

De gemeente legt de lokale wegen vast. Kalmthout heeft ervoor gekozen om gemotoriseerd verkeer waar mogelijk te bundelen en grote verblijfsgebieden te creëren waar voetgangers en fietsers ruim baan krijgen. Daarnaast is het belangrijk om de leefbaarheid van de handelslinten te waarborgen door de verkeersfunctie hiermee in overeenstemming te brengen.

Het overgrote deel van de lokale wegen geeft alleen toegang aan erven en percelen. Dit zijn de **verblijfsgebieden** met **lokale wegen type 3** die primair bedoeld zijn voor verkeer dat daar een herkomst of bestemming heeft. Hier staat het verblijven centraal wat betekent dat er lage snelheden en weinig autoverkeer gewenst is.

De **lokale wegen type 2** verzamelen verkeer uit de verblijfsgebieden en zijn gebiedsontsluitingswegen. Langs deze wegen liggen ook belangrijke winkelgebieden en veel voorzieningen waardoor de leefbaarheid erg belangrijk is, bijvoorbeeld rondom de Kapellensteenweg, de Beauvoislaan, Heikantstraat en Nieuwmoer-Dorp. De lokale wegen 2 leiden verkeer uit de verblijfsgebieden naar wegen van een hogere orde: lokale wegen type 1 of secundaire wegen.

De **lokale wegen type 1** hebben een belangrijker verkeersfunctie dan de lokale wegen 2 en vormen een verbinding met de buurgemeenten de secundaire wegen.

Overzicht van straten en wegen per wegcategorie

De wegencategorisering van de gemeente wordt op een aantal punten aangepast om de leefbaarheid van de kernen en het buitengebied te vergroten en het verschil in functie van de weg duidelijker te maken. De voorgestelde secundaire wegen zijn hetzelfde als in het voorgaande mobiliteitsplan. Voor de lokale wegen wijkt de voorgestelde wegencategorisering op een aantal punten af van de huidige. Er is bijvoorbeeld voor gekozen om de functie van de Kapellensteenweg en Nieuwmoer-Dorp gedeeltelijk te veranderen van lokale weg 1 naar lokale weg 2.

Tabel 4 geeft de categorisering volgens het mobiliteitsplan 2004 en het huidige voorstel weer. De wijzigingen zijn gemarkeerd met een gearceerde cel.

	Mobiliteitsplan 2004	Mobiliteitsplan 2018
Brasschaatsteenweg (N117)	Secundaire weg 1	Secundaire weg 1
Klinkaardstraat – Putsesteenweg – Heuvel – Achterbroeksteenweg (N111)	Secundaire weg 2	Secundaire weg 2
Noordeind – Dorpsstraat – Kapellensteenweg (ten zuiden van Beauvoislaan) (N122) Kalmthoutsesteenweg Essensteenweg – Wuustwezelsteenweg	Lokale weg 1	Lokale weg 1
Kapellensteenweg (tussen Beauvoislaan en Statiestraat) (N122) Nieuwmoer-Dorp (tussen Essensteenweg en Wuustwezelsteenweg)	Lokale weg 1	Lokale weg 2
Max Temmermanlaan – Beauvoislaan – Heikantstraat, Foxemaatstraat N111 (Kalmthoutsesteenweg) Zilverenhoeksteenweg – Nieuwmoer-Dorp (tot Essensteenweg) – Jos Tilborghstraat Darm	Lokale weg 2	Lokale weg 2
Zwanenberg – Handelaar	Lokale weg 2	Lokale weg 3
Alle overige straten en wegen	Lokale weg 3	Lokale weg 3

Tabel 4 – Wegencategorisering mobiliteitsplan 2004 en huidige voorstel

Herkenbare wegcategorieën

Om de leesbaarheid van de verschillende wegcategorieën te vergroten, zijn inrichtingsprincipes bepaald voor de wegtypes die in Kalmthout voorkomen. Deze inrichtingsprincipes ondersteunen de functie die de weg heeft. Uitgangspunt is dat een weg zo veel mogelijk zelfverklarend is door het hanteren van de volgende principes:

- consistentie (binnen één categorie),
- continuïteit (overal doorvoeren),
- uniformiteit (overal hetzelfde doorvoeren).

Wegenstructuur: verkeer op de juiste categorie

In verkeersluwe verblijfsgebieden is gemengd verkeer het uitgangspunt. Voor het goed functioneren van gemengd verkeer is het belangrijk dat de wegen vooral worden gebruikt door lokaal verkeer (zie ook paragraaf 6.3.2) en dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie (secundaire wegen en de lokale wegen 1 en 2). Bovendien is het belangrijk dat het verkeer in verblijfsgebieden rustig rijdt zodat er veilig gemengd kan worden gemengd. Daarom zet de gemeente in op de volgende principes:

1. Doorgaande wegen zo aantrekkelijk mogelijk maken (pull maatregel)
2. Duidelijk onderscheid tussen verblijfsgebied en doorgaande wegenstructuur door middel van poorten en inrichting (ongewenst en onbedoeld verkeer vermijden)
3. Waar nodig maatregelen binnen het verblijfsgebied zoals knippen of snelheidsremmers (doorgaand verkeer ontmoedigen of onmogelijk maken)
4. Reguleren van het gebruik voor bepaalde voertuigsoorten (landbouwverkeer, vrachtverkeer,...).

De inrichtingsprincipes worden verder toegelicht in werkdomein B4 – (Her)inrichting van wegen.

6.3 Werkdomein B – Netwerken per modus

De uitgangspunten en maatregelen in deze paragraaf zijn gekoppeld aan de actietabel op pagina 42.

6.3.1 B1. Voetgangersvoorzieningen

Voetpaden en voetgangersroutes

De gemeente vindt het belangrijk om een fijnmazig en goed uitgerust netwerk van toegankelijke voetgangersroutes verder uit te bouwen. Waar mogelijk worden doorsteekjes gerealiseerd en Trage Wegen geïntegreerd in het voetgangersnetwerk. De inventarisatie van Trage Wegen biedt hiertoe een belangrijk uitgangspunt. Daarnaast worden belangrijke Trage Wegen van namen voorzien.

De gemeenten onderzoekt de mogelijkheid voor het uitbouwen van 'groene functionele belevingstrajecten' (GFB-trajecten). GFB-trajecten leiden fietsers en wandelaars op een snelle, aangename en gezonde manier naar school, het werk of het centrum. Ze zijn een mooi alternatief voor verplaatsingen langs drukke en onveilige autowegen met fijn stof. Trage Wegen kunnen hier perfect onderdeel van uitmaken. De Vlaamse Overheid (Departement Omgeving) wil de gemeenten de komende jaren stimuleren bij de aanleg van dergelijke trajecten.

De kwaliteit van voetgangersroutes is belangrijk en moet bij herinrichting worden uitgevoerd conform de richtlijnen in het vademecum Toegankelijk publiek domein. Het DOD principe vormt het uitgangspunt: Doorgang, Oppervlak, Drempels conform eisen aan toegankelijkheid. Trage Wegen die binnen het voetgangersnetwerk een cruciale

schakel vormen, worden bij voorkeur ook volgens het DOD principe uitgevoerd. De gemeente voert regelmatig toegankelijkheidsaudits uit.

Voor straten en wegen met zeer weinig verkeer wordt geopteerd voor een maximum snelheid van 30 km/u en gemengd verkeer. Ook voetgangers mogen gebruik maken van de rijloper en aparte voetpaden zijn niet noodzakelijk. De kwaliteit van de voetgangersroute wordt verhoogd doordat er minder drempels en obstakels zijn. Nieuwe woonstraten worden volgens dit principe uitgevoerd. In bestaande woonwijken kan dit principe bij herinrichting worden toegepast.

Schoolomgevingen

De gemeente hecht grote waarde aan een veilige en aangename inrichting van de schoolomgevingen en de routes naar de scholen. Schoolomgevingen worden uniform herkenbaar gemaakt door middel inrichting en aanduiding van de schoolomgeving en eventueel accentverlichting.

In samenwerking met de politiezone Grens worden regelmatig schoolbereikbaarheidskaarten opgesteld. De gemeente werkt aan het verminderen van onveilige punten op schoolroutes. Extra aandacht wordt hierbij gegeven aan zwaar verkeer en (school)bussen in schoolomgevingen.

Daarnaast stelt de gemeente zich als doel dat zo veel mogelijk kinderen met de fiets naar school gaan. De gemeente ondersteunt de scholen bij het opstellen van schoolvervoersplannen en ondersteunt verschillende soorten maatregelen die daaruit voortvloeien: instellen schoolstraat, kiss&ride zones, fietspool, handhaving, etc.

6.3.2 B2. Fietsroutenetwerk

De gemeente wil een fietsbare gemeente zijn en wil stimuleren dat voor dagelijkse functionele verplaatsingen over korte afstand zo veel mogelijk de fiets wordt gekozen. Zeker voor afstanden tot 7 kilometer is de fiets een prima vervoermiddel. De gemeente vindt het belangrijk dat allerlei soorten gebruikers (van kinderen tot ouderen) veilig en comfortabel kunnen fietsen. De infrastructuur moet geschikt zijn voor elektrische fietsen en bakfietsen. Ook de stilstaande fiets is een aandachtspunt. Zowel bij de woning als bij bestemmingen moeten voorzieningen aanwezig zijn om de fiets veilig te kunnen stallen, met aanbindmogelijkheid en liefst droog.

Voor een goed fietsklimaat zijn fietsvriendelijke verblijfsgebieden een cruciaal onderdeel. Hier begint of eindigt immers het merendeel van alle fietsverplaatsingen. Een verblijfsgebied is fietsvriendelijk als er weinig autoverkeer is en de snelheid is aangepast zodat het veilig is. Binnen verblijfsgebieden met een beperkte verkeersfunctie gelden de volgende uitgangspunten:

- **Gemengd verkeer** vormt het uitgangspunt op wegen met weinig verkeer. Om de veiligheid van fietsers te waarborgen, moet de snelheid aangepast zijn tot 30 km/u of max 50 km/u met heel weinig autoverkeer.
- **Fietsuggestiestroken** worden voorzien op fietsroutes met veel fietsverkeer waar het nodig is om extra te wijzen op de aanwezigheid van fietsers. Bovendien kunnen fietsuggestiestroken de leesbaarheid van een route bevorderen. Fietsuggestiestroken worden vermeden in combinatie met een hoge parkeerdruk.
- **Fietsstraten** kunnen worden aangelegd om extra nadruk te vestigen op een fietsroute en het comfort van fietsers te vergroten. Auto's moeten met aangepaste snelheid rijden (max 30 km/u) en mogen fietsers niet inhalen.
- **Landbouwwegen en fietswegen** kunnen in het buitengebied worden ingesteld. Hier geldt een snelheidsregime van 30 km/u. Een landbouwweg is toegankelijk voor (landbouw)verkeer dat een bestemming langs deze weg heeft.

Welke fietsinfrastructuur: scheiden of mengen?

Een belangrijk uitgangspunt bij de keuze voor fietsinfrastructuur is de veiligheid en het comfort van fietsers. Onderstaande tabel toont de verschillende soorten infrastructuur gerelateerd aan de intensiteit van fiets en auto en de toegelaten snelheid. Hierbij geldt het volgende uitgangspunt: **mengen als het kan, scheiden als het moet**.

Wegcategorie	Max snelheid km/u	Intensiteit 2 richtingen (mvt/etm)	Fietsnetwerk		
			Basis	Hoofd fietsnetwerk	Snelle fietsroute
Verblijfsgebied (Lokale wegen 3)	30	< 2.500	Gemengd verkeer	Gemengd verkeer of Fietsstraat	Fietsstraat, Fietsweg of Landbouwweg
		2.000 – 5.000		Gemengd verkeer of Fietsuggestiestroken	Fietspad
Verblijfsgebied (Lokale wegen 3)	50	< 2.500	Gemengd verkeer	Gemengd verkeer of Fietsuggestiestroken	
		2.000 – 5.000	Aanliggend fietspad of Fietspad		
Secundaire wegen Lokale wegen 1 & 2	50	Niet relevant	Fietspad (of Parallelweg)		
	70 / 90				

Figuur 8 – Gewenste fietsvoorzieningen⁴

Eisen aan de infrastructuur

Bij het ontwerp van wegen en speciale fietsinfrastructuur voor fietsers worden de richtlijnen in het vademecum fiets als uitgangspunt genomen. Op routes met hoge intensiteiten, veel speedpedelecs of een hoog aandeel bromfietsers, wordt een ruimere maatvoering gehanteerd.

Fietsers moeten een **comfortabele ondergrond** hebben, bij voorkeur van asfalt, maar beton of elementenverharding zijn ook mogelijk mits goed gelegd. Korte gedeeltes van een route (missing links) kunnen onverhard worden aangelegd, op voorwaarde dat er een basis comfort wordt gegarandeerd wat betreft trillingen. Het traject moet goed befietsbaar blijven.

Eisen aan infrastructuur – Fietsers gemengd met ander verkeer

Bij gemengd verkeer wordt uitgegaan van een rijloper zonder middenmarkering. De gebruikte materialen voor de rijloper en de aanvullende verharding kunnen worden gekozen in functie van de omgeving en het verwachte gastgebruik. Op sommige locaties kan worden gekozen voor een gekleurde verharding of elementenverharding om te benadrukken dat de fietser primeert en de auto te gast is (bijvoorbeeld fietsstraat met roodbruin asfalt binnen de bebouwde kom en gekleurd asfalt buiten de bebouwde kom). Dit is echter niet het uitgangspunt.

Voor de **wegbreedte** worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De weg heeft bij voorkeur een breedte van **450-550 cm**. Deze breedte is **inclusief** eventuele **verharde bermen** voor autoverkeer of landbouwvoertuigen.
- Wegbreedtes van **300-350 cm** zijn mogelijk bij zeer incidenteel auto- of landbouwverkeer, maar ongewenst als er zoveel verkeer is dat voertuigen elkaar re-

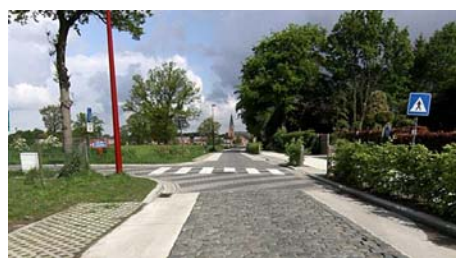
⁴ Eigen bewerking op basis van het Vademecum fiets 2018 en Ontwerpwijzer fiets 2016, CROW

gelmatig moeten passeren omdat er dan te weinig ruimte is voor voertuigen om een fietser veilig te kunnen passeren.

- Breedtes van **600-650 cm** zijn ongewenst omdat de snelheden van autoverkeer vaak hoger worden en fietsers in de verdrukking raken als auto's elkaar passeren en niet wachten totdat de fietser en de auto elkaar gepasseerd zijn.
- **Fietssuggestiestroken** moeten breed genoeg worden uitgevoerd en ieder geval volgens de uitgangpunten in het fietsvademecum. Smalle strookjes brengen de auto alleen dicht bij de fiets of de fietsers dicht bij de rand van de weg waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.
- **Een karrespoor** kan eventueel worden toegepast in situaties waar autogebruik geweerd moet worden. Auto's kunnen elkaar, indien nodig, passeren. Bij materiaalkeuze wordt rekening gehouden met het comfort van de fietser en het gemak om in te halen of eventueel naast elkaar te fietsen.



Goed voorbeeld van een dubbele rijloper of karrespoor. Fietsers die moeten uitwijken kunnen de grasbetonstenen in het midden gebruiken.



Goed voorbeeld van toepassing van een kasseistrook op de Heikantstraat in het Centrum.

Figuur 9 – Voorbeelden inrichting

Aanpassen van de infrastructuur bij gemengd verkeer

Onderstaande overzicht geeft aan welke maatregelen gewenst zijn bij bepaalde situaties waarbij de breedte van de weg, de verharding of de markeringen niet voldoen aan de gewenste uitgangspunten.

1. Weg te breed?
 - Visueel versmallen door belijning
 - Gedeelte van de weg verwijderen
2. Weg te smal bij passerend verkeer?
 - Passeermogelijkheden aanbrenge
 - Fietsvriendelijke bermverharding voorzien
3. Verharding niet comfortabel?
 - Comfortabele strook voorzien
 - Vervangen door ander bijv. asphalt of dolomiet (afhankelijk van omgeving)
 - Indien onverhard: regelmatige inspecties en zo nodig onderhoud
4. Belijning of markeringen aanwezig die geen functie meer hebben?
 - Niet vervangen, laten slijten

Eisen aan de infrastructuur – Fietspaden

Fietspaden bieden comfort indien ze breed genoeg zijn om naast elkaar te fietsen of een langzamere fietser in te halen. Ook is het belangrijk dat de infrastructuur breed genoeg is om buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen een plek te bieden. De vrije breedte van het fietspad moet worden gehandhaafd. Borden en andere objecten moeten op voldoende afstand worden geplaatst en begroeiing langs de route mag de breedte van het fietspad niet verminderen.

Fietspaden worden bij voorkeur aan beide zijden van de rijbaan aangelegd. Er kan voor een **tweerichtingsfietspad** worden gekozen indien er geen functies aan de andere zijde van de weg liggen. Op de kruispunten zijn extra richtingspijlen en fietssymbolen nodig om duidelijk te maken aan naderend autoverkeer dat er ook fietsers uit tegengestelde richting verwacht kunnen worden.

Voor wegvakken gelden minimaal de uitgangspunten van het Vademecum fietsverkeer⁵:

- Breedte:
 - éénrichtingsfietspad minimaal 175 cm, liever 200 cm
 - tweerichtingsfietspad minimaal 250 cm
 - fietssnelweg minimaal 300 cm, breder ifv intensiteit en andere reglementaire medegebruikers
 - fietssuggestiestrook tussen 170 en 200 cm, overgebleven middenstrook varieert van 2,20 m tot maximaal 2,60 m
- Oppervlak:
 - liefst asfalt
 - elementenverharding goed aansluitend en goed gevoegd
- Drempels
 - op- en afritten sluiten goed aan, geen opstaande randen
 - verkeersdrempels zijn sinusvormig en goed fietsbaar

Fietsroutes

Het **lokale fietsnetwerk** valt voor een groot deel samen met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) dat fietsverbindingen tussen verschillende kernen en bovenlokale attractiepolen biedt, maar is fijnmaziger. De fietsostrade (fietssnelweg) vormt een belangrijke noord-zuid as voor fietsverkeer over lange afstanden en voor verplaatsingen binnen Kalmthout. Binnen Kalmthout vormt ook de Kapellensteenweg een belangrijke noord-zuidverbinding voor fietsers. Dit hoofdnetwerk wordt aangevuld met een aantal oost-westverbindingen vanuit Nieuwmoer en Achterbroek die aansluiten op de fietsostrade.

