

MOBILITEITSP RIJKEVORSEL



**BU
UR**
Part of Sweco

MOBILITEITSPLAN RIJKEVORSEL

Versie 03 - GR 25/11/2024

1113510004

13 NOVEMBER 2024

OPDRACHTGEVER:
Rijkevorsel

CONTACT

Jef Janssens

Medewerker mobiliteit en verkeersveiligheid

jef.janssens@rijkevorsel.be

+32 (0)3 340 00 79

PROJECT TEAM:

Ria Vinckx — Kim Proost

CONTACT

Ria Vinckx

Senior Expert

ria.vinckx@swecobelgium.be

INHOUDSTAFEL

Inleiding	7
<hr/>	
Opbouw van het plan	7
Plaats van het gemeentelijk mobiliteitsplan in het verkeersbeleid	7
Ambities	8
Netwerken	11
<hr/>	
Voetgangers	12
Fietsers	16
Openbaar vervoer	22
Hoppinpunten	24
Gemotoriseerd verkeer	28
Gedrag	39
<hr/>	
Actieplan	43
<hr/>	
Bijlagen	47
<hr/>	
Actietabellen	47



Beste lezer,

Met trots presenteer ik u het mobiliteitsplan van onze prachtige gemeente. Dit plan legt de basis voor de evoluties van mobiliteit in de toekomst en zet sterk in op duurzame mobiliteit, het verbeteren van de leefbaarheid van onze dorpskernen en het waarborgen van de bereikbaarheid van onze winkels, woningen en bedrijven. Belangrijke speerpunten van dit plan zijn het bevorderen van fietsgebruik en de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.

We investeren in een uitgebreider fietsnetwerk, veilige fietspaden en aangename woonbuurten. Ook zorgen we voor verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes te voet en met de fiets. Daarnaast introduceren we Hoppinpunten op strategische locaties, waar inwoners gemakkelijk kunnen overstappen tussen verschillende vervoermiddelen.

Ik hoop dat dit mobiliteitsplan u kan inspireren om u in onze mooie gemeente net wat vaker te voet of met de fiets te verplaatsen. Samen kunnen we ervoor zorgen dat Rijkvorschel verdere sprongen maakt inzake duurzame mobiliteit en klaar is voor de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst.

Met vriendelijke groet,

Karl Geens
Schepen van mobiliteit



INLEIDING

Opbouw van het plan

Dit beleidsplan is het sluitstuk van het mobiliteitsplan. In de oriëntatienota werd de bestaande toestand beschreven, met daaruit volgend de thema's die verder onderzocht werden in de synthesesnota. Vanuit de synthesesnota wordt een beleidsplan met actietabel opgemaakt.

We streven ernaar om dit beleidsplan beknopt, helder en goed leesbaar te houden. Per thema wordt de wenskaart opgenomen, met een korte beschrijving. De oriëntatienota en synthesesnota bieden meer achtergrondinformatie voor de geïnteresseerde lezer.

Plaats van het gemeentelijk mobiliteitsplan in het verkeersbeleid

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is een strategisch beleidsdocument, dat een volledige beleidscyclus overspant. Het beschrijft de visie van de gemeente op de mobiliteit in de gemeente en zet de acties uit voor de komende periode.

De gemeente leeft echter niet in een vacuüm, en moet haar beleid inpassen in het bovenlokale beleid. In het decreet Basisbereikbaarheid heeft Vlaanderen zijn nieuwe mobiliteitsvisie verankerd. Daarin wordt ingezet op een vraaggericht openbaar vervoer en het beter op elkaar afstemmen van de netwerken. Met combimobiliteit wordt een nieuw principe ingevoerd, waarbij verschillende vormen van mobiliteit worden gecombineerd en reizigers gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere.

Daarbij is er gekozen om de mobiliteitsuitdagingen regionaal aan te pakken in de vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen. Rijkvorschel valt binnen de Vervoerregio Kempen. Het gemeentelijk mobiliteitsplan past binnen de keuzes van het regionale mobiliteitsplan.