Het BFF wordt uitgetekend door de Provincie. De gemeente wil graag één alternatieve route die onderdeel uitmaakt van het hoofdnetwerk fiets, als functionele route binnen het BFF aanmerken. Het gaat om een belangrijke verbinding met Wuustwezel (gearceerde cel in de tabel).

	Huidige BFF	Voorstel mobiliteitsplan
Fietsostrade langs het spoor	Fietsostrade	Fietsostrade
Secundaire wegen	Functionele route	Functionele route
Lokale wegen 1 en 2 (behalve Max Temmermanlaan)	Functionele route	Functionele route
Darm	Functionele route	Functionele route
Canadezenlaan	Functionele route	Functionele route
Zwanenberg – Handelaar	Alternatieve route	Alternatieve route
Kerkeneind – Heikantstraat – Franseweg	Alternatieve route	Functionele route

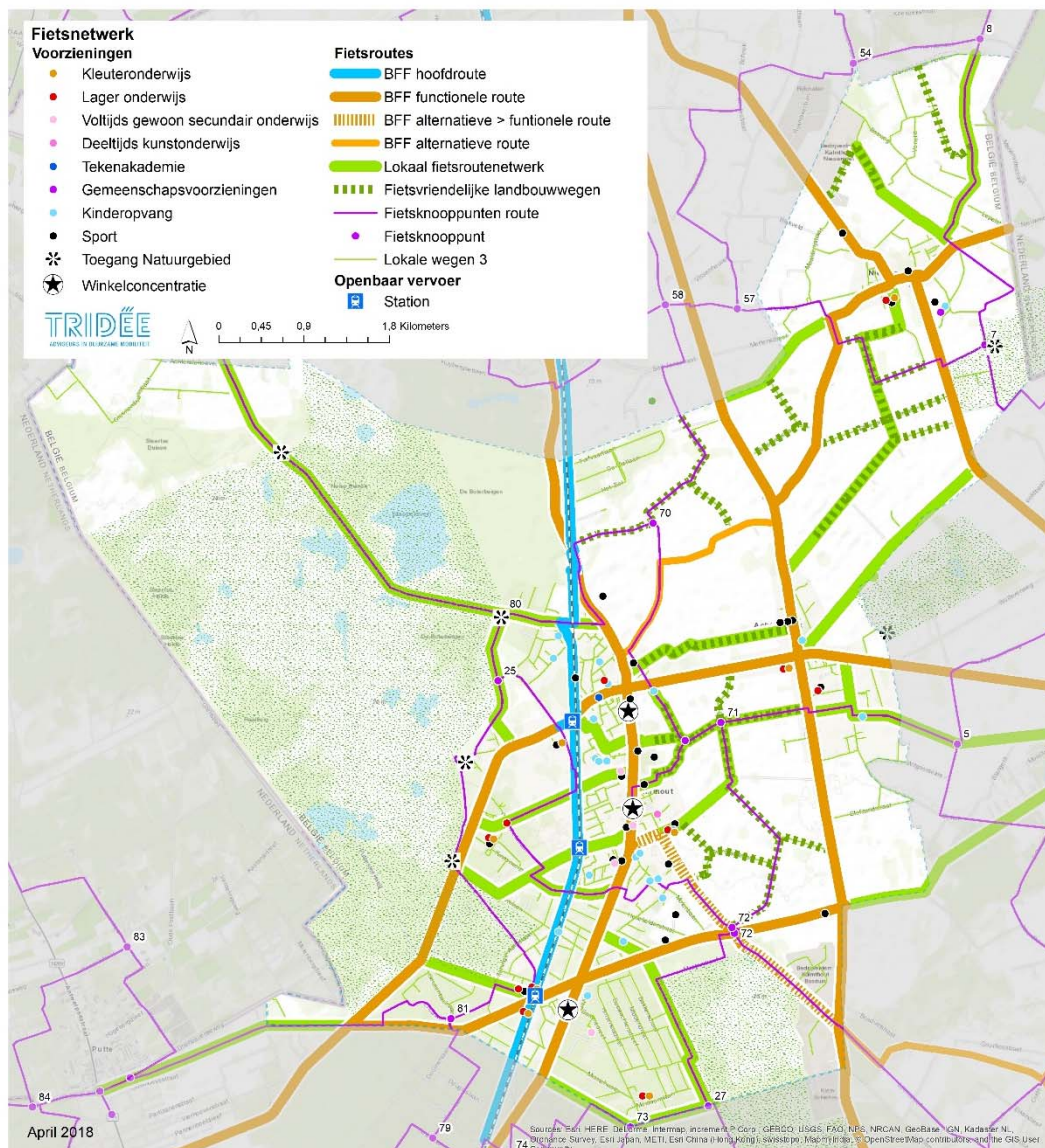
Tabel 5 – BFF huidige en gewenste verbindingen

⁵ Verwijzing gebaseerd op Fietsvademecum 2018. Bij wijziging van de richtlijnen, aangepaste richtlijnen hanteren.

Een aantal landbouwwegen vormt onderdeel van belangrijke lokale fietsroutes voor schooljeugd en woon-werkverkeer:

- Groespolderstraat
- Vossenstraat
- Leyterstraat
- Kruisbos
- Beekdal
- Volkersweg
- Gageltjes
- Beverdonkstraat
- Imkersweg
- Foxemaatdijk
- Den Akkerweg

Onderstaande kaart toont het netwerk van fietsroutes in Kalmthout.



Figuur 10 – Fietsnetwerk

Het netwerk van fietsroutes wordt vormgegeven conform de vijf hoofdeisen fiets:

1. **Direct:** de routes verbinden belangrijke locaties binnen de gemeente met zo min mogelijk omweg.
2. **Aantrekkelijk:** de routes lopen door een aangename omgeving waar het prettig fietsen is.
3. **Samenhangend:** de verschillende routes binnen het fietsnetwerk sluiten logisch op elkaar aan en het vervolg is steeds goed vindbaar.
4. **Comfortabel:** de bestrating is zo egaal mogelijk (liefst asfalt) en aansluitingen zijn zonder drempels of andere obstakels vormgegeven.
5. **Veilig:** zowel op wegvakken als kruispunten worden oplossingen gekozen die de veiligheid van fietsers centraal stellen. Voor de avonduren is een grofmaziger netwerk van fietsroutes beschikbaar dat verlicht is.

Bewegwijzering

De gemeente zet in op het bewegwijzeren van de veiligste fietsverbindingen tussen de verschillende deekernen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties en de fietsostrade. De fietsostrade zelf wordt bewegwijzerd door de provincie en volgens de uitgangspunten van de provincie. De aanleidende routes naar de fietsostrade worden beter herkenbaar gemaakt.

Het knooppuntennetwerk heeft geen knooppunt bij de Vroente, een hoofdtoegang tot de Kalmthoutse Heide. De gemeente zet zich in om hier een knoop te realiseren.

Fietsparkeren

Bij bestemmingen en (meergezins)woningen wordt gewerkt aan veilige fietsenstallingen om de fiets veilig te kunnen stallen, met aanbindmogelijkheid en liefst droog. hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Bij alle bestemmingen is het mogelijk om de fiets veilig te stallen en aan te binden.
- Nieuwe fietsenstallingen worden geplaatst indien er veel losstaande fietsen zijn, of de stallingen gemiddeld voor 80% vol staan.
- Bewaakte stallingen bij de stations Heide, Kijkuit en Kalmthout in samenwerking met andere partijen zoals de politie en de NMBS.
- Bij woningen en woonprojecten wordt bij nieuwbouw of functiewijzigingen (via stedenbouwkundige vergunningen) een lokale norm opgesteld voor private (in-pandige) fietsparkeerplaatsen. De aanvragen worden op maat geadviseerd door de mobiliteitsdienst.
- De behoefte aan fietsenstallingen bij bushaltes wordt gemonitord en indien nodig worden fietsenstallingen bijgeplaatst.
- Weesfietsen worden in samenwerking met de politie verwijderd.

Onderhoud en herstel

De gemeente reserveert jaarlijks een budget voor onderhouds- en herstellingswerkzaamheden. Het gaat daarbij onder andere om de volgende onderwerpen:

- Regelmatig, preventief onderhoud (putten vullen, glasscherven vegen, verzakkingen wegwerken, struikgewas en brandnetels maaien, zwerfvuil opruimen...) en herstellingen na wegenwerken of opbrekingen.
- Wegen en fietspaden worden gestrooid en sneeuwvrij gemaakt volgens het sneeuwruimplan van de gemeente.

6.3.3 B3. Openbaar vervoernetwerk

Kalmthout is per trein goed ontsloten door de aanwezigheid van 3 stations en meerdere treinen per uur. De OV-verbinding met omliggende gemeenten is een aandachtspunt. De reistijden naar bijvoorbeeld Klina in Brasschaat zijn lang en niet direct – er moet minstens 1 keer worden overgestapt. Ook de oost-west verbindingen zijn op dit moment slecht met openbaar vervoer, vooral buiten de spits.

Basisbereikbaarheid toepassen

De gemeente vindt het belangrijk dat er voldoende mogelijkheden worden gewaarborgd om met het openbaar vervoer binnen de gemeente en naar buurgemeenten te reizen. Daarnaast is de gemeente partner bij het opzetten en plannen van routes en mobiliteitsdiensten.

- In samenwerking met de verantwoordelijke partners nagaan welke opties er zijn voor het versterken van de oost-westverbinding met de bus. Het gaat hierbij met name om de verbinding met Wuustwezel, Stabroek en de Antwerpse haven en voorzieningen zoals Klina.
- In samenwerking met buurgemeenten de mogelijkheden verkennen voor het aanbieden van vervoersdiensten voor regionale bestemmingen (aanvullend net en vervoer op maat) binnen het kader van en in overleg met de vervoerregio-raad
- Ondersteunen van initiatieven voor duurzaam woon-werkverkeer door het verstrekken van informatie over de mogelijkheden om het openbaar vervoer te gebruiken, samen te reizen, ... of bedrijfsvervoer in te zetten

Kwaliteit stations en bushaltes

De gemeente zet zich in voor stations en haltes die goed bereikbaar en toegankelijk zijn.

- Regelmatige monitoring van de toegankelijkheid van bushaltes en verbeteringen indien nodig (in samenspraak met betrokken partners)
- Regelmatige monitoring van routes naar bushaltes en stations op toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers
- Monitoring van de hoeveelheid losstaande fietsen bij stations en haltes en indien nodig fietsenstallingen voorzien

Co-modaliteit versterken

De gemeente zet zich in om het gebruik van co-modaliteit te versterken

- Verkenning van de mogelijkheden om deelfietsen in te zetten binnen de gemeenten, bijvoorbeeld in relatie tot de Kalmthoutse Heide
- Peilen van de behoefte aan deelauto's binnen de gemeente en binnen het gemeentelijke apparaat
- Verkennen van de mogelijkheden om deelauto's in te zetten
- Fietsparkeren aan bushaltes

6.3.4 B4. (Her)inrichting van wegen

Snelheden

De gemeente streeft ernaar om de snelheid af te stemmen op de functie van de weg en haar omgeving. Daar waar de verblijfsfunctie primeert, wordt gestreefd naar lage snelheden van autoverkeer. Daar waar de verkeersfunctie de overhand heeft, zijn hogere snelheden en een goede doorstroming gewenst.

Op de secundaire wegen 1 en 2 is de verkeersfunctie primair. De snelheid is hier in principe 50 km/u binnen de bebouwde kom en 70 km/u buiten de bebouwde kom. Uitzondering vormen de schoolomgevingen waar een dynamische snelheidslimiet van 30 km/u geldt.

Lokale wegen 1 en 2 hebben ook een belangrijke verkeersfunctie, naast de verblijfsfunctie in de doortochten. De snelheid is in principe 50 km/u binnen de bebouwde kom en 70 km/u buiten de bebouwde kom, met uitzondering van schoolomgevingen en een gedeelte van het handelslint waar wordt uitgegaan van een dynamische zone-30.

De verkeersluwe verblijfsgebieden bestaan uit de lokale wegen type 3. Binnen de bebouwde kom hebben ze in principe een maximum snelheid van 30 km/u of 50 km/u. Uitzondering vormen bijvoorbeeld woonerven waar de maximum snelheid 20 km/u is. Buiten de bebouwde kom geldt in verblijfsgebieden bij voorkeur een maximum snelheid van 50 km/u. Op fietswegen of landbouwwegen (F99) geldt een maximum van 30 km/u. Deze wegen hebben een zeer beperkte verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer.

In de huidige situatie is er rondom scholen en op een aantal andere wegen al zone 30 ingevoerd. Daarnaast hebben hele rustige en smalle wegen in het buitengebied het statuut landbouwweg met een bijbehorende snelheidslimiet van 30 km/u. De uitbreiding van zone-30 wordt gefaseerd uitgevoerd.

Onderstaande tabel toont de gewenste snelheden per wegcategorie.

	Wegcategorie	Binnen bebouwde kom (bibeko)	Buiten de bebouwde kom (bubeko)
Verkeersfunctie (verbinden of verzamelen)	Secundaire weg 1	Bij schoolomgeving: 30 km/u Rest: 50 km/u	70 km/u
	Secundaire weg 2	Bij schoolomgeving: 30 km/u Rest: 50 km/u	70 km/u
	Secundaire weg 3	Niet van toepassing in Kalmthout	
	Lokale weg 1	Handelslint, schoolomgeving: 30 km/u Rest: 50 km/u	70 km/u
	Lokale weg 2	Handelslint, schoolomgeving: 30 km/u Rest: 50 km/u	70 km/u
Verblijfsfunctie	Lokale weg 3	Voorkeur: zone 30 of 50 km/u	Voorkeur: zone 50 of 30 km/u (fietsweg of landbouwweg)

Tabel 6 – Wegencategorisering en snelheden

Ontwerputgangspunten wegen met een verkeersfunctie

Secundaire wegen 1

De inrichting bestaat uit een 2x2 of een 2x1 rijbanen met een gescheiden verkeersafwikkeling. Fietspaden zijn vrijliggend. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

Secundaire wegen 2

De inrichting bestaat uit 2x1 rijbanen, niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling. Fietspaden zijn vrijliggend. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

Voor de kruispunten worden volgende uitgangspunten toegepast:

- Wegen met verkeersfunctie onderling: rotonde (voorkeur) of conflictvrije verkeerslichten
- Aansluitingen met lokale wegen 3: voorrangskruising

Lokale wegen 1 en lokale wegen 2

De inrichting bestaat uit 2x1 rijbanen. Fietspaden zijn vrijliggend of aanliggend (binnen de bebouwde kom). Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

Voor kruispunten gelden de volgende uitgangspunten:

- Wegen met verkeersfunctie onderling: rotonde of conflictvrije verkeerslichten
- Aansluitingen met lokale wegen 3: voorrangskruising

Ontwerputgangspunten verblijfsgebieden

Principe verblijfgebieden

In verblijfsgebieden primeert de verblijfsfunctie en is de verkeersfunctie ondergeschikt. In deze gebieden is het belangrijk om de verkeersleefbaarheid te verhogen en de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te waarborgen. De volgende soorten verblijfsgebieden worden onderscheiden:

- Verblijfsgebieden met een **beperkte verkeersfunctie** zoals woongebieden en grote delen van het buitengebied. Het gaat hier om lokale wegen type 3 die vooral bedoeld zijn voor het bereiken van de aanwezige herkomsten en bestemmingen. Voor doorgaand verkeer zijn de omliggende wegen van hogere orde bedoeld, bijvoorbeeld de lokale wegen 1 en 2 en de secundaire wegen. Het garanderen van selectieve bereikbaarheid is een effectieve manier om oneigenlijk gebruik van deze wegen tegen te gaan (bijvoorbeeld sluipverkeer).
- Verblijfsgebieden in **centrumgebieden** met een hogere verkeersdruk, zoals de Kapellensteenweg, de Heidestatiestraat, de Statiestraat en Nieuwmoer-Dorp. Het gaat hier om lokale wegen 1 en 2 die worden ingericht als een doortocht. Het profiel van de weg wordt hierbij afgestemd op de omliggende functies. Hierbij wordt extra aandacht besteed aan het comfort en oversteekbaarheid voetgangers en fietsers. Voor automobilisten moet het duidelijk zijn dat de verblijfskwaliteit primeert.

Structuurmaatregelen

De volgende maatregelen dragen bij aan het reguleren van de **hoeveelheid verkeer in verblijfsgebieden**:

- Aantrekkelijk maken van het hoofdnetwerk en doorgaand verkeer binnen de wijk minder aantrekkelijk maken (knippen, éénrichtingsverkeer of snelheidsremmende maatregelen).
- Consequent aanduiden waar het verkeersluwe gebied begint door middel van een poortconstructie.
- Instellen van tijdelijke maatregelen:
 - Een **schoolstraat** wordt toegepast in nauwe samenspraak met de scholen. Het instellen van het statuut schoolstraat biedt de mogelijkheid om gedurende een beperkte tijd de schoolomgeving af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer bij start en einde van de school.
 - Een **speelstraat** is een tijdelijke afsluiting van een straat, bijvoorbeeld tijdens de zomermaanden of de paasvakantie, en wordt door de gemeente waar mogelijk ondersteund. De speelstraat is vooral interessant in buurten waar veel kinderen wonen.
 - Initiatieven voor een tijdelijke inrichting als **leefstraat** worden door de gemeente ondersteund. Ze bieden de mogelijkheid om met tijdelijke maatregelen een autoluwe omgeving in te richten. Samenwerking met geëngageerde omwonenden is hierbij essentieel.

Snelheidsmaatregelen

Om de veiligheid van fietsers, voetgangers, kinderen,... te waarborgen, is een lage snelheid gewenst. Binnen een verblijfsgebied ligt de V85 idealiter op 40 km/u, maar lager is natuurlijk beter.

Om de snelheid te beïnvloeden, **communiceert** de gemeente duidelijk waar verblijfsgebieden beginnen (zowel met een maximum snelheid van 30 km/u als 50 km/u). Het onderscheid met wegen van een hogere categorie wordt duidelijk gemaakt door inrichting van de weg die afwijkt van de wegen met een verkeersfunctie (kruispuntvorm, breedte, belijning,...). **Handhaving** speelt een belangrijke rol binnen het snelheidsbeleid. Regelmatige controles op verschillende locaties dragen bij aan een verlaging van de snelheid. Door middel van **monitoring** wordt de snelheid opgevolgd.

Indien de gewenste snelheid te hoog blijft, worden **aanvullende maatregelen** uitgevoerd:

- Kruispunten met **voorrang van rechts** zodat verkeer steeds moet afremmen bij het naderen van een kruispunt. Aanvullende maatregelen bij voorrang van rechts:
 - Gelijkwaardigheid van de armen benadrukken ter hoogte van het kruispunt (materiaal, breedte, ...)
 - Zichtbaarheid op verkeer van rechts optimaliseren
 - Toepassen van attentering bij slecht zichtbare kruispunten
 - Eventueel toepassen van een verhoogd kruispunt (heeft effect op twee straten)
- Op **wegvakkniveau** wordt de snelheid beïnvloed door de interactie met de omgeving en het wegontwerp. De verblijfsfunctie moet hier centraal staan. Maatregelen in volgorde van voorkeur:
 - Smal wegprofiel – liefst fysiek, eventueel ondersteund met fietsuggestiestroken of kleurverschillen
 - Geen middenbelijning
 - Indien nodig op basis van monitoring: kruisplateaus
 - Indien nodig op basis van monitoring: asverspringing of versmalling.
 - Drempels worden bij voorkeur alleen toegepast als andere maatregelen niet voldoende effect hebben.

Verblijfsgebieden kunnen op de volgende manieren worden aangeduid:

- **zone 30** of **zone 50** in gebieden waar belang wordt gehecht aan een lage snelheid, bijvoorbeeld in woongebieden, rondom scholen en op wegen met veel fietsers of voetgangers. Een zone 30 of zone 50 wordt duidelijk aangegeven door middel van een 'poort', eventueel in combinatie met een snelheidsremmer.
- **dynamische zone 30** heeft de voorkeur in een schoolomgeving langs wegen van een hogere categorie. Hierdoor blijft het gebruik van 30 km/u als snelheidslimiet geloofwaardig.
- **Woonerf** in straten met erg weinig verkeer en waar het verblijfskarakter prevaileert. Afzonderlijke trottoirs worden niet toegepast. De weg kan door iedereen zonder barrières worden gebruikt. De maximum snelheid is 20 km/h.
- **Landbouwweg** of **fietsweg** in het buitengebied waar weinig verkeer is. Hier geldt een snelheidsregime van 30 km/u. Een landbouwweg is toegankelijk voor landbouwverkeer dat een bestemming langs deze weg heeft. Landbouwwegen worden soms ook ruilverkavelingswegen genoemd.

Poorten om overgangen aan te duiden

Voor de weggebruiker is vooral het onderscheid tussen wegen met een verkeersfunctie en verblijfsgebieden van belang. Een consequente inrichting van de weg en een duidelijke overgang dragen bij tot dit onderscheid. De toegangen tot verblijfsgebieden worden geaccentueerd met 'poorten' om een automobilist te attenderen op het feit dat hij een verblijfsgebied binnen rijdt waar andere gedragsregels gelden. Voetgangers en fietsers staan centraal bij de inrichting en vaak is er ook sprake van gemengd verkeer.

Een poort bestaat uit een combinatie van maatregelen:

1. aanduiding snelheidsregime (liefst als zone),
2. attendering van overgang met markering (snelheidssymbool) op de weg),
3. attendering door een portaal aan weerszijden van de weg,
4. aangepast wegbeeld (belijning, materiaal, breedte,...),
5. snelheidsremming indien nodig.



Poorteffect door versmalling met groen en bebording. Bovendien is de voorrang ter hoogte van de poort geregeld wat een snelheidsverlagend effect heeft.

Figuur 11 – Voorbeelden van poorten

Sluipverkeer verminderen

Het aanpakken van sluipverkeer speelt een belangrijke rol in het optimaal laten functioneren van de verblijfsgebieden. De gemeente monitort wijken en straten waar een vermoeden is van sluipverkeer en neemt indien nodig maatregelen. Op korte termijn wordt het sluipverkeer in de Leopoldstraat aangepakt.

De Verbindingsstraat is afgesloten voor autoverkeer en alleen toegankelijk voor vergunninghouders, landbouwvoertuigen en fietsers. De Verbindingsstraat heeft ook een belangrijke functie voor ruiters, voetgangers en fietsers. De komende jaren wordt onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om ervoor te zorgen dat de hoeveelheid autoverkeer en zwaar landbouwverkeer wordt beperkt en het gemotoriseerd verkeer met een aangepaste snelheid rijdt, rekening houdend met de recreanten en overstekende dieren.

Doorstroming waar mogelijk verbeteren

Om ervoor te zorgen dat verkeer zo veel mogelijk de gewenste routes neemt, wordt de doorstroming op het hoofdnet waar nodig verbeterd. Ook wordt nagegaan of recente ingrepen het gewenste effect hebben en of er bijsturing nodig is.

- N117 (kruispunt wordt al vernieuwd): opvolgen effect en indien nodig bijsturen

Daarnaast worden de volgende kruispunten aangepakt om het verkeer beter te sturen volgens de gewenste wegencategorisering:

- Kruispunt Darm – N117
- Kruispunt Zilverenhoeksteenweg – N117
- Kruispunt Kapellensteenweg / Beauvoislaan

Onveilige locaties aanpakken

De jaarlijkse audit van de Politie Zone Grens vormt een waardevolle bron voor de monitoring van onveilige locaties en het bepalen van maatregelen. Dit is een continue proces.

Vrachtverkeer reguleren

Vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in Kalmthout, wordt via het vrachtroutenetwerk bewegwijzerd. De gemeente zet daarbij vooral in op de onderstaande routes.

Bewegwijzering Bosduin:

- via de N117 naar afrit 4 (Sint-Job-in-'t-Goor) van de E19

Bewegwijzering Rijkmaker:

- via de N133, de N117 en de N262 richting afrit 24 (Roosendaal) van de A58

Op een aantal locaties is het aandeel vrachtverkeer te hoog. Hier gaat de gemeente maatregelen treffen om de hoeveelheid vrachtverkeer terug te dringen. Op dit moment gaat het om de volgende locaties:

- Beauvoislaan
- Moleneind en omgeving
- Route Darm – Handelaar

De maatregelen zullen worden bepaald in overleg met de buurgemeenten.

6.3.5 B5. Parkeerbeleid

Parkeren op straat is tot op heden geen groot probleem binnen de gemeente. Wel begint de druk op bepaalde gebieden toe te nemen. De gemeente richt haar beleid daarom op die specifieke zones:

- Blauwe zones koppelen aan winkelgebieden (afstemmen met Ruimtelijk structuurplan)
- Bewegwijzering van de parkeerroute naar Kalmthoutse Heide
- Monitoren van de parkeerdruk bij de stations en in de blauwe zones en indien nodig aanpassen
- Nood naar speciale parkeerplaatsen monitoren, bijvoorbeeld met laadpaal voor elektrische voertuigen of voorbehouden plaatsen voor autodelen.

Voor het parkeren van auto's en fietsen bij **woningen, werkgelegenheidslocaties en voorzieningen** zijn richtlijnen opgenomen in paragraaf 6.2.2 A2. Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid.

Voor **fietsparkeren** zijn richtlijnen opgenomen in paragraaf 6.3.2 B2. Fietsroutenwerk op pagina 34.

6.4 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

De uitgangspunten en maatregelen in deze paragraaf zijn gekoppeld aan de actietabel op pagina 46.

6.4.1 C1. Vervoersmanagement

De gemeente zet in op vervoersmanagementmaatregelen die bijdragen aan een duurzame mobiliteit binnen de gemeente. De maatregelen variëren al naar gelang de thematiek en de betrokken partners.

- Meten is weten: Nulmeting om achteraf het effect van acties te kennen (modal split van gemeente / bedrijf / school is nodig om vooruitgang te meten)
- Opmaak bedrijfsvervoerplan voor OCMW en Gemeente na samengaan
- Ondersteuning politie bij opmaak van een schoolvervoersplan
- Stimuleren opmaak schoolvervoersplannen en koppeling aan beloningscampagne (bijvoorbeeld 10op10 van de provincie,; Sam de verkeerslang, Woensdag Samdag, Beat The Street)
- Aanzetten bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer: bedrijfsvervoerplan, mobiscan via de provincie, deelname aan testacties, etc
- Opstellen vrachtwagenrouteplan (waar nodig overschakelen naar licht elektrische voertuigen of fietslogistiek = tot 400kg)

6.4.2 C2. Tarifiering

Op dit moment is het openbaarvervoersveld volop in beweging. De gemeente zal daarom nader onderzoeken op welke wijze ze wil tussenkomen in tarieven.

6.4.3 C3. Sensibilisering, marketing en informatie

Faciliteren gewenst gedrag

De gemeente zet samen met haar partners in op het faciliteren van het gewenste gedrag. Het gaat hierbij om een verandering richting meer duurzame verplaatsingen en minder solo-autogebruik:

- Communicatie over duurzame verplaatsingsmogelijkheden (Trage Wegen, Fietsnetwerk, voetgangersvoorzieningen, etc)
- Bewegwijzering naar belangrijke plaatsen in gemeente in km en in tijd uitgedrukt voor alle mobiliteitsopties (te voet, fiets wordt vaak vergeten)
- Testacties: gebruik van e-bikes, bakfietsen, ... voor 1 of meerdere weken voor individuele inwoners, handelaars, bedrijven via gemeente

Campagnes en acties

Campagnes en acties worden ingezet om doelgroepen aan te zetten tot een ander gedrag. Onderstaand een aantal voorbeelden van campagnes:

- Campagnes om mensen aan te zetten bewuster om te gaan met mobiliteit (Belgerinkel naar de Winkel, autovrije zondag, etc)
- Het goede voorbeeld geven (gemeentebestuur, bedrijfsleiders, leerkrachten, ...)
- Mobiliteitscampagnes voor thema's, bijvoorbeeld rondom handelsgebieden, ouderen (minder mobiele centrale, handicar, winkelen voor ouderen)
- Informatie rondom zone-30 gebieden
- Aankoop elektrische fietsen

Informereren

Het informeren van inwoners en bezoekers rondom het gewenste verkeersgedrag, draagt bij aan een beter gebruik van het wegennet. Verkeer kan met goede informatie worden gestuurd om overlast te beperken. Informatie rond bijvoorbeeld aangepaste snelheden in verblijfsgebieden draagt bij aan een goede leefkwaliteit.

- Actualisering van het huidige bewegwijzeringsplan van de gemeente
- Informatie rondom bereikbaarheid Kalmthoutse Heide en aanduiding van de gewenste parkeerroute (+online)
- Gerichtte communicatie naar bedrijven en bewoners in verband met gewenste vrachtwagen-routes (doorgaand, leveringen)
- Informatie doorgeven ivm doorgaand verkeer en vrachtroutes (geo.vlaanderen.be)
- Informatie rondom verblijfsgebieden: bedoeld voor verkeer met een bestemming in het verblijfsgebied en rijden met een aangepaste (lage) snelheid.

6.4.4 C4. Handhaving

De gemeente werkt een handhavingsstrategie uit voor de volgende onderwerpen. Uitgangspunt daarbij is dat handhaving efficiënt wordt ingezet en gekoppeld wordt aan monitoring van de problematiek (zie ook volgende punt).

- Handhavingsstrategie snelheid, algemeen en inzet van vaste en mobiele smileys
- Handhaving in verband met voorkeursroutes vrachtverkeer
- Handhavingsstrategie blauwe zones

6.4.5 C5. Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn belangrijk om het effect van maatregelen te bepalen en nieuwe knelpunten op te sporen. Bovendien kunnen dan lessen worden getrokken uit maatregelen die eerder zijn genomen. De effectiviteit van beleid wordt hierdoor verhoogd.

- Opzetten van een permanent netwerk van telpunten op de belangrijkste wegen voor autoverkeer, de belangrijkste fiets- en voetgangersroutes
- Aanvullende monitorings- en evaluatiemaatregelen
- Audit van de ongevallen (door Politie Zone Grens)
- Systematische registratie van klachten

6.4.6 C6. Beleidsondersteuning

Om op de hoogte te blijven van actuele ontwikkelingen en effectieve oplossingen, is regelmatige scholing van medewerkers van de gemeente voorzien. Het gaat dan vooral om deelname aan vormingen over mobiliteitsbeleid en uitvoering door ambtenaren en bestuur.

7 Actieplan

Het actieplan hieronder geeft de acties weer per werkdomein. In excelvorm is deze tabel ook beschikbaar voor:

- Werkprogramma per locatie
- Investeringsprogramma KT, MT, LT
- Beleidsprogramma vanuit doelstellingen
- Takenprogramma per initiatiefnemer

7.1 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Doelstellingen: B = Bereikbaarheid, T = Toegankelijkheid, V = Verkeersveiligheid, L = Leefbaarheid, N = Natuur & Milieu

Termijn: KT = Korte Termijn (0-3 jaar), MT = Middellange Termijn (4-6 jaar), LT = Lange Termijn (7-10 jaar)

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	A.1 Ruimtelijke planning							
1.	Stationslocatie Kalmthout ontwikkelen (nieuw politiekantoor) Inbreiding, diensten dicht bij elkaar	Dorp-Heuvel	L	MT	Apart budget	Ruimtelijk Ordening		Middel
2.	Oversteken / voorzieningen voorzien voor wild bij nieuwe projecten: Achterbroeksteenweg aan de Aa, Putsesteenweg	Heide Achterbroek / Centrum	N	Continue	Apart budget		Milieu & Groen, AWV, ANB	Middel
3.	Ontsnipperingsmaatregelen voor knelpunten huidige infrastructuur en nieuwe infrastructuur		N	Continue		Milieu & Groen		Middel
	A.2 Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid							
4.	Mober of mobiliteitstoets bij nieuwe ontwikkelingen. prioriteit op bereikbaarheid voet en fiets		B	Continue	Personeelskost/ studiekost	Mobiliteit	Ruimtelijk Ordening	Middel
5.	Opvolgen van ontwikkelingen met mobiliteitsimpact in de omgeving van Kalmthout (NX, ...)		N	Continue		Mobiliteit		Middel
6.	Bouwaanvragen en ruimtelijke herinrichtingen toetsen aan parkeernormen		L	Continue		Mobiliteit		Middel
7.	Aanbieden van parkeerplaatsen voor deelauto's en/of elek-		N	Continue	Personeelskost/ stu-	Mobiliteit	Bedrijven	Middel

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	trische wagens en onderzoeken waar laadpunten voor elektrische wagens nodig zijn				diekost			
	A.3 Categorisering wegen							
8.	Kapellensteenweg tussen Kijkuitstraat en Vogelenzangstraat: onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de verkeersleefbaarheid te waarborgen	Centrum	B	KT	Personeelskost/ studiekost	Mobiliteit	AWV, MOW	Middel
9.	Zwanenberg/Handelaar downgraden	Achterbroek Dorp-Heuvel	V	MT	60 €/m ²	Mobiliteit		Middel

7.2 Werkdomein B – De modaliteiten

Doelstellingen: B = Bereikbaarheid, T = Toegankelijkheid, V = Verkeersveiligheid, L = Leefbaarheid, N = Natuur & Milieu

Termijn: KT = Korte Termijn (0-3 jaar), MT = Middellange Termijn (4-6 jaar), LT = Lange Termijn (7-10 jaar)

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen							
10.	Jaarlijkse verbetering voetpaden afhankelijk van noodzaak		T	Continue	<10.000 €	Mobiliteit		Middel
11.	Nieuwe voetpaden naadloos laten aansluiten op rijbaan		T	Continue	Onderhoudsbudgetten	Mobiliteit		Hoog
12.	Jaarlijkse audits bereikbaarheid en toegankelijkheid te voet voor bestaande en nieuwe woon-zorg locaties + acties		T	Continue	Apart budget	Welzijnsraad		Middel
13.	Nieuwe wijken: Trage Wegen integreren en doorsteekjes realiseren (ecologische stepping stones)		B, N	Continue	Geen extra budget	Mobiliteit	Ruimtelijk Ordening, Milieu & Groen	Middel
14.	Trage Wegen herkenbaar maken: opnemen in routenetwerken voetgangers en fiets, bebording, naam-bordjes		B	KT (of al gerealiseerd)	< 10.000 €	Milieu & Groen	Mobiliteit, Milieuraad	Middel

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
15.	Routes in stand houden: actief beleid bij (mogelijke) afsluiting van een Trage Weg		B	Continue	Personeelskost	Mobiliteit		Middel
16.	Mogelijkheid onderzoeken van GFB-trajecten		L	KT	Personeelskost / studiekost	Milieu & Groen	Vlaamse overheid, dep. Omgeving	Middel
B.2 Fietsroutenetwerk								
17.	Aanvragen effectieve wijziging BFF: Kerkeneind – Heikantstraat – Franseweg van alternatieve route naar functionele route	Kalmthout	B	KT	Geen extra budget	Mobiliteit	Provincie Antwerpen	Hoog
18.	N111 Putseseesteenweg fietspaden (gepland 2020)	Heide	V	KT	2.500.000 € (incl. ont-eigening)	AWV	Gemeente, Aquafin	Hoog
19.	Fietspaden N111 Achterbroeksteenweg (gepland)	Kalmthout	V	KT	500.000 €	Mobiliteit	AWV, Riolink	Hoog
20.	Fietspaden N117 Roosendaalsebaan (gepland)	Achterbroek	V	KT	2.600.000 € (incl. ont-eigening)	Mobiliteit	AWV	Hoog
21.	Fietspaden N117 Brasschaatseesteenweg (gepland)	Achterbroek	V	KT	700.000 €	Mobiliteit	AWV	Hoog
22.	Fietspaden N122 Kapellensteenweg	Heide	V	MT	200 €/lm	Mobiliteit	AWV	Hoog
23.	Onderzoeken fietsvriendelijkere inrichting Kapellensteenweg		V	MT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	AWV	Hoog
24.	Fietspaden Heikantstraat	Centrum	V	MT	200 €/lm	Mobiliteit	Aquafin	Hoog
25.	Fietspaden Franseweg	Centrum	V	MT	200 €/lm	Mobiliteit		Hoog
26.	Fietspaden N122 Noordeind	Dorp	V	MT, LT	200 €/lm	Mobiliteit	AWV, Riolink	Middel
27.	Fietsvriendelijke inrichting Nieuwmoer Dorp	Nieuwmoer	V	KT	60€/m ²	Mobiliteit	AWV	Hoog
28.	Fietsstraat Warandalei	Dorp	V	KT	< 50€/m ²	Mobiliteit		Middel
29.	Fietsstraat René Willemenstraat	Dorp	V	KT	< 50€/m ²	Mobiliteit		Middel
30.	Fietsstraat Frans Raatsstraat (onderdeel fietsstrade)	Dorp	V	KT	< 50€/m ²	Mobiliteit	Provincie Antwerpen	Hoog
31.	Onderzoeken mogelijkheid schoolstraat Schooldreef	Dorp	L	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	Scholen	Middel
32.	Onderzoeken mogelijkheid schoolstraat Driehoekstraat	Centrum	L	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	Scholen	Middel
33.	Onderzoeken mogelijkheid schoolstraat Canadezelaan	Heide	L	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	Scholen	Middel