Het is een uitdaging voor het gemeentelijk mobiliteitsplan om voor de doelstellingen een pakket van maatregelen samen te stellen zodat een integrale aanpak en een duurzaam mobiliteitsbeleid bekomen worden. Het is echter niet de bedoeling om in het mobiliteitsplan uitvoeringsplannen te voorzien. Verder studiewerk en uitwerking van plannen en projecten maken geen deel uit van het mobiliteitsplan.

Ambities

De gemeente Rijkvorsel heeft de volgende ambities, die als basis dienen voor de doelstellingen en de acties die geformuleerd worden in het mobiliteitsplan.

Mobiliteitsoplossingen voor iedereen

Hoppinpunten als draaischijf van mobiliteit

In de Hoppinpunten worden de verschillende vervoersmiddelen met elkaar verbonden. Hier kan je overstappen van de fiets op het openbaar vervoer of een deelauto/deelfiets nemen. Het is dan ook uiterst belangrijk om de bereikbaarheid van de Hoppinpunten voor de zachte weggebruikers te optimaliseren.

Deelmobiliteit uitbreiden

Het ter beschikking stellen van deelauto's vormt een kans om het wagenpark te beperken. Gezinnen kunnen eventueel hun tweede gezinswagen vervangen door een deelauto.

Ook gezinnen die zich geen auto kunnen veroorloven, kunnen door het gebruik van een deelwagen zich verplaatsen naar moeilijker bereikbare bestemmingen of deelnemen aan het culturele leven zonder rekening te moeten houden met de dienstregeling van de bus 's avonds.

Aandacht voor mensen met beperkte mobiliteit

Dit gaat enerzijds over het voorzien van voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een parkeerkaart voor personen met een handicap. Maar het betreft even goed dat de infrastructuur verplaatsingen met een rollator of elektrische scooter niet belemmert. Dit vraagt bijv. om rechte voetpaden zonder obstakels waar mogelijk.

Rijkvorsel als fiets- en wandelvriendelijke gemeente

We willen het aantal duurzame verplaatsingen binnen de gemeente en naar de buurgemeenten verhogen. De meeste van deze verplaatsingen vallen binnen de bewandelbare en befietsbare afstanden.

Auto als gast in de fietszone

De straten rond het centrum van Rijkvorsel en in de buurt van de schoolomgevingen worden ingericht als fietsstraten. Zo ontstaat een netwerk waarbinnen de zachte weggebruiker zich veilig kan verplaatsen.

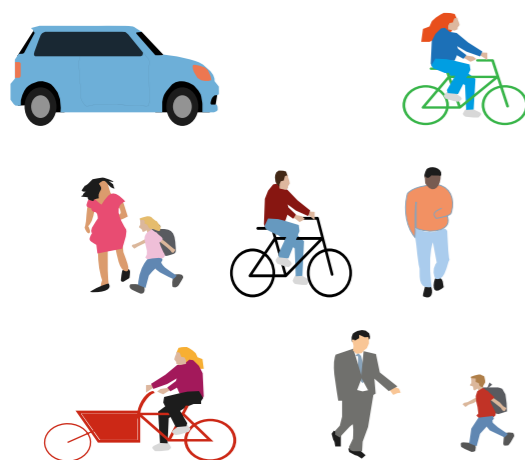
Gezond en kwalitatief leven in Rijkvorsel

Bewegen is gezond. Dus we stimuleren het fietsen en wandelen in de gemeente. Daarenboven leidt een afname van autoverkeer tot minder emissies en geluidsoverlast. Door het realiseren van een rondweg zal het centrum van Rijkvorsel kunnen herademen en ingericht worden als een bruisend en leefbaar dorpshart.