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
34.	Onderzoeken mogelijkheid schoolstraat Ganzendries	Centrum	L	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	Scholen	Middel
35.	Onderzoeken mogelijkheid schoolstraat Kroonstraat	Nieuwmoer	L	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	Scholen	Middel
36.	Obv nieuwe schoolbereikbaarheidskaart schoolroutes voor fietsers verbeteren		V	Continue	60 €/m ²	Mobiliteit		Hoog
37.	Onderhoud en herstel fietsvoorzieningen (infrastructuur, stallingen, etc)		V	Continue	Jaarlijks budget 30.000 – 50.000 €	Mobiliteit		Hoog
38.	Uitbreiden aanbod parkeervoorzieningen fiets aan openbare locaties: gemeentehuis, dienstencentra, sportaccommodaties		B	Continue		Mobiliteit		Middel
39.	Uitbreiden bestaande fietsenstallingen station Heide indien nodig	Heide	B	Continue	< 10.000 €	Mobiliteit	NMBS	Middel
40.	Uitbreiden bestaande fietsenstallingen station Kijkuit indien nodig	Centrum	B	Continue	< 10.000 €	Mobiliteit	NMBS	Middel
41.	Uitbreiden bestaande fietsenstallingen station Kalmthout indien nodig	Dorp-Heuvel	B	Continue	< 10.000 €	Mobiliteit	NMBS	Middel
42.	Fietsparkeren Willy van der Steenplein	Centrum	B	MT	< 10.000 €		Ruimtelijk Ordening	Middel
43.	Fietsparkeren Winkelband Kapellensteenweg, detailhandelslocaties	Centrum	B	MT	< 10.000 €		Ruimtelijk Ordening	Middel
44.	Fietsparkeren Bushaltes – monitoring behoefte stallingen		B	Continue	< 10.000 €	Mobiliteit	De Lijn	Middel
45.	Regelmatige monitoring op weesfietsen en verwijderen indien aanwezig		B	Continue	Personeelskost	Mobiliteit	Politie	Middel
46.	Verbeteren van de herkenbaarheid van het fietsroutenetwerk door continuïteit van routes en bewegwijzering		B	Continue	2.500 €	Mobiliteit	Provincie Antwerpen	Middel
B.3 Openbaar vervoernetwerk								
47.	Verkenning van mogelijkheden Basisbereikbaarheid in samenwerking met buurgemeenten in het kader van de nieuwe vervoerregio's (Leader project)		B	KT	Nog te bepalen	Mobiliteit	Wuustwezel, Brecht en Brasschaat	Hoog

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
							Vervoerregio Antwerpen	
48.	Versterken oost-westverbinding openbaar vervoer Nagaan van opties (evt in combi met bovenstaande)		B	MT		Mobiliteit	Vervoerregio Antwerpen	Hoog
49.	Deelfietsen – BlueBike		B	KT	10.000 – 50.000 €	Mobiliteit	Blue-Bike	Hoog
50.	Deelauto's – peiling van mogelijkheden		B	MT	Peiling: personeelskost. Budget voor implementatie afhankelijk van peiling	Milieuraad	Mobiliteit, Mili-eudienst	Hoog Prioriteit implementatie afhankelijk van peiling
51.	Ondersteunen initiatieven voor duurzaam woon-werk vervoer		L	Continue	Personeelskost	Werkgevers	Gemeente	Middel
52.	Toegankelijkheid bushaltes monitoren en verbeteren indien nodig		T	Continue	Personeelskost + kosten aanpassingen	Mobiliteit	De Lijn	Middel
	B.4 (Her)inrichting van wegen							
53.	Inrichtingsprincipes toepassen die de wegencategorie benadrukken Snelle maatregelen / kleine infrastructuurwerken		V	Continue	60 €/m ²	Mobiliteit		Hoog
54.	Bij nieuwe wegen inrichtingsprincipes toepassen die de wegencategorie benadrukken		V	MT	Geen extra budget	Mobiliteit		Hoog
55.	Instellen zone-30 rondom scholen en locaties met veel jongeren, wegen met knelpunten en wegen met veel gemengd verkeer		L	KT	<10.000 €	Mobiliteit	Buurbewoners, scholen	Hoog
56.	Zone-30 markeren door poorten: plaatsen borden en markeringen en eventueel kleinschalige infrastructuur				< 5.000 €			
57.	Monitoring snelheid in verblijfsgebieden en waar nodig aanpassen met infrastructurele maatregelen (verkeerscirculatie, kruispunt plateaus, profiel aanpassingen,...)		L	MT / LT	Personeelskost 10.000-50.000	Mobiliteit	Politie	Middel
58.	Sluipverkeer verminderen: Bepalen straten waar ingrepen nodig zijn		L	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit		Hoog
59.	Sluipverkeer verminderen: Onderzoek maatregelen in	Heide	L	KT	Personeelskost / stu-	Mobiliteit		Hoog

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	de Leopoldstraat				diekost			
60.	Verbindingsstraat: verminderen hoeveelheid verkeer en te hoge snelheden	Hoek, Dorp	N	MT	Personeelskost / studiekost + maatregelen	Mobiliteit	ANB, Park Kalmthoutse Heide,	Middel
61.	N117 Opvolgen effect vernieuwing op doorstroming en waar nodig aanpassingen uitvoeren	Achterbroek	V	Continue	Budget afhankelijk ingreep	Mobiliteit		Middel
62.	Verbeteren onveilige locaties op basis van ongeval- lenaudit PZ Grens		V	Jaarlijks		Mobiliteit		Hoog
63.	Aanpassen kruispunt Zilverenhoeksteenweg – N117 (irt wegcategorisering)	Nieuwmoer	V	KT	Budget via AWV	Gemeente	AWV, gemeente Essen	Middel
64.	Aanpassen Kruispunt Kapellensteenweg / Beauvoislaan (irt wegcategorisering)	Heide	V	LT		Gemeente	AWV	Middel
65.	Aanpassen N117 Brasschaatsteenweg X Franse Weg	Centrum	V	KT		AWV	Mobiliteit	Middel
66.	N122 Kapellensteenweg: onderzoeken inrichting irt tot wegcategorisering (fietsuggestiestroken) en variabel zone-30 tijdens schoolpieken	Dorp- Heuvel Centrum	V	KT		Mobiliteit	AWV	Middel
67.	Vrachtverkeer reguleren: Beauvoislaan - Heikant- straat	Heide	L	MT	< 5.000 €	Mobiliteit	AWV, politie	Middel
68.	Vrachtverkeer reguleren: Moleneind en omgeving (Nieuwmoer)	Nieuwmoer	L	MT	< 5.000 €	Mobiliteit	Gemeente Essen, politie	Middel
69.	Vrachtverkeer reguleren: Darm – Handelaar	Nieuwmoer	L	MT	< 5.000 €	Mobiliteit	Politie	Middel
	B.5 Parkeerbeleid							
70.	Blauwe zones koppelen aan winkelgebieden		B	Continue	< 5.000 €	Mobiliteit	Ruimtelijke Ordening	Middel
71.	Bewegwijzering van de parkeerroute naar Kalmthoutse Heide		B	KT	< 10.000 €	Mobiliteit	Kalmthoutse Heide	Middel
72.	Monitoren van de parkeerdruk bij de stations en in blauwe zones en indien nodig aanpassen		B	Continue	Personeelskost + kosten aanpassingen	Mobiliteit	NMBS	Middel

7.3 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

Doelstellingen: B = Bereikbaarheid, T = Toegankelijkheid, V = Verkeersveiligheid, L = Leefbaarheid, N = Natuur & Milieu

Termijn: KT = Korte Termijn (0-3 jaar), MT = Middellange Termijn (4-6 jaar), LT = Lange Termijn (7-10 jaar)

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
C.1 Vervoersmanagement								
73.	Nulmeting modal split om achteraf het effect van acties te kennen		L	KT	Personeelskost	Mobiliteit	Scholen, bedrijven, organisaties	Hoog
74.	Opmaak bedrijfsvervoerplan voor OCMW en Gemeente na samengaan		B	KT	Personeelskost	Mobiliteit		Hoog
75.	Stimuleren opmaak schoolvervoersplannen en koppeling aan beloningscampagne (Sam de verkeerslang, Woensdag Samdag, Beat The Street)		V	Continue	Personeelskost	Mobiliteit	Scholen, Gezinsbond	Middel
76.	Aanzetten bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer: bedrijfsvervoerplan, deelname aan testacties, etc		B	Continue	Personeelskost	Mobiliteit	HR of Personeelsdienst / Milieudienst / Provincie	Middel
77.	Opstellen vrachtwagenrouteplan (waar nodig overschakelen naar licht elektrische voertuigen of fietslogistiek = tot 400kg)		B	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	Ondernemers en bedrijven	Middel
C.2 Tarifiering								
78.	Onderzoeken mogelijkheden om tussen te komen in openbaar vervoer aansluitend op ontwikkelingen Basisbereikbaarheid		T	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	De Lijn, NMBS	Middel
C.3 Sensibilisering, marketing en informatie								
79.	Communicatie over duurzame verplaatsingsmogelijkheden (Trage Wegen, Fietsnetwerk, voetgangersvoorzieningen, etc)		B	Continue	Personeelskost	Mobiliteit	Milieudienst / duurzaamheidsambtenaar	Middel
80.	Testacties: gebruik van e-bikes, bakfietsen, ... voor 1 of meerdere weken voor individuele inwoners, handelaars, bedrijven via gemeente of provincie		B	Continue	Personeelskost + kosten test	Mobiliteit	Handelaars en bedrijven / provincie, Milieudienst / duurzaamheidsambtenaar	Middel
81.	Campagnes om mensen aan te zetten bewuster om te gaan met mobiliteit (Belgerinkel, autovrije zondag, etc)		L	Continue	Personeelskost + kosten campagne	Mobiliteit	duurzaamheidsambtenaar / milieudienst, handelaarsvereniging	Middel

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
							scholen, bedrijven, organisaties als KVLV, sportclubs	
82.	Het goede voorbeeld geven (gemeentebestuur, bedrijfsleiders, leerkrachten, ...)		B	Continue	Geen apart budget	Mobiliteit	Deelnemende organisaties	Hoog
83.	Mobiliteitscampagnes voor thema's, bijvoorbeeld handelsgebieden, ouderen (minder mobiele centrale, handicar, winkelen voor ouderen)			Continue	Personeelskost + kosten campagne	Mobiliteit	OCMW Welzijn	Middel
84.	Actualisatie van het bewegwijzeringsplan van de gemeente + informatie rondom bereikbaarheid		B	KT	Personeelskost	Mobiliteit	Kalmthoutse Heide	Middel
85.	Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in verband met gewenste vrachtwagen-routes (doorgaand, leveringen, mijden scholen)		L	Continue	Personeelskost	Mobiliteit	Bedrijven, winkels	Middel
86.	Veranderingen doorgeven ivm doorgaand verkeer en vrachtroutes		L	Continue	Personeelskost	Mobiliteit	Geo.vlaanderen.be	Hoog
87.	Informatie rondom verblijfsgebieden (gewenst gedrag: lokaal verkeer en lage snelheid)		L	Continue	Personeelskost	Mobiliteit	Bewonersverenigingen, handelaars	Hoog
88.	Aankoop elektrische fietsen			KT	< 10.000	Mobiliteit		Hoog
	C.4 Handhaving							
89.	Handhavingsstrategie snelheid		V	KT	Personeelskost	Politie	Mobiliteit	Hoog
90.	Inzet van de (4) mobiele en vaste smileys		V	Continue	Personeelskost	Politie	Mobiliteit	Hoog
91.	Handhaving in verband met voorkeursroutes vrachtverkeer		L	Continue	Personeelskost	Politie	Mobiliteit	
92.	Handhavingsstrategie blauwe zones		B	KT	Personeelskost	Politie	Mobiliteit	Middel
	C.5 Monitoring en evaluatie							Middel
93.	Opzetten van een permanent netwerk van telpunten op de belangrijkste wegen voor autoverkeer, de belangrijkste fietsroutes en de belangrijkste voetgangersroutes		L	KT	Personeelskost / studiekost	Mobiliteit	Politie	Hoog
94.	Audit van de ongevallen		V	Continue		Politie	Mobiliteit	Hoog
95.	Systematisch verzamelen van klachten			Continue	Personeelskost	Mobiliteit	Mobiliteit	Hoog
	C.6 Beleidsondersteuning							
96.	Deelname aan vormingen over mobiliteitsbeleid / uitvoering (ambtenaren en bestuur)			Continue	< 2.500 €	Mobiliteit		Middel

8 Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen

Onderstaande overzicht geeft een voorstel voor wijzigingen van (gemeentelijke) beleidsplannen om ze beter af te stemmen op het nieuwe Mobiliteitsplan. Hiervoor is overleg nodig met de verantwoordelijke overheden / instanties en er wordt waar nodig ook nog een uitgebreidere motivatie voorzien.

Kalmthoutse Heide

Voorstel voor actualisatie van de studie 'Grenspark De Zoom – Kalmthoutse Heide':

- Bewegwijzering en parkeren afstemmen op veranderingen wegcategorisering Kalmthout.
- Knooppunt bij toegang de Vroente.

Mobiliteitsplan Essen

Afstemmen met mobiliteitsplan Essen:

- Zilverenhoeksteenweg als Lokale weg 2 tussen Nieuwmoer en de N117
- Mertensdreef downgraden tot Lokale weg 3 in plaats van Lokale weg 2 zoals in het huidige mobiliteitsplan staat ingetekend

Op dit moment zijn er geen plannen om bij een herinrichting van de doortocht in Wildert, een wijziging in de doorstroming van het verkeer in Kalmthout te organiseren.

BFF Antwerpen

Voorstel wijziging van de volgende routes van Alternatieve route naar Functionele route:

- Kerkeneind – Heikantstraat – Franseweg

BIJLAGEN

9 Bijlagen

9.1 Toetsing van het beleidsplan

In hoofdstuk 5 zijn operationele doelstellingen bepaald voor het gewenste lokale mobiliteitsbeleid. Deze doelstellingen zijn in het mobiliteitsplan vertaald in acties. In het mobiliteitsplan zijn de uitgangspunten voor een duurzaam en inherent verkeerveilig mobiliteitsbeleid beschreven die het kader vormen voor de komende jaren. Deze uitgangspunten sluiten aan bij de strategische en operationele doelstellingen. Onderstaande tabel geeft de relatie tussen de strategische doelstellingen en wijze waarop dit is vertaald in het mobiliteitsplan.

Strategische en operationele doelstelling	Verwerking in het mobiliteitsplan
Strategische doelstelling 1: Veilig verkeer	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Terugdringen van het aantal ongevallen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inzetten op een inherent verkeerveilig verkeerssysteem ▪ Inzetten op gedragsverandering ▪ Aanpakken ongevalslocaties ▫ Verbeteren van de (subjectieve) veiligheid op schoolroutes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbeteren van de onveilige locaties op schoolroutes (met focus op fietsers en voetgangers) ▪ Verbeteren verkeerveiligheid rondom scholen 	<p>Veilig verkeer is een leidend principe in het mobiliteitsplan. De uitgangspunten voor de wegcategorisering en het ontwerp van wegen is hierop gebaseerd. Er is een speciale focus op voetgangers en fietsers en schoolgaande jeugd, onder andere door het verbeteren van het netwerk voor fietsers. Ook het inzetten op autoluwe verblijfsgebieden draagt sterk bij aan de (subjectieve) veiligheid en vergroot de routevrijheid van jongeren en ouderen sterk.</p>
Strategische doelstelling 2: Een compacte woonband in open ruimte	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Woonband versterken <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inzetten op inbreidingslocaties ▪ Versterken van ontwikkelingen rondom de stations en winkelgebieden ▫ Inzetten op ontsnippering <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aanleg van nieuw infrastructuur maximaal beperken ▪ Hinder door (nieuwe) infrastructuur minimaliseren 	<p>De maatregelen situeren zich vooral in werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en sluiten aan bij het Ruimtelijk Structuurplan.</p>
Strategische doelstelling 3: Attractieve dorpskernen	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Verhogen van de verkeersleefbaarheid van winkelgebieden en dorpskernen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verminderen doorgaand verkeer in verblijfsgebieden ▪ Verminderen hinder vrachtverkeer ▫ Winkelgebieden en dorpskernen aantrekkelijker maken voor langzaam verkeer <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verhogen kwaliteit van de fietsvoorzieningen ▪ Verhogen van de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen ▪ Verhogen van de oversteekbaarheid van de winkelgebieden en dorpskernen 	<p>Om de attractiviteit van de winkel- en dorpskernen te versterken wordt ingezet op het verminderen van doorgaand verkeer en vrachtverkeer door de kernen. In de wegcategorisering is er voor gekozen om de dorpskernen een verblijfsfunctie te kunnen geven. Dit moet worden ondersteund met maatregelen om doorgaand (vracht)verkeer op de juiste manier te leiden over de lokale wegen type 1 en de secundaire wegen. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de fiets- en voetgangersvoorzieningen.</p>
Strategische doelstelling 4: Leefbare woonwijken	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Verhogen van de verkeersleefbaarheid van woongebieden 	<p>De verblijfsgebieden worden gefaseerd uitgebreid en er wordt ingezet op structuurmaatregelen om de hoe-</p>

Strategische en operationele doelstelling	Verwerking in het mobiliteitsplan
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gefaseerde uitbreiding van verblijfsgebieden met een V85⁶ van maximaal 40 km/u ▪ Verminderen van de hoeveelheid verkeer in verblijfsgebieden 	<p>veelheid doorgaand verkeer te beperken. Boven zijn maatregelen voorzien om de snelheid in de verblijfsgebieden te beperken zodat voetgangers en fietser veilig, gezamenlijk met de auto, gebruik kunnen maken van de wegen.</p>
<p>Strategische doelstelling 5: Een leesbaar wegennet</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Vergroten van de leesbaarheid van het wegennet <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verblijfsgebieden herkenbaar maken ▪ Wegen met een verkeersfunctie aantrekkelijker maken voor doorgaand verkeer 	<p>Het onderscheid tussen wegen met een verkeersfunctie en verblijfsgebieden is helder waardoor dit eenvoudig te communiceren is naar weggebruikers. Bovendien wordt dit onderscheid ondersteund door het realiseren van 'poorten' en de consequente toepassing van inrichtingsprincipes</p>
<p>Strategische doelstelling 6: Minder autoverplaatsingen op korte afstanden</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Nastreven van een duurzamere modal-split <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toename van het aantal verplaatsingen met de fiets ▪ Toename van het aantal verplaatsingen te voet ▫ Nastreven van een duurzaam parkeerbeleid <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toepassen van parkeernormen bij woningen voor auto's en fietsen ▪ Toepassen van parkeerstrategie in winkelgebieden voor auto's en fietsen 	<p>Er wordt ingezet op gedragsverandering door het aanbieden van goede infrastructuur voor langzaam verkeer (rijdend en stilstaand), het stimuleren van nabijheid van functies en een ondersteuning door campagnes en educatie.</p> <p>Daarnaast zijn er parkeernormen opgesteld voor auto's en fietsers bij de woning en wordt er gewerkt aan het aanbieden van hoogwaardige fietsparkeermogelijkheden in het centrum en bij de stations.</p>
<p>Strategische doelstelling 7: Een goed fiets- en voetgangersnetwerk</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Uitbouwen van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor fietsers <ul style="list-style-type: none"> ▪ BFF-routes waar de fietsvoorzieningen volgens de provinciale fietsbarometer nu nog niet conform zijn, uitrusten met voorzieningen minimaal conform het vademecum ▪ Consequent toepassen van herkenbare vormgeving voor functionele fietsroutes ▫ Uitbouwen van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor voetgangers <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aanpassingen doorvoeren langs Trage Wegen om ze beter herkenbaar en toegankelijk te maken ▪ Realisatie van fijnere mazen binnen het voetgangersnetwerken binnen een straal van 400 m rondom belangrijke voorzieningen ▪ Voetgangersroutes uitvoeren conform het DOD-principe⁷ 	<p>Er zijn verschillende acties opgenomen om langs wegen met een verkeersfunctie (de secundaire wegen en de lokale wegen 1 en 2) veilige fietsvoorzieningen te voorzien. Daarnaast wordt ingezet op verblijfsgebieden waar veilig in gemengd verkeer gefietst kan worden. Ook wordt actief ingezet op het voetgangersnetwerk. Trage Wegen worden beter herkenbaar en toegankelijk gemaakt en er wordt ook ingezet op de kwaliteit van de voetgangersroutes.</p>
<p>Strategische doelstelling 8: Openbaar vervoer en co-modaliteit op maat</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Stimuleren van multimodale verplaatsingen en deel-vervoermiddelen 	<p>De nieuwe vervoersregio's zijn volop in ontwikkeling. Binnen dit kader wil Kalmthout inzetten op betaal</p>

6 V85 = snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden

7 DOD: Doorgang – Oppervlak – Drempels. Deze drie begrippen kunnen gebruikt om de toegankelijkheid van een route te beoordelen

Strategische en operationele doelstelling	Verwerking in het mobiliteitsplan
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uitbreiden van deelfietsensystemen bij stations ▪ Inzetten op andere vormen van co-modaliteit ▫ Inzetten op betaalbaar openbaar vervoer en optimaliseren van basisbereikbaarheid ▪ Aanbieden van intergemeentelijk lokaal openbaar vervoer binnen het kader van het vierlagige openbaarvervoersmodel 	<p>openbaar vervoer dat past binnen de uitgangspunten van basisbereikbaarheid. Hoe dit concreet ingevuld kan worden, is op dit moment nog niet te bepalen. Het is goed mogelijk dat de gemeente in de toekomst meer zelf moet investeren in lokaal openbaar vervoer. Financieringsmodellen veranderen hierdoor wat ook consequenties heeft voor de mogelijkheid om tussen te komen in de kosten van openbaar vervoer. Co-mobiliteit is een thema dat volop in beweging is. De gemeente zet hier graag op in, maar moet ook onderzoeken welke concepten passen bij de omvang en locatie.</p>
<p>Strategische doelstelling 9: Logische routes voor auto en vrachtverkeer</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▫ Hoeveelheid doorgaand verkeer in de winkel- en verblijfsgebieden verminderen ▫ Meer doorgaand verkeer via het hoofdwegenet ▫ Meer vrachtverkeer via het vrachtroutenwerk 	<p>Er zijn verschillende maatregelen opgenomen om het verkeer te sturen. Het verschil tussen doorgaand verkeer en verblijfsgebieden wordt duidelijker gemaakt en ondersteund door bewegwijzering en routing voor vrachtverkeer. Ook wordt communicatie ingezet en wordt samengewerkt met de politie voor handhaving.</p>

9.2 Voorstel voor organisatie en evaluatie

Het gevoerde mobiliteitsbeleid wordt vijfjaarlijks geëvalueerd met behulp van de Sneltoets. Op basis van de deze toets wordt bepaald of een (gedeeltelijke) herziening van het mobiliteitsplan nodig is.

Een tussentijdse evaluatie van het mobiliteitsbeleid wordt uitgevoerd om de voortgang van het actieprogramma te monitoren. In ieder geval zal het mobiliteitsplan na 2 jaar worden geëvalueerd op de volgende punten:

- Uitgevoerde acties en effect
- Acties die gepland zijn voor de korte of langere termijn
- Actie die nog niet ingepland staan

De actietabel zal worden gebruikt, om aan te geven of een actie is uitgevoerd en wat het effect daarvan was.

De GBC is verantwoordelijk voor de opvolging van het mobiliteitsplan en zal hierop blijven toezien.

9.3 Overzicht ambtelijke en bestuurlijke afstemming

Fase	Vorm van participatie	
Oriëntatienota		
	1 juni 2016	Verkeerscel
	5 oktober 2016	Verkeerscel
	26 oktober 2016	Verkeerscel
	7 november 2016	Raadscommissie
	7 december 2016	Stuurgroep verkeer
	11 januari 2017	GBC Oriëntatienota
Synthesenota	7 maart 2017	Interne werkvergadering gemeente
	14 maart 2017	Wijkvergadering Achterbroek (110 personen)
	15 maart	Wijkvergadering Centrum (80 personen)
	21 maart 2017	Wijkvergadering Nieuwmoer (80 personen)
	22 maart 2017	Wijkvergadering Heide (150 personen)

Fase	Vorm van participatie
22 maart 2017	Verkeerscel
28 maart 2017	Wijkvergadering Dorp-Heuvel (100 personen)
24 april 2017	CORPA + Stuurgroep verkeer
18 april 2017	College
17 mei 2017	GBC Synthesenota
7 juni 2017	Werkvergadering met de gemeente
15 juni 2017	RMC Oriëntatienota RMC Synthesenota
Mobiliteitsplan	
7 augustus	Verkeerscel
19 september 2017	Werkvergadering met de gemeente
27 september 2017	Stuurgroep verkeer
10 januari 2018	Werkgroep Mobiliteit
10 januari 2018	Stuurgroep verkeer
24 januari 2018	CORPA
7 februari 2018	GBC
10 maart 2018	Informatiedag (samen met Ruimtelijk Structuurplan)
26 februari 2018	Voorlopige goedkeuring mobiliteitsplan gemeenteraad
17 mei 2018	RMC
19 juni 2018	Definitieve goedkeuring in de gemeenteraad
25 juni 2018	Publicatie in het Belgisch Staatsblad

Tabel 7 – Procesverloop

9.4 Participatie

Reguliere kanalen

Het gemeentebestuur heeft op verschillende manieren partijen en inwoners van de gemeente betrokken bij de opmaak van het mobiliteitsplan:

- Consultatie van gemeentelijke adviesraden (Stuurgroep verkeer, Gecoro) en doelgroepen (Politie).
- Adviesinwinning van de Gemeentelijke Verkeerscommissie in zijn normale samenstelling, met waar nodig uitbreiding van verschillende actoren in functie van de nodige expertise.
- Het verspreiden van informatie aan de burger via gemeentelijke infokanalen (website, infoblad, ...).

Wijkvergaderingen

De gemeente houdt regelmatig wijkvergaderingen in de kernen binnen de gemeente om burgers te informeren over gerealiseerde plannen en geplande projecten. Tijdens de wijkvergaderingen in maart 2017 is ook de realisatie van het nieuwe mobiliteitsplan besproken.

In totaal zijn er 5 vergaderingen gehouden waar samen meer dan 500 personen aanwezig waren:

- Achterbroek 14/3: 110 personen
- Centrum 15/3: 80 personen
- Nieuwmoer 21/3: 80 personen
- Heide 22/3: 150 personen
- Dorp-Heuvel 28/3: 100 personen

Tijdens de wijkvergaderingen werd algemeen de werkwijze bij het vernieuwen van het mobiliteitsplan uitgelegd en werd elke fase kort toegelicht. Als toetsing van de ideeën in de synthesenota, werden per wijk thema's toegelicht die gevoelig kunnen liggen.

Openbaar onderzoek mobiliteitsplan

De gemeente stelde het ontwerp voor het gemeentelijk mobiliteitsplan vast op de gemeenteraad van 26 februari 2018. Het openbaar onderzoek voor het mobiliteitsplan werd gehouden van 1 maart tot 31 maart 2018, gelijklopend aan het openbaar onderzoek voor de herziening van het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (openbaar onderzoek van 16 februari tot 16 mei). Op 10 maart is er een gemeenschappelijke informatiemarkt gehouden over het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan en het Mobiliteitsplan. De Milieuadviesraad, de Ouderenadviesraad en 3 inwoners van Kalmthout hebben schriftelijk opmerkingen ingediend (zie bijlage). In onderstaande tabel worden de opmerkingen samengevat weergegeven, alsmede de wijze waarop ze verwerkt zijn in het mobiliteitsplan.

Indiener	Opmerking	Commentaar / Verwerking
Ouderenadviesraad	Zijn twee buurtbus-ritten per week via KLINA voldoende. Handicar betrekken en doelpubliek uitbreiden? Handicar kan ook efficiënter worden ingezet.	De gemeente probeert een zo goed mogelijk aanbod aan te bieden, maar kan niet instaan om alle inwoners van deur tot deur te vervoeren. Zie paragraaf 6.4.3 en actie 85.
Milieuraad	Biodiversiteitscharter	Opgenomen bij 'andere beleidsplannen' in paragraaf 4.2.3.
	Vermijden versnippering ook bij knelpunten in bestaande infrastructuur	Aangepast bij doorvertaling van de Vlaamse doelstelling, § 2.3.
	Groene functionele belevingstrajecten (GFB-trajecten)	Opgenomen in paragraaf 6.3.1 en onder actie 21.
	Schoolbussen in schoolomgevingen passeren vaak rakelings	Extra aandacht aan zwaar verkeer en (school)bussen in school-omgevingen is toegevoegd aan paragraaf 6.3.1.
	Actie 1: Leefbaarheidsdoelstelling	Aangepast
	Actie 2: Aandacht voor bestaande versnipperingsknelpunten	Aangepast
	Actie 18: Trage Wegen zorgen ook voor stepping stones, Milieu & Groen als partner opnemen.	Stepping stones toegevoegd en Milieu & Groen als partner opgenomen
	Actie 20: Trage wegen hebben natuurverbindingende functie. Ook 'N' bij doelstelling. Milieuraad als partner opnemen.	'N' toegevoegd en Milieuraad opgenomen als partner.
	Actie 21. Indien afsluiting Trage Weg juridisch niet is aan te vechten, mogelijkheid voorzien om nieuwe trage weg te voorzien	Er wordt uitgegaan van een actief beleid van de gemeente. Dit omvat ook de mogelijkheid tot een alternatief indien de af te sluiten Trage Weg een belangrijk functie binnen het netwerk heeft.
	Actie 54: Hoogte budget implementatie afhankelijk van uitkomst peiling. Prioriteit implementatie is afhankelijk van de uitkomst van de peiling. Milieudienst als partner.	Aangepast.
Actie 61: Budget < € 10.000 niet toereikend indien bijvoorbeeld wordt uitgegaan van ANPR camera's. Eventueel maatregelen uitvoeren in kader van nieuwe erfpachtovereenkomst met ANB.	Niet aangepast. Budget is een inschatting en moet te zijner tijd worden aangepast. ANB als partner toegevoegd.	
Voorkeursparkeerplaatsen voor deelauto's en/of elektrische wagens	Toegevoegd bij actie 7.	
Indiener 1	Fietsvriendelijke inrichting van de hele Kapel-	De Kapellensteenweg maakt on-

Indiener	Opmerking	Commentaar / Verwerking
	lensteenweg gewenst	derdeel uit van het gemeentelijk fietsrouten netwerk. Voor het hele netwerk is de fietsbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Het belang van een fietsvriendelijke inrichting is daarmee onderdeel van het mobiliteitsplan.
Indiener 1	In het Ruimtelijk Structuurplan wordt een 'aantrekkelijke fietsverbinding richting Kapellen via de Rodeweg – Prins Albertlei – Kolibridreef' genoemd. Waar is dit terug te vinden in het mobiliteitsplan?	Deze route is opgenomen op de kaart met het fietsrouten netwerk. Het gedeelte Rodeweg tussen de Beauvoislaan en de Kapellensteenweg is toegevoegd.
Indiener 2	De Withoeflei is een lokale weg 3, maar kent veel sluipverkeer ook al zijn er sassen geplaatst. Ook rijden er bussen van De Lijn. Reden is het vermijden van het verkeerslicht Heidestatiestraat/Beauvoislaan en verstopt verkeer op de Heidestatiestraat. Oplossing is niet eenvoudig.	Paragraaf 6.2.4 en 6.3.4 gaan hier op in (actie 14 en actie 60).
Indiener 3	Zilverenhoeksteenweg is te smal, er wordt te hard gereden, de drempel levert overlast, auto's rijden het fietspad kapot, er zijn borden nodig of flitscamera's.	De inrichting van de Zilverenhoeksteenweg is niet optimaal. De gemeente monitort de situatie en neemt aanvullende maatregelen indien nodig.

Formele documenten openbaar onderzoek



Gemeente Kalmthout, Kerkeneind 13, B-2920 Kalmthout

Gemeentelijk mobiliteitsplan Proces verbaal van de start van het openbaar onderzoek

Overeenkomstig de richtlijnen van het agentschap Mobiliteit en Openbare werken van de Vlaamse Overheid brengt het college van burgemeester en schepenen van Kalmthout ter kennis aan de bevolking dat het ontwerp gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt conform de wettelijke bepalingen, en door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld in zitting van 26 februari 2018, wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Hierbij aanwezig,
Schepenen van mobiliteit Jef van den Bergh,
Mobiliteitsambtenaar Werner Torfs

Stellen vast dat de start van het openbaar onderzoek gestart is op 1 maart 2018. De bekendmaking hangt uit in de infokast aan het gemeentehuis en staat op de gemeentelijke website. Ook komt dit aan bod in het gemeentelijk infoblad.

Het dossier ligt ter inzage voor eenieder:

-op het gemeentehuis, dienst openbare werken en mobiliteit, Kerkeneind 13, Kalmthout, tijdens de openingsuren (maandag van 9 tot 12 uur en van 18.30 tot 20.00 uur, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag van 9 tot 12 uur)

-op de website van de gemeente : www.kalmthout.be/mobiliteit

De termijn van inzage is 30 dagen : hetzij van **1 maart 2018** tot en met **31 maart 2018**.

Waarvan proces-verbaal, te Kalmthout, op 1 maart 2018



Bekendmaking openbaar onderzoek

Actualisatie gemeentelijk mobiliteitsplan

Overeenkomstig de richtlijnen van het agentschap Mobiliteit en Openbare werken van de Vlaamse Overheid brengt het college van burgemeester en schepenen van Kalmthout ter kennis aan de bevolking dat het ontwerp gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt conform de wettelijke bepalingen, en door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld in zitting van 26 februari 2018, wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Het dossier ligt ter inzage voor eenieder :

-op het gemeentehuis, dienst openbare werken en mobiliteit, Kerkeneind 13, Kalmthout, tijdens de openingsuren (maandag van 9 tot 12 uur en van 18.30 tot 20.00 uur, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag van 9 tot 12 uur)

-op de website van de gemeente : www.kalmthout.be/mobiliteit

De termijn van inzage is 30 dagen : hetzij van **1 maart 2018** tot en met **31 maart 2018**. Er zal een informatie- en inspraakvergadering voor de bevolking georganiseerd worden op **10 maart 2018** in zaal Zonnedauw te Kalmthout.

Opmerkingen of bezwaren moeten uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek gericht worden aan de het college van burgemeester en schepenen, per adres gemeentehuis, Kerkeneind 13, 2920 Kalmthout, per aangetekende brief of afgegeven tegen ontvangstbewijs.

Met beleefde groeten,

De secretaris

Vincent Gabriels



De burgemeester

Lukas Jacobs

Gemeentelijk mobiliteitsplan
Proces verbaal van de sluiting van het openbaar onderzoek

Overeenkomstig de richtlijnen van het agentschap Mobiliteit en Openbare werken van de Vlaamse Overheid brengt het college van burgemeester en schepenen van Kalmthout ter kennis aan de bevolking dat het ontwerp gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt conform de wettelijke bepalingen, en door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld in zitting van 26 februari 2018, wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Hierbij aanwezig,
Schepenen van mobiliteit Jef van den Bergh,
Mobiliteitsambtenaar Werner Torfs

De termijn van inzage was 30 dagen: hetzij van **1 maart 2018** tot en met **31 maart 2018**.

Stellen vast dat het openbaar onderzoek beëindigd is op 31 maart 2018.
De bekendmaking hing uit in de infokast aan het gemeentehuis en staat op de gemeentelijke website. Ook kwam dit aan bod in het gemeentelijk infoblad.

Er werden geen onregelmatigheden vastgesteld tijdens het openbaar onderzoek.

Volgende bezwaren werden ingediend: totaal 3

1. Dhr. Ruud Martens per mail op 6 maart 2018
2. Dhr. Morael Deidre per mail op 12 maart 2018
3. Francine De Ridder op 26 maart 2018
4. De milieuraad, afgegeven aan het loket op 31 maart 2018
5. *De oudersadviesraad van 30 maart 2018*

Waarvan proces-verbaal, te Kalmthout, op 3 april 2018



Binnengekomen bezwaren openbaar onderzoek

Mobiliteitsplan op OAR-vergadering - Bericht (HTML) (alleen-lezen)

Bestand Bericht Vertel wat u wilt doen

Beantwoorden Beantwoorde Kantoor
Allen beantwoorden Aan manager
Verwijderen Archiveren Doorsturen TimencoLigpart... Verplaatsen Labels Bewerken In-/uitzoomen

Verwijderen Reageren Snelle stappen Verplaatsen In-/uitzoomen

SH Thu 19-Apr-18 17:06
Sigrid Hermans <sigrid.hermans@kalmthout.be>
Mobiliteitsplan op OAR-vergadering
Aan Werner Torfs

ouderenadviesraad van 30 maart terug.


1. Mobiliteitsplan (door Jef Van den Bergh)

Jef stelt het mobiliteitsplan voor. De reacties op het plan zijn positief.
Enkele punten worden besproken:

- Zijn twee ritten per week naar Klina via de buurtbus voldoende? Hoe geraken de inwoners vlot en op verscheidene tijdstippen op hun bestemming? Opmerking: de gemeente kan niet instaan om alle inwoners van hun deur thuis tot aan de deur van hun bestemming te vervoeren.
- Suggestie: Handicars betrekken en doelpubliek uitbreiden (dus ruimer publiek dan enkel personen met een rolstoel)? Evt. halve dag in de week ter beschikking stellen voor ritten naar Klina? Coördinatie vanuit de gemeente Zoersel blijkt niet optimaal dus in dat geval liever binnen de gemeente zelf toezicht hebben op de planning. De Handicars (zie ook buurgemeenten) zouden volgens Jules nog efficiënter kunnen ingezet worden.

Groeten,

Sigrid Hermans • Welzijnsconsulent
+32 (0)3 620 22 69 • sigrid.hermans@kalmthout.be
Op woensdag niet aanwezig

 **KALMTHOUT**
als je van natuur houdt

Gemeente Kalmthout
Kerkeneind 13 • 2920 Kalmthout
www.kalmthout.be
[Twitter](#) • [LinkedIn](#) • [Facebook](#)

Disclaimer

Advies Milieuraad op het ontwerp-mobiliteitsplan

Kenmerk: MR 2018/01
Datum: 30 maart 2018

1 Inleiding

De gemeente Kalmthout actualiseerde het gemeentelijk mobiliteitsplan. De gemeenteraad stelde dat ontwerp voorlopig vast op de gemeenteraad van 26 februari 2018. Tot 31 maart 2018 loopt het openbaar onderzoek. Tijdens de milieuraad van 20 maart werd het ontwerp-mobiliteitsplan toegelicht door Marc Konings.

Het 'Mobiliteitsplan' vormt de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enerzijds geeft het de krachtlijnen voor toekomstig beleid weer, anderzijds worden concrete acties opgenomen voor de komende jaren. Het mobiliteitsplan vormt een kader voor samenwerking met andere actoren en vele acties die in het mobiliteitsplan staan, hebben direct te maken met andere beleidsterreinen zoals milieu en natuur.

Vandaar dat vertegenwoordigers van de milieuraad met veel interesse het mobiliteitsplan hebben bekeken en hierover advies wensen uit te brengen.

2 Algemene bespreking

Vanuit de milieuraad wordt het heel positief bevonden dat :

- er naast het nul-scenario, met het huidige auto-georiënteerde beleid, twee duurzamere scenario's naar voor werden geschoven. Meer bepaald het 'Klimaatplan'-centraal scenario en het 'Optimale Netwerken'-scenario; op basis van de sterktes van deze twee duurzame scenario's is het scenario 'Leefbaar Kalmthout' samengesteld als basis voor de verdere ontwikkeling van het mobiliteitsplan. (Hoofdstuk 3) Het is positief om te zien dat co-modaliteit onder de vorm van fiets- en autodelen ruime aandacht krijgt.
- er rekening gehouden is met de *andere beleidsplannen*, met specifieke aandacht voor het Gemeentelijk energie- en klimaatactieplan Kalmthout en het Beleidsplan Beheer en Inrichting 2014-2019. (Hoofdstuk 4)
→ Het is aan te raden dat er ook rekening gehouden wordt met de 'Biodiversiteitscharter' waarbij er een aantal gebiedsgerichte acties worden vermeld die betrekking hebben op mobiliteitsaspecten; met name 'het opwaarderen en verbinden van bestaande trage wegen' en 'het ecologisch beheren van gemeentelijke bermen'. Dit laatste voornamelijk bij herinrichtingen en nieuwe wegen.
- de doorvertaling van de Vlaamse strategische doelstelling '*milieu- en natuurvriendelijk*' naar Kalmthout goed gevat werd door de vermelding "*De gemeente zet in op het versterken van de kwaliteit van de landelijke omgeving en de verschillende natuurgebieden op haar grondgebied. Ook zet Kalmthout in op het terugdringen van versnippering door zorgvuldige aanleg van nieuwe infrastructuur*". (Hoofdstuk 2.3) en dat deze doorvertaald is binnen de Kalmthoutse strategische doelstelling 2 'Een compacte woonband in open ruimte'.
→ Het is aan te raden dat de doelstellingen niet enkel focussen op nieuwe infrastructuur, maar dat er ook aandacht besteed wordt aan bestaande infrastructuur waar versnippering een knelpunt vormt.

Alleen is het niet volledig duidelijk hoe de verschillende onderdelen exact gekoppeld zijn; de scenario's; de doelstellingen (Vlaamse, Kalmthoutse, strategische, operationele) en de werkdomeinen. Bovendien is het niet geheel duidelijk hoe de 5 Vlaamse strategische doelstellingen doorvertaald zijn naar de 9 Kalmthoutse strategische doelstellingen. Nadien wordt het beleidsscenario 'Leefbaar Kalmthout' uitgewerkt over 3 werkdomeinen (A. Ruimtelijke ontwikkelingen, B. Netwerken per modus en C. Ondersteunende maatregelen. Deze 3 werkdomeinen vormen de basisstructuur voor het actieplan waarbij de toetsing van de doelstellingen gebeurt op basis van de Vlaamse, strategische doelstellingen.

3 Focusthema's met aandachtspunten en suggesties

De milieuraad wenst in deze adviesnota 5 focuspunten naar voor te schuiven, waaraan de nodige aandacht is besteed bij het overlopen van het ontwerp-mobiliteitsplan:

- Ontsnippering
- Autodelen
- Verbindingsstraat
- Trage wegen
- Voetgangers- en fietsbeleid

In onderstaand hoofdstuk worden aanvullingen en suggesties gegeven voor deze focuspunten.

Aangezien *voetgangers- en fietsbeleid* meer verweven is, was het moeilijker om in de actietabel volgende suggesties op te nemen :

- Het loont de moeite om na te denken over het uitbouwen van 'groene functionele belevingstrajecten' (*GFB-trajecten*). Dit is meer dan de uitbouw van 'Trage Wegen' alleen. GFB-trajecten leiden fietsers en wandelaars op een snelle, aangename en gezonde manier naar school, het werk of het centrum. Ze zijn een mooi alternatief voor verplaatsingen langs drukke en onveilige autowegen met fijn stof. De Vlaamse Overheid (Departement Omgeving) wil de gemeenten de komende jaren stimuleren bij de aanleg van dergelijke trajecten.
- *Schoolomgevingen* dienen veilig te zijn voor de zwakke weggebruikers. Vaak wordt vastgesteld dat schoolbussen rakelings langs fietsers passeren (bv. Boswachtersdreef).
- Onder strategische doelstelling 7 werd vermeld dat functionele fietsroutes binnen de gemeente *herkenbaar* gemaakt moeten worden. Dit is echter niet concreet terug te vinden in de actietabel. In de milieuraad was er een concreet voorbeeld gegeven waarbij bebording voor meer duidelijkheid zou kunnen zorgen, met name het Dolomietpad tussen De Vroente en de Max Temmermanlaan, parallel met de Putsesteenweg, mag duidelijker aangeduid worden als fietspad.
Ook duidelijke toeleiding naar de fietsostrades is heel wenselijk.

4 Aanvullingen / Suggesties voor aanpassingen op de actietabel

- 1. (A1) Ontwikkeling van de Stationslocatie heeft vermoedelijk meer een *leefbaarheidsdoelstelling* dan een natuur & milieudoelstelling
- 2. (A2) Oversteken / voorzieningen voor wild bij nieuwe projecten.
→ *het is heel positief dat er aan voorzieningen gedacht wordt voor wild. Dit mag evenwel nog ruimer gezien worden; zodat ook 'ontsnipperingsmaatregelen' voor andere fauna voorzien kan worden. Ook voor bestaande versnipperingsknelpunten mag dit voorzien worden.*
- 15. (B1) Nieuwe wijken: Trage wegen integreren en doorsteekjes realiseren.
→ *het is heel positief dat er trage wegen voorzien worden als veilige verbindingen voor zachte weggebruikers. Daarenboven kunnen Trage Wegen ook zorgen voor ecologische stepping stones tussen natuurgebieden, wanneer men bij de aanleg en de aanplanting hiermee rekening houdt. Bijvoorbeeld door het voorzien van kleine landschapselementen. Vandaar dat ook Milieu & Groen best vermeld wordt als partner.*
- 16. (B2) Trage wegen herkenbaar maken
→ *zoals aangehaald bij maatregel 15 hebben Trage Wegen een natuurverbindende functie, vandaar dat dit ook vermeld mag worden als 'N' bij de doelstelling; bovendien wil de Milieuraad daar graag als partner aan meewerken.*
- 17. (B2) Routes in stand houden actief beleid bij (mogelijke) afsluiting van een Trage Weg.
→ *Dit vormt inderdaad meer en meer een probleem. Wanneer dit juridisch niet aan te vechten is,*

2

moet er ook de mogelijkheid bestaan om alternatieve, nieuwe trage wegen te voorzien.

- 48. (B3) Deelauto's – peiling van mogelijkheden
→ Het is fijn dat de Milieuraad hierin de leidende rol mag spelen. Het is wel wenselijk dat de milieudienst hier eveneens als partner betrokken wordt. Voor de peiling zelf is geen budget voorzien, wat ook niet nodig is; voor de implementatie van een deelauto-scenario zal er wel budget voorzien moeten worden; De prioriteit van de peiling is hoog; de prioriteit van de implementatie is afhankelijk van de resultaten van de peiling.
- 55. (B4) Verbindingsstraat : verminderen hoeveelheid verkeer en te hoge snelheden.
→ Deze maatregel wordt sterk toegejuicht; dit zal niet enkel een belangrijk effect hebben op de verkeersveiligheid zachte weggebruikers, maar er mag ook de doelstelling 'N', Natuur en Milieu aangehaald worden. Afhankelijk van de mogelijke oplossingsopties zal het budget moeten geraamd worden. Zo zal het plaatsen van ANPR-camera's mogelijk een hogere kostprijs inhouden dan < € 10.000. Mogelijk kunnen de maatregelen uitgevoerd worden in het kader van de nieuwe erfpachtvereenkomst met ANB.
- Wat bij A2 of C1 qua maatregelen nog ontbreekt is het voorzien van voorkeursparkeerplaatsen voor deelauto's en/of elektrische wagens; alsook het voorzien van oplaadpunten voor elektrische wagens. C1 wordt hierbij vermeld aangezien dit ook aan bedrijven kan gevraagd worden om dit voor hun werknemers of klanten te voorzien.

Werner Torfs

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 6 maart 2018 0:09
Aan: Mobiliteit
Onderwerp: Mobiliteitsplan - Kapellensteenweg

Beste

Ik weet niet hoe druk het wordt tijdens de namiddag in Zonnedaauw aanstaande zaterdag, daarom maar op voorhand mijn vraag.

Ik lees in het mobiliteitsplan dat men de Kapellensteenweg een minder belangrijke functie wil geven voor doorgaand verkeer (blz. 30), men de Kapellensteenweg tussen de Beauvoislaan en de Statiestraat van typologie lokale weg 1 naar lokale weg 2 wil brengen (blz. 35), men de Kapellensteenweg als een belangrijke noord-zuid verbinding voor fietsers beschouwd (blz. 43).

Maar wat gaat er nu **concreet** veranderen aan de Kapellensteenweg?

Naar mijn mening is **de hele Kapellensteenweg** (dus niet enkel tussen de Beauvoislaan en de Statiestraat) **niet naar behoren ingericht voor fietsers**.

- Het fietspad is veel te smal. Met een bakfiets beneem je al de hele breedte van het fietspad of meer.
- Er is voor het grootste deel geen veilige scheiding tussen de auto's en fietsers.
- Daar waar er wel een scheiding is door de aanleg van parkeerplaatsen parkeren de auto's niet zelden deels op het fietspad (zie ook: <https://deanderekrispeeters.wordpress.com/2018/03/03/pots/>).
- Fietsers voorbijsteken is als fietser een gewaagde onderneming gezien het voorgaande.

Vandaar **mijn vraag voor een fietsvriendelijker inrichting van de hele Kapellensteenweg**.

Met vriendelijke groeten

Werner Torfs

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 6 maart 2018 0:32
Aan: Mobiliteit
Onderwerp: Mobiliteitsplan - "Aantrekkelijke fietsverbinding richting Kapellen"

Beste

Ik weet niet hoe druk het wordt tijdens de namiddag in Zonedauw aanstaande zaterdag, daarom maar op voorhand mijn vraag.

Ik lees in het richtinggevend gedeelte bij de herziening van het ruimtelijk structuurplan Kalmthout dat "er wordt gestreefd naar **het realiseren van een aantrekkelijke fietsverbinding richting Kapellen via de Rode weg - Prins Albertlei - Kolibridreef**" (blz. 161).

Waar vind ik hiervan iets terug in het mobiliteitsplan? Mijn oog is daar niet op gevallen.

Met vriendelijke groeten

Werner Torfs

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 12 maart 2018 13:58
Aan: Mobiliteit
CC: Deirdre Morael
Onderwerp: mobiliteitsplan Kalmthout

Beste,

Ik kon zaterdag niet naar de infodag komen, maar heb zonet het plan online bekeken.

Ik wou even melden dat ook in de Withoeflei, nochtans een "lokale weg 3", heel veel sluipverkeer rijdt, tot zelfs bussen van De Lijn toe, ook al zijn er sassen geplaatst.

Een grote reden is het vermijden van het verkeerslicht Heidestatiestraat/Beauvoislaan enerzijds en het dikwijls verstopte verkeer in de Heidestatiestraat zelf (gebrek aan parkeerplaatsen, files voor spoorweg en zebrapaden).

Ik zie hier zelf niet direct oplossingen voor, tenzij de spoorweg ondergronds zou gaan.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Maandag 26 maart 09⁰⁰h
Aant Lucas Jacobs langs
- Weg te smal
- wordt veel te hard gereden
- politiecontrole??
- levers > gevaarlijk -> kinderen
- verbodsteken??
- drempel gelijkmatig??
- geven gas i'v. zemmen
- Alles daverit in bus??
- zijden op het fietspad
- kapot??
- Borden op de grote weg
- flitscamera
- heb kapot aan 'tgaan

9.5 Raadsbeslissing voorlopige vaststelling



Gemeente Kalmthout, Kerkeneind 13, B-2920 Kalmthout

UITTREKSEL UIT HET REGISTER VAN DE BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD.

Vergadering van 26 februari 2018.

Aanwezig: L. Jacobs, burgemeester-voorzitter ; M. De Bock, J. Van den Bergh, S. Hoppenbrouwers, S. Lathouwers, J. Oerlemans, schepenen ; M. Beyers, voorzitter RMW ; D. Van Peel, R. Francken, H. De Schepper, C. De Rydt, L. Peeters, J. Breugelmans, S. Van Heybeeck, A. Dierckx, D. Van Aert, M. Beyers, J. Van Esbroeck, S. Van Looveren, J. Duerloo, S. de Koning, V. De Block, B. Veraart, P. Brosens, J. Alen, raadsleden; V. Gabriels, secretaris.

Verontschuldigd: N. Brosens, raadslid.

Onderwerp: Punt 1 : Voorlopige vaststelling van het mobiliteitsplan.

De gemeenteraad, vergaderd in openbare zitting,

Gelet op de goedkeuring van het eerste gemeentelijke mobiliteitsplan door de gemeenteraad in de zitting van 28 februari 2002;

Gelet op het feit dat dit mobiliteitsplan conform werd verklaard door de provinciale auditcommissie op 9 september 2003;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 26 oktober 2015 waarbij het perceel 1 van het bestek MOB 2015-17 voor de aanstelling van een ontwerper voor het opstellen van de sneltoets voor het geactualiseerde mobiliteitsplan werd gegund aan het studiebureau Timenco (Martelarenplein 3 bus 7, 3000 Leuven);

Overwegende dat de versie 2003 van het mobiliteitsplan op 2 februari 2016 werd onderworpen aan de sneltoets om de actualiteit van het beleidsplan na te gaan;

Overwegende dat bij de sneltoets werd beslist om het Spoor 1 te volgen; dat dit inhield dat het bestaande mobiliteitsplan moest worden geactualiseerd;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 29 maart 2016 waarbij het perceel 2 van het bestek MOB 2015-17 voor het aanstellen van een ontwerp voor de actualisatie (Spoor 1) van het mobiliteitsplan, werd gegund aan het studiebureau Timenco uit Leuven; dat het studiebureau Timenco in 2017 zijn naam veranderde in studiebureau Tridée (Quellinstraat 6 te 2018 Antwerpen);

Overwegende dat het volgende participatietraject werd doorlopen door het gemeentebestuur:

Fase		Vorm van participatie
Oriëntatienota	7 december 2016	Stuurgroep verkeer
	11 januari 2017	Gemeentelijke begeleidingscommissie Oriëntatienota
	7 maart 2017	Interne werkvergadering gemeente
	14 maart 2017	Wijkvergadering Achterbroek (110 personen)
	15 maart	Wijkvergadering Centrum (80 personen)
	21 maart 2017	Wijkvergadering Nieuwmoer (80 personen)
	22 maart 2017	Wijkvergadering Heide (150 personen)
	22 maart 2017	Stuurgroep verkeer
	28 maart 2017	Wijkvergadering Dorp-Heuvel (100 personen)
Synthesenota	24 april 2017	CORPA + stuurgroep verkeer
	17 mei 2017	Gemeentelijke begeleidingscommissie Synthesenota
	14 juni 2017	stuurgroep verkeer
Mobiliteitsplan	15 juni 2017	Regionale mobiliteitscommissie Oriëntatienota en synthesenota
	27 september 2017	Stuurgroep verkeer
	10 januari 2018	Stuurgroep verkeer specifiek voor nota mobiliteitsplan
	24 januari 2018	CORPA
	10 maart 2018	Infomarkt openbaar onderzoek

Overwegende dat het bestuur ervoor kiest om ondanks dit participatietraject het beleidsplan bijkomend te laten onderwerpen aan een openbaar onderzoek vooraleer het mobiliteitsplan definitief vast te stellen;

Gelet op het feit dat de te volgen procedure als volgt wordt gepland:

1. Maart 2018: start van het openbaar onderzoek gedurende 30 dagen
2. 10 maart 2018: organisatie van een infomarkt, samen met het ruimtelijk structuurplan
3. Voorleggen aan de regionale mobiliteitscommissie Vlaamse Overheid
4. Definitieve vaststelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan in de gemeenteraad
5. Publicatie in het Belgisch Staatsblad;

Overwegende dat het beleidsplan ter bespreking werd voorgelegd aan de gemeentelijke begeleidingscommissie op 7 februari 2018; dat het aangepaste plan nu wordt voorgelegd aan de gemeenteraad om voorlopig te worden vastgesteld;

Overwegende dat rekening gehouden zal worden met de elementen die tijdens het openbaar onderzoek naar boven komen bij de opmaak van het definitieve beleidsplan;

BESLUIT: met 24 jastemmen van Jozef Duerloo, Clarisse De Rydt, Sigrid Van Heybeeck, Veerle De Block, Pieter Brosens, Jan Van Esbroeck, Hans De Schepper, Alfons Dierckx, Bianca Veraart, Stijn de Koning, Dirk Van Peel, Stefanie Van Looveren, Didier Van Aert, René Francken, Wies Peeters, Jan Breugelmans, Silke Lathouwers, Sandra Hoppenbrouwers, Jef Van den Bergh, Maarten De Bock, Jan Oertemans, Maggy Beyers, Joris Alen en Lukas Jacobs.

Enig artikel.-

De gemeenteraad stelt het beleidsplan van het gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast en onderwerpt dit plan aan een openbaar onderzoek.

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL:

Bij bevel:

De gemeentesecretaris

De voorzitter

9.6 Samenstelling GBC

De samenstelling of genodigden van de GBC zijn:

- De voorzitter, schepen van mobiliteit
- De burgemeester
- De schepen van openbare werken
- PZ Grens
- Vlaamse overheid, Mobiliteit,
- dienst mobiliteit provincie Antwerpen
- het agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen
- het departement Ruimtelijke ordening, woonbeleid en Onroerend Erfgoed
- het departement Leefmilieu, natuur en energie
- De Lijn
- Diensthoofd openbare werken
- stedenbouwkundig ambtenaar, milieuambtenaar
- mobiliteitsambtenaar

Verslag GBC Oriëntatienota mobiliteitsplan

Datum: 11 januari 2017

Locatie: Gemeentehuis Kalmthout

Aanwezig:

De heer Lukas Jacobs, burgemeester Kalmthout

De heer Jef Van den Bergh, schepen van mobiliteit, ruimtelijke ordening Kalmthout

De heer Jan Oerlemans, schepen van openbare werken Kalmthout

De heer Werner Torfs, mobiliteitsambtenaar Kalmthout

De heer Eric Van Belle, diensthoofd openbare werken Kalmthout

Mevrouw Kathleen Huet, mobiliteitsbegeleider MOW Vlaanderen

De heer Tim Jochens, vervanger dienstkringingenieur MOW Vlaanderen

De heer Luc Leemans, politiezone Grens

De heer Jan Simons, politiezone Grens

De heer Gust Verheyen, De Lijn

De heer Paul Van Hal, medewerker omleidingen De Lijn

Mevrouw Marjolein de Jong, Timenco (verslag)

Verontschuldigd:

De heer Marc Konings, diensthoofd milieu en groen en stedenbouwkundig ambtenaar Kalmthout

Verslag

De Oriëntatienota is bladzijdegewijs besproken en goedgekeurd onder voorwaarde van de volgende aanpassingen:

1. Opnemen in hoofdstuk 1 (bestaande toestand) en bij hoofdstuk 4 onder Aandachtspunten bestaande toestand: veel profielen in Kalmthout zijn krap waardoor er keuzes gemaakt moeten worden bij de verdeling van ruimte. In de huidige situatie is vaak gekozen voor fietspaden die smaller zijn dan de normen in het vademecum.
2. Opnemen in paragraaf 6.1.1 Verkeerveiligheid: voor ongevallen met auto's zijn geen nadere gegevens opgenomen over de oorzaak.
3. Opnemen in paragraaf 1.6.2 Winterdienstvegen: ook busroutes worden geveegd.
4. Opnemen in paragraaf 1.7 Openbaar vervoer: parallelle structuur van trein en bus 670.
5. Aanpassen op kaart paragraaf 1.8.1: Roosendaalsebaan krijgt fietsinfrastructuur aan twee zijden.
6. Opnemen bij paragraaf 2.4: begrip 'basisbereikbaarheid'.
7. Opnemen in paragraaf f2.6 Vrachtrouten netwerk Vlaanderen: informatie die Kalmthout heeft in verband met het regionale vrachtrouten netwerk

To do:

- Werner Torfs stuurt De Lijn de studie 'Lokaal openbaar vervoer – een verkenning' naar De Lijn
- Werner Torfs stuurt Timenco informatie die Kalmthout heeft over het regionale vrachtrouten netwerk



Verslag GBC Oriëntatienota mobiliteitsplan

Datum: 17 mei 2017
Locatie: Gemeentehuis Kalmthout

Aanwezig:
De heer Lukas Jacobs, burgemeester Kalmthout
De heer Jef Van den Bergh, schepen van mobiliteit, ruimtelijke ordening Kalmthout
De heer Jan Oerlemans, schepen van openbare werken Kalmthout
De heer Werner Torfs, mobiliteitsambtenaar Kalmthout
De heer Eric Van Belle, diensthoofd openbare werken Kalmthout
De heer Patrick Reynaerts, medewerker ruimtelijke ordening
Mevrouw Kathleen Huet, mobiliteitsbegeleider MOW Vlaanderen
Mevrouw Annelies De Ridder, MOW Vlaanderen
De heer Luc Leemans, politiezone Grens
De heer Bart Laurryssen, De Lijn
Mevrouw Marjolein de Jong, Timenco (verslag)

Verontschuldigd:
Mevrouw Nathalie Couttenier, De Lijn
Mevrouw Ilse Van Roey, procesbeheerder dep. Omgeving Vlaanderen
De heer Staf Aerts, afdeling mobiliteit, provincie Antwerpen
De heer Marc Konings, diensthoofd milieu en groen en stedenbouwkundig ambtenaar Kalmthout

Verslag

Algemene opmerking:
De Oriëntatienota en de synthesesnota worden beiden na de GBC besproken in de RMC, hoewel dit niet verplicht is.

De Synthesesnota is bladzijdegewijs besproken. De volgende opmerkingen zijn gemaakt:

1. Doortocht Wildert (Essen): het is nog niet zeker welke richting dit uitgaat. Initiatief komt van Essen. Dit kan een fietspadenproject worden of volledige doortocht met downgrading naar gemeenteweg in plaats van gewestweg. Een volledige herinrichting kan betekenen dat er minder verkeer via de N122 en meer via de N117 komt.
2. De functies op de kaarten moeten worden aangepast. De gemeente geeft aan welke functies aangepast moeten worden. Ook de natuurgebieden zijn toegevoegd (bloempje bij de toegang) (Aanpassing: zie bijgevoegde aangepaste Synthesesnota).
3. Opmerking MOW: de invoering van een effectieve permanente zone 30 op het gedeelte van de Kapellensteenweg dat nu al gemengd verkeer heeft, moet worden afgetoetst aan de interne richtlijnen van AWV.

4. De Kapellensteenweg wordt in scenario 4 (het voorkeursscenario) opgenomen als een Lokale weg type 1 en niet als een Lokale weg type 2 zoals tijdens de Gemeenteraadcommissie en de Verkeerscommissie werd voorgesteld (Aanpassing: zie bijgevoegde aangepaste Synthesesnota).
5. Opmerking De Lijn: aandacht voor het behoud van de doorstroming van vooral de gelede bussen op de OV-routes. Voornamelijk voor Kapellensteenweg is zone 30 in het centrum een aandachtspunt. Vooral een continue doorstroming is van belang voor de uurregeling. De keuze van de snelheidsremming moet hierop zo min mogelijk invloed hebben.
6. Opmerking De Lijn: oost-west verbindingen zoals gewenst in het voorkeursscenario kunnen wellicht niet met regulier busvervoer worden uitgevoerd vanwege richtlijnen van het kabinet Wuylts.
7. Openbaar onderzoek of participatietraject laten goedkeuren in GR? → er wordt gekozen voor een openbaar onderzoek waarbij de burger de tijd heeft om opmerkingen te geven. Het participatietraject is er wel maar wordt niet officieel vastgelegd.
8. In het beleidsplan moet nagedacht worden over het opleggen van het aantal parkeerplaatsen en fietsstaanplaatsen bij appartementenbouw: algemeen moet bij nieuwbouw het gebruik van de fiets gestimuleerd worden en mogen privé-initiatieven geen extra parkeerdruk op het openbaar domein leggen.

To do:

- Werner Torfs stuurt De Lijn de studie 'Lokaal openbaar vervoer – een verkenning' naar De Lijn
- Werner Torfs stuurt Timenco informatie die Kalmthout heeft over het regionale vrachtroutenetwerk
- Timenco past de Synthesesnota aan (zie bijlage)
- Kathleen Huet/Annelies De Ridder: aftoetsen mogelijkheid permanente zone 30 op gedeelte Kapellensteenweg met gemengd verkeer

Conclusie

Synthesesnota in consensus goedgekeurd, mits aanpassingen zoals hierboven aangegeven.

Nieuw Mobiliteitsplan Kalmthout

Verslag GBC fase 3

Datum GBC 7 februari 2018

Datum verslag 14 februari 2018

Aanwezigen

Lukas Jacobs, Burgemeester
Jef Van den Bergh, schepen mobiliteit
Jan Oerlemans, schepen openbare werken
Joris De Boel, Departement Mobiliteit & Openbare Werken
Bart Lauryssen, De Lijn
Staf Aerts, dienst mobiliteit provincie Antwerpen
Erik Van Belle, diensthoofd openbare werken
Marc Konings, stedenbouwkundig ambtenaar, milieuanbtenaar
Johan Kelchtermans, PZ Grens
Werner Torfs, mobiliteitsambtenaar
Marjolein de Jong, TRIDÉE (verslag)

Verontschuldigd

Annelies De Ridder AWW – verontschuldigd. Commentaar per mail doorgegeven. AWW heeft volmacht gegeven aan het departement MOW.

RWO – niet aanwezig

LNE – niet aanwezig

Opmerkingen

Het rapport is met consensus goedgekeurd behoudens de volgende aanpassingen.

Het rapport is paragraaf per paragraaf doorlopen:

- Begrippen: aanpassen bij STOP → Personenwagen
- Vervoersregio's zijn een nieuwe ontwikkeling. Doorheen het rapport opnemen en teksten en actietabel aanpassen waar nodig. De Lijn controleert de aanpassingen in het rapport en zorgt ervoor dat de nieuwe principes goed verwoord zijn.
- De fietsbarometer van de provincie toevoegen waar nodig. De provincie heeft routes geïnventariseerd. De verwerking is nog niet geheel af, maar gaat voor gemeenten wel een interessante input zijn voor het prioriteren van actiepunten.
- P.6 Legende Figuur 1 niet helder. Zone-30 hoort wellicht niet in de legenda thuis.
- P.10 Verschil tussen de scenario's nog iets benadrukken.
- P.10 Er is geen 'nul'-scenario opgenomen omdat het huidige beleid al behoorlijk duurzaam is. In plaats daarvan is gewerkt met een scenario 1 dat autogericht is en verder

uitgaat van de huidige ontwikkelingen. Scenario 1 is autogericht: toevoegen in de titel van het scenario.

- P. 13 mobiliteitsvisie De Lijn nog wat aanpassen en bij regionale samenwerking de Vervoersregio's toevoegen. De Lijn controleert de wijzigingen en levert zelf ook tekst.
- P. 13 Vrachtroutenetwerk heeft consensus in de regio van Kalmthout. Herformulieren zodat duidelijk is waar Kalmthout prioriteit legt.
- P. 20 Doelstelling 1, puntje 1 anders formuleren: terugdringen ongevallen ipv ongevalslocaties.
- P. 21 Doelstelling 6: toename aantal fietsen opnemen + systematische meting van fietsgebruik (dit is al verwerkt in de actietabel bij het meetnet)
- P. 21: Doelstelling 7: fietsbarometer opnemen.
- P. 22 Doelstelling 8: Vervoersregio's opnemen.
- P. 24 Parkeernormen anders benoemen, gericht op wooneenheden.
- P. 25 Wegencategorisering nog iets beter uitleggen. Afbouwen functie Kapellensteenweg uitleggen.
- P. 26 Snelheden: er wordt geen snelheidsplan opgenomen omdat Kalmthout hier graag flexibiliteit wil en gaandeweg in meer gebieden de maximum snelheid te verlagen.
- P. 26 De snelheid bij schoolomgevingen op de gewestwegen is dynamisch.
- P. 30 Woonerf: max 20 km/h toevoegen
- P. 32: Tabel fietsinfrastructuur nakijken bij intensiteit tussen 3.000 en 5.000 mvt
- P. 33 Eisen aan infrastructuur: fietsmarkeringen verwijderen bij gemengd verkeer. Breedtes van suggestiestroken conform vademecum houden.
- P. 34 Eisen aan fietsinfrastructuur: fietsbarometer toevoegen. Ebikes en bijzondere fietsen toevoegen als aandachtspunt bij breedte.
- P. 35 Fietsroutes: Handelaar-Zwanenberg opgenomen als alternatieve route > functionele route. De provincie stelt de bovenlokale functie in vraag en acht de kans zeer klein dat deze route als functionele route erkent zal worden.
- P. 37 Basisbereikbaarheid toepassen: fietsenstallingen bij haltes toevoegen + vervoersregio vermelden.
- P. 39 Parkeren: fietsvoorzieningen ook hier toevoegen.
- P. 39 vervoersmanagement: mobiscans vermelden. Provincie heeft geen testacties.

Participatie: infomarkt van 10 maart 2018 toevoegen

Timing

GRC van eind februari: voorlopige vaststelling.

Openbaar onderzoek: vanaf voorlopige vaststelling gedurende 1 maand (tot eind maart). Dit loopt parallel aan het openbaar onderzoek voor het ruimtelijk structuurplan (gedurende 3 maanden).

Infomarkt: 10 maart samen met ruimtelijk structuurplan.

Resultaten van openbaar onderzoek worden verwerkt.

RMC van mei zou dan ten vroegste haalbaar zijn. Stukken moeten minimaal 15 werkdagen op voorhand worden toegestuurd.

Conclusie

Mobiliteitsplan in consensus goedgekeurd, mits aanpassingen zoals hierboven aangegeven.

2/2

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van
bespreking in de vergadering van 15/06/2017 te Antwerpen

Agendapunt: Kalmthout: mobiliteitsplan 3^e generatie – oriëntatienota + synthesesnota
RMC-voorzitter: Frank Leys
GBC-voorzitter: Lukas Jacobs (burgemeester@kalmthout.be; werner.torfs@kalmthout.be)
Kwaliteitsadviseur: mevr. Hannelore Deblaere

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 29/04/2013	ok

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Fase
PAC: 9/09/2003	RMC: 21/04/2016 Spoor: 1	RMC: 15/06/2017 Fase: oriëntatienota en synthesesnota

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 17/05/2017. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. Het dossier werd geagendeerd op de RMC-vergadering van 15/06/2017. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 7/07/2017 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Jef Van den Bergh: schepen Werner Torfs: mobiliteitsambtenaar	Initiatiefnemer: gemeente Kalmthout	A A
Kathleen Huet	Departement MOW – afdeling Beleid	A
Jan Van Gool	VVM De Lijn	A
Annelies De Ridder	Agentschap Wegen en Verkeer	A

	Departement Omgeving	N
Staf Aerts	Provincie: Antwerpen	A

c) Andere leden

Geen

d) Schriftelijke adviezen

Geen

e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

Aangezien aan de quorumvereiste werd voldaan, vond een rechtsgeldige beraadslaging plaats. De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een gunstig advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies volgt op een consensus in de GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Kalmthout, mobiliteitsplan – synthesenota

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 15/06/2017 te Antwerpen.

1. Algemene omschrijving van de synthesenota

De GBC voor de opmaak van de synthesenota vond plaats op 17 mei 2017. Het verslag is onduidelijk of er volmacht werden gebruikt. Departement Omgeving, provincie en LNE waren niet aanwezig op deze GBC.

Het verslag van de GBC is onduidelijk of de eindbeslissing van de GBC een consensus inhoud. In het dossier is geen goede weergave opgenomen van het procesverloop. In het beleidsplan moet hier toch wat meer aandacht naar gaan.

2. Toetsing van de synthesenota

a) Dossiersamenstelling/vorm

Alle onderdelen die verwacht worden in een synthesenota zijn opgenomen in het document. Bij de opbouw van de verschillende scenario's is de verwachting wel dat hier ook een mogelijke invulling van de verschillende werkdomeinen (A, B en C) wordt aan toegevoegd. Dit moet geen detailuitwerking zijn, maar wel de grote lijnen zodat duidelijk is waar de grote verschillen zitten in de scenario's voor de verschillende netwerken. De tekst moet de kaart van het scenario leesbaar maken. De kaarten van de scenario's zijn trouwens wel sterk.

b) Proces/regelgeving

Een beschrijving van het participatietraject komt enkel indirect aan bod in het verslag van de GBC. Er wordt geopteerd om te werken volgens het decreet en enkel een openbaar onderzoek te organiseren in de periode tussen voorlopige vaststelling door de gemeenteraad en voorlegging van het beleidsplan aan de RMC. Toch wordt in de bijlagen van het document verwezen naar de wijkvergadering waar de werkwijze voor de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan werd voorgelegd. Op de RMC wordt aangegeven dat er een participatief traject werd vastgelegd, maar het stadsbestuur vindt de bevraging van de bevolking via een openbaar onderzoek ook een interessant instrument. Daarom werd er geopteerd om geen beslissing van de gemeenteraad uit te lokken, maar toch veel aandacht te hebben aan participatie tijdens de opmaak van het plan.

c) Inhoud

Onderzoeksresultaten

Het onderzoek gaat grotendeels in op de voorstellen die gemaakt zijn in de oriëntatienota. De herkomst van het parkerend autoverkeer werd niet bevroegd. Noch werd het aantal fietsen buiten de fietsenstallingen bepaald. Er wordt ook geen reden opgegeven waarom dit onderzoek niet meer uitgevoerd werd.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 5 : Het zou goed zijn om iets meer uitleg te geven bij de tabellen zodat iedereen ze kan begrijpen. Het is op het eerste zicht niet duidelijk waarom er een onderscheid gemaakt wordt in kolom 'Antw' en een kolom 'Essen' bij de stations Kalmthout en Heide. Een analyse op kaart met de ligging van de stallingen lijkt ook relevant in dit soort onderzoek.

Knelpunten, kansen en doelstellingen

De tabel is fundamenteel aangepast tov de oriëntatienota. Hierover wordt in het document geen toelichting gegeven. Zoals ook aangegeven in het advies op de oriëntatienota blijft een herwerking van de doelstellingen in dit plan zinvol.

Nul-scenario en scenario's duurzame mobiliteit

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van de scenario's zelf. Maar zoals eerder aangegeven wordt hier voor de duurzame scenario's wat meer uitwerking verwacht, het is niet zo evident op basis van voorliggende tekst te achterhalen wat de impact is voor de verschillende modi van de twee scenario's.

Afweging van de scenario's en aanzet volgende fase

Er wordt een voorkeursscenario naar voor geschoven en dat is goed. Het is jammer de aandachtspunten en overwegingen van de commissies niet dadelijk zijn opgenomen in het 'verhaal' van het beleidsscenario.

Op de RMC wordt aangegeven dat de leden van de GBC het eens waren met die opmerkingen en dat de opmerkingen wel werden verwerkt op de kaart. In het beleidsplan moet het beleidsscenario één tekst worden.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 20 : de commissies van de gemeente vragen nog bijkomend onderzoek in kader van de realisatie van de categorisering van de wegen. Hoe zal hier worden mee omgegaan ?
Op de RMC wordt aangegeven dat deze vraag volgde uit de keuze voor categorisering van de Kapelsesteenweg. De GBC heeft uiteindelijk, na afweging van verschillende elementen, gekozen voor een andere categorisering van deze weg, waardoor dit onderzoek niet meer relevant was.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Op de RMC worden geen bijkomende elementen aangebracht.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De kwaliteit van de synthesenota is behoorlijk. Er werden in dit advies een aantal opmerkingen geformuleerd. Het is de bedoeling dat deze mee genomen worden in de volgende stappen. In het bijzonder moet de GBC nog eens aandacht hebben voor de formulering van de strategische en operationele doelstellingen. Ook het procesverloop moet terdege aan bod komen in de volgende nota's.

Er wordt aangedrongen om het beleidsplan aan te pakken volgens het nieuwe mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)), nl. werken met een informatief en een richtinggevend gedeelte en de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden.

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

Dit advies dient bij de synthesenota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

21 juni 2017

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,
Hannelore Deblaere

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van
bespreking in de vergadering van 17/05/2018 te Antwerpen

Agendapunt: Kalmthout: Mobiliteitsplan – Beleidsplan (spoor 1)

RMC-voorzitter: Frank Leys

GBC-voorzitter: Lukas Jacobs (lukas.jacobs@kalmthout.be; werner.torfs@kalmthout.be)

Kwaliteitsadviseur: mevr. Hannelore Deblaere

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRR: 29/04/2013	ok

Mobiliteitsplan (1 ^e generatie)	Sneltoets (3 ^e generatie)	Fase
PAC: 9/09/2003	RMC: 21/04/2016 Spoor: 1	RMC: 17/05/2018 Fase: mobiliteitsplan (3 ^e generatie)

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 7/02/2018. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. Het dossier werd geagendeerd op de RMC-vergadering van 17/05/2018. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 8/06/2018 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Jef Van den Bergh: schepen	Initiatiefnemer: gemeente Kalmthout	A
Werner Torfs: mobiliteitsambtenaar		A
Joris Deboel	Departement MOW – afdeling Beleid	A
Jan Van Gool	VVM De Lijn	A

Tim Jochems	Agentschap Wegen en Verkeer	A
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Staf Aerts	Provincie: Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Marjolein De Jong	Studiebureau : Tridée	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen

e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

Aanwezigen aan de quorumvereiste werd voldaan, vond een rechtsgeldige beraadslaging plaats. De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies volgt op een consensus in de GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Kalmthout, Mobiliteitsplan – Beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 17 mei 2018 te Antwerpen.

1. Algemene omschrijving van de planfase

Het beleidsplan wordt 1 jaar na de uitwerkingsnota voorgelegd aan de RMC. De sneltoets dateert van 2016. Het planproces is vlot verlopen.

De GBC vond plaats op 7 februari 2018. AWV was verontschuldigd, RWO, LNE waren niet aanwezig. Het is onduidelijk of de eindbeslissing van de GBC in consensus werd genomen. Op de RMC wordt aangegeven dat de eindbeslissing van de GBC in consensus was.

Belangrijke opmerkingen in het advies op de synthesesnota waren :

- Er moet meer aandacht gaan naar een goede weergave van het procesverloop in het beleidsplan
- Een herwerking van de doelstellingen in dit plan blijft zinvol.
- Het beleidsscenario moet één tekst worden.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- Het verslag van de GBC is onduidelijk of er een volmacht werd gegeven door AWV. Op de RMC wordt aangegeven dat AWV een volmacht gaf aan departement MOW

2. Toetsing van de planfase

a) Dossiersamenstelling/vorm

De opbouw van het beleidsplan gebeurt conform de richtlijnen terzake. Maar net zoals in de vorige nota's gaat er in de inleiding van het document weinig aandacht naar het procesverloop om tot dit beleidsplan te komen. Dit wordt in theorie toegelicht, maar dit wordt niet specifiek voor Kalmthout gemaakt. Het specifieke procesverloop wordt pas in hoofdstuk 9.3 en 9.7 toegelicht.

Het ontbreekt in de nota aan voldoende kaartmateriaal om alle (sub)werkdomeinen te visualiseren. Eén goede kaart kan zoveel meer zeggen dan een stevige tekst.

Het verslag van de GBC voor het beleidsplan moet nog toegevoegd worden in bijlage van het document.

b) Proces/regelgeving

Het participatietraject wordt toegelicht in hoofdstuk 9.4. De gemeente heeft geopteerd voor participatie via verschillende kanalen (oa de wijkvergaderingen, adviesraden,...) in combinatie met een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek vond plaats tussen 1 en 31 maart 2018. Er werd dan ook voor geopteerd om geen GR-besluit te nemen hiervoor. Het verslag van de participatie is opgenomen in hoofdstuk 9.4.

Het gemeenteraadsbesluit van de voorlopige aanvaarding van het beleidsplan is ook opgenomen in hoofdstuk 9.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- Pg 59 ev : is het wenselijk om de naam van de particulieren die een reactie geformuleerd hebben op te nemen in dit beleidsplan, dit wordt immers een publiek document ? Op de RMC wordt afgesproken om deze namen nog te schrappen in het document.

c) Inhoud

Informatief deel

Het informatief deel wordt opgebouwd conform de geldende richtlijnen.

De tekst rond knelpunten, kansen en doelstellingen werd herwerkt t.o.v. vorige nota's.

In hoofdstuk 4 is het in principe de bedoeling om aan te geven dat het mobiliteitsplan wel degelijk kadert in andere beleidsplannen. Dit gebeurt niet bij alle opgenoemde plannen, er wordt vooral een lijst gemaakt van andere beleidsplannen die 'over mobiliteit' gaan, toch op Vlaams niveau. Anderzijds is het niet de bedoeling dat dit hoofdstuk een herhaling is van de planningscontext die al in vorige nota's werd opgenomen.

Op RMC wordt afgesproken om dit te behouden. Immers vooral de beleidsplannen m.b.t. de nieuwe ontwikkelingen op vlak van openbaar vervoer waren niet steeds ter beschikking op moment van afwerking van vorige nota's.

Een hoofdstuk 4.3 'regionale samenwerking' is niet gebruikelijk in een beleidsplan. Wat is de doelstelling hiervan ? Dit zijn elementen die even goed hun plaats kunnen vinden in werkdomein C van het richtinggevend deel van het beleidsplan. De gemeente bekijkt verder of dit eerder informatieve elementen zijn of dat zij daadwerkelijk onderdeel zijn van de visie en dus eerder richtinggevend van aard zijn.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- Pg 10 : De inleiding van hoofdstuk 3 is niet coherent. In de eerste paragraaf staat dat scenario' 1 autogericht is. In de tweede paragraaf staat dan weer 'de twee duurzame scenario's leggen een grotere nadruk op de andere modi'. Dit lijkt tegengesteld aan mekaar. Immers uit deze omschrijving is niet duidelijk dat scenario 1 het nul-scenario is. De term nulscenario wordt best consequent gebruikt om dat scenario te benoemen.
- Pg 19, 4.3.3 : In de beschrijving staat 'snelweg A4/A12 als vanaf het onderliggende hoofdwegenet. Snelwegen en hoofdwegen zijn in principe hetzelfde, waarschijnlijk moet het begrip 'hoofdwegen' hier vervangen worden door 'primaire wegen'. Op de RMC wordt aangegeven dat dit terminologie is die komt uit een grensoverschrijdend plan. Er wordt een voetnoot gezet om de Vlaamse context te duiden bij deze terminologie.

Richtinggevend deel : uitwerking werkdomeinen + doelstellingen

Het richtinggevend deel wordt opgebouwd conform de geldende richtlijnen.

In hoofdstuk 5 worden de strategische doelstellingen uitgewerkt in operationele doelstellingen. Niet bij alle doelstellingen is dit zorgvuldig gebeurd. Meer bepaald bij strategische doelstellingen 4, 5, 6 en 9 zijn maatregelen beschreven i.p.v. operationele doelstellingen. Hier en daar worden ook indicatoren opgenomen. Het gebruik van indicatoren kan in de inleiding bijkomend aan bod komen. Op de RMC wordt het onderscheid tussen strategische doelstellingen, operationele doelstellingen en maatregelen nogmaals verduidelijkt.

Het te voorziene snelheidsbeleid wordt opgenomen in werkdomein A3. In principe hoort dit thuis in werkdomein B, bij B4 'herinrichting van de wegen'. Het is ook gebruikelijk om een snelheidskaart op te nemen. Het beleidsplan is een visiedocument, zo'n snelheidskaart geeft weer wat de gewenste visie is voor snelheden op lange termijn (planhorizon van 10 jaar). Het hoofdstuk A4 is een hoofdstuk dat niet voorzien is in de richtlijnen. De elementen die hierin beschreven worden horen ook thuis in werkdomein B, bij B4 'herinrichting van de wegen'. De titel van B4 in voorliggend beleidsplan is trouwens foutief. Op RMC wordt afgesproken om deze elementen te verplaatsen naar en samen te voegen met hoofdstuk B4 met als titel 'Herinrichting van de wegen'.

De uitwerking in werkdomeinen heeft de neiging om weinig concreet te worden. Het blijven algemene visieteksten per (sub)werkdomein. Deze visies zijn inhoudelijk goed. Maar ze missen de doorvertaling naar Kalmthout. Bvb bij B1 zou kunnen omschreven worden welke schoolomgevingen nog moeten aangepakt worden, of er al schoolomgevingen in orde zijn, ... Dit maakt het ook mogelijk om een link te leggen tussen tekst en actietabel. De acties in de actietabel moet je op één of andere manier kunnen koppelen aan de visies die je concreetiseert voor de gemeente Kalmthout. Werkdomein B4 is het enige waar vrij consequent wordt aangegeven in welke maatregelen de visie-elementen zich vertalen.

Het zou goed zijn om in werkdomein B3, openbaar vervoer, ook aan te geven welke verbindingen de gemeente nog wenst of op welke verbindingen zij nog tekorten ziet. Immers het lokale mobiliteitsplan moet het regionale plan op dat vlak voeden.

Vragen tot verduidelijking / detailopmerkingen :

- Pg 27 : het is interessant dat er in het mobiliteitsplan 'gewenste parkeernormen' worden opgenomen. Er wordt hierbij echter niet aangegeven hoe deze gewenste parkeernormen zullen worden afgedwongen worden. Wordt dit door vertaald in een algemene bouwverordening, is dit een intern afvoetsingskader, ... ? Hoe kan m.a.w. dit hard gemaakt worden bij een vergunningsaanvraag ? Op de RMC wordt aangegeven dat de gemeente al met dit kader werkt en dat zij het niet nodig acht, op dit moment, om dit verder te verankeren.
- Pg 27 : voor deelauto's en elektrische wagens zou ook die visie kunnen doorvertaald worden naar eisen die men oplegt bij een vergunningsaanvraag.
- Pg 29 : De principes voor secundaire wegen type 2 zijn beschreven in de tekst, maar de naam van de weg die als dusdanig werd aangeduid wordt niet benoemd in de tekst. Ook bij de beschrijving van de lokale wegen I en II, is de verwachting dat telkens een opsomming gebeurt van de straten. Dit moet nog aangepast worden (tabel 4 zou vroeger in de tekst kunnen opgenomen worden). Het is trouwens niet zo duidelijk wat de meerwaarde is van figuur 7.
- Pg 30 : de vraag stelt zich wat de meerwaarde is van het hoofdstuk waar verschil in wegcategorisering met vorige beleidsplan geduid wordt.
- Pg 32 ev : Het grote nadeel van het opnemen van uitgangspunten voor ontwerp van wegen, inrichtingsprincipes voor verblijfsgebieden, ... is dat ze ofwel niet te gedetailleerd beschreven worden en daardoor ook elementen niet vatten ofwel dat ze te gedetailleerd worden beschreven. In deze tekst is ervoor geopteerd om dit niet te gedetailleerd te doen, wat een goede keuze is.
- Pg 36 : wat is de bron van de tabel 7 Dit moet toegevoegd worden.
- Pg 37 : het is onduidelijk wat bedoeld wordt met 'bij de combinatie van wegbreedte en verharding'. Dit moet meer uitgeschreven worden.
- Pg 37 : de tekstuele overgang naar de tekst na figuur 10 is moeilijk te begrijpen.
- Op figuur 11 zijn de lokale fietsroutes niet opgenomen in de legende, tenzij bedoelt wordt dat 'lokale wegen 3' en /of 'gemeentelijk fietsroutenetwerk' in de legende dit omvatten. Best wordt de legende aangepast naar 'lokale fietsroutes', het is beter leesbaar als de tekst en de figuur op mekaar zijn afgestemd.

Richtinggevend deel : actieplan, toetsing en evaluatie

Het actieprogramma (in bijlage) wordt op zich volledig uitgewerkt. Het actieprogramma vanuit de invalshoek 'werkdomeinen ABC' wordt opgenomen in bijlage van het beleidsplan. Er wordt niet verwezen naar de actietabellen vanuit de 4 andere invalshoeken.

De actietabel heeft tot doel een echt werkinstrument te zijn voor de gemeente en andere betrokken actoren. De bedragen voor de maatregelen in deze tabel moeten de grootordes geven

zodat ze een indicatie kunnen geven bij het maken van jaargrotingen. De ramingen moeten ook een beeld geven of de voorgestelde actietabel realistisch is om uitgevoerd te krijgen. In deze actietabel staan zeer weinig concrete ramingen, wat het een weinig bruikbaar instrument maakt om te dienen als investeringsprogramma. Nochtans staan er ook reeds geplande maatregelen in de tabel (vb actie 24), waarvoor het toch mogelijk moet zijn om een raming voor op te nemen in de tabel.

Omschrijvingen als 'geen apart budget' zijn moeilijk; bvb voor actie 75 zal budget nodig zijn om dit te kunnen uitvoeren.

Op de RMC wordt afgesproken dat de invulling van de ramingen nog eens bekeken wordt zodat de actietabel beter ingezet kan worden als beleidsinstrument maar toch geen onrealistische ramingen bevat.

Het is interessant dat er voor gekozen wordt om als initiatiefnemer niet de gemeente te noemen maar de verschillende diensten van de gemeente apart te benoemen.

Zoals aangegeven eerder in dit advies is er weinig relatie tussen de uitwerking van de beleidsvisie in werkdomeinen enerzijds en de voorstellen voor concrete acties in de actietabel.

In werkdomein A zijn vooral verwijzingen opgenomen naar wetgevingen en richtlijnen, maar nauwelijks maatregelen die volgen uit de uitwerking van de mobiliteitsvisie. Actie 2 en actie 8 zijn goede maatregelen. Actie 1 is ook een goede actie maar dit komt niet of nauwelijks aan bod in de beschrijving van werkdomein A. De acties in A4 kunnen grotendeels weerhouden worden, maar zoals eerder aangegeven horen ook deze acties eerder thuis in een werkdomein B4.

In werkdomein B zijn de acties concreter. Andere maatregelen horen eerder thuis in werkdomein C: peiling in kader van deelauto's, schoolbereikbaarheidskaarten,...

In werkdomein C is het dan weer van belang om aan te geven dat ook investeren in flankerend beleid een zekere financiële inspanning vereist. In dit werkdomein zijn ramingen in detail eerder voor de toekomst.

De toetsing van de doelstelling gebeurt door het louter afvinken van de acties in de actietabel. Terwijl het ook de uitwerking in visie-elementen in de werkdomeinen kan zijn die een invulling van die toetsing kan zijn.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Er worden geen bijzondere bijkomende elementen aangebracht.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Het beleidsplan voldoet aan alle eisen terzake. De nota bevat alle noodzakelijke onderdelen. Een participatietraject werd doorlopen.

Het nieuwe beleidsplan volgens spoor 1 van de gemeente Kalmthout wordt conform alle vormvereisten opgebouwd en gunstig verklaard. Er wordt wel gevraagd om de aanpassingen zoals afgesproken op de RMC

////////////////////////////////////
Pagina 5 van 6

nog door te voeren in het beleidsplan vooraleer het wordt voorgelegd aan de gemeenteraad wordt definitieve goedkeuring.

Het beleidsplan van de gemeente Kalmthout dient steeds samen met dit kwaliteitsadvies gelezen worden. De richtlijnen van het mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)) betreffende agendering op de gemeenteraad en publicatie in het staatsblad dienen gevolgd te worden.

De definitieve versie van het beleidsplan, na goedkeuring door de gemeenteraad, moet worden overgemaakt aan de leden van de GBC.

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

Volgende opmerkingen uit bovenstaand advies moeten minstens verwerkt worden vooraleer het dossier voor definitieve vaststelling wordt voorgelegd aan de gemeenteraad :

- Toevoegen van het verslag van de laatste GBC en dit advies in bijlage
- Het kaartmateriaal moet bijgewerkt worden waar daar opmerkingen werden op geformuleerd
- Er wordt nagegaan of de operationele doelstellingen nog kunnen geoptimaliseerd worden.
- Hoofdstuk A4 wordt geschrapt, de inhoud wordt verplaatst naar hoofdstuk B4 dat een andere titel krijgt. Ook het snelheidsbeleid wordt naar hoofdstuk B4 verplaatst.
- De invulling van de indicatieve ramingen in de actietabel.

Dit advies dient bij het beleidsplan te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

21/05/2018 - Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,
Hannelore Deblaere

////////////////////////////////////
Pagina 6 van 6