Trage wegen

Het netwerk van trage wegen is een belangrijke schakel in een fiets- en wandelvriendelijke gemeente. Bestaande trage wegen worden goed onderhouden of opgewaarderd indien nodig. De missing links worden op zo kort mogelijke termijn gerealiseerd, al dan niet in combinatie met andere ontwikkelingen.

Veilig verplaatsen voor jong en oud



Goede infrastructuur

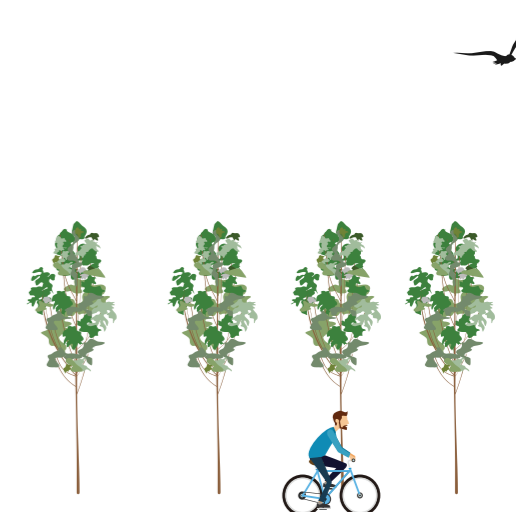
Een goede infrastructuur vormt de basis voor een veilige verplaatsing. De Hoppinpunten zullen de draaischijf van de mobiliteit worden. De toegankelijke inrichting van de Hoppinpunten en de goede bereikbaarheid ervan voor de zachte weggebruikers zijn prioritair.

Sensibilisering

Sensibilisering zorgt ervoor dat de inwoners zich bewust worden van de regels en van eventuele aanpassingen in het verkeerssysteem. Naast algemene campagnes naar de volledige bevolking zal er ook specifiek gericht worden op bepaalde doelgroepen zoals bijv. de scholen.

Monitoring en handhaving

Monitoring levert gegevens op, die mee sturing kunnen geven aan het beleid. Ze geven ook een indicatie waar handhaving nodig is.



NETWERKEN



Voetgangers

Dagelijkse verplaatsingen naar de school, supermarkt of sportzaal kunnen te voet gebeuren zodat de dorpskernen ontlast worden van gemotoriseerd verkeer en levendiger voelen. Wandelen is een gezonde verplaatsingsvorm, die ook ruimte biedt voor spontane ontmoetingen en op die manier kan bijdragen aan het sociale weefsel.

Verblijfsgebieden

De dichtheid en het aanbod aan functies binnen de dorpskernen maken dat ze beloopbaar worden voor voetgangers. Om dit te stimuleren moet wandelen in de kernen van Rijkevorsel en Sint-Jozef en in het gehucht Achtel gemakkelijk, aangenaam en veilig zijn. Deze kernen zien we als fijne, groene en toegankelijke verblijfsgebieden waarbinnen de zachte weggebruiker op de eerste plaats komt. We streven met dit mobiliteitsplan naar buurten waar zowel ouderen als kinderen zich vlot en veilig kunnen verplaatsen.

Het **centrumgebied** van Rijkevorsel met winkels, horeca en andere diensten concentreert zich langs de twee steenwegen die elkaar in de kern kruisen. Dit is de **doortocht**. Aangenaam brede en toegankelijke voetpaden en voldoende veilige oversteekvoorzieningen vormen hier de basis. De fietsstraten op de lokale wegen net buiten deze doortocht vormen tezamen een **fietszone**. In dit gebied is de auto een gast. Hiermee geven we fietsers en wandelaars een netwerk om veilig in het centrum te geraken.

De bestaande **woonerven** blijven behouden. Mogelijks kunnen deze bij nieuwe verkavelingen of herinrichtingen uitbreiden. Ook in de andere woonbuurten is leefbaarheid een belangrijke zorg. Kinderen moeten zich veilig doorheen de buurt kunnen bewegen. **Woonbuurten** zijn daarom afgestemd op bestemmingsverkeer, waarbij doorgaand verkeer geweerd wordt.

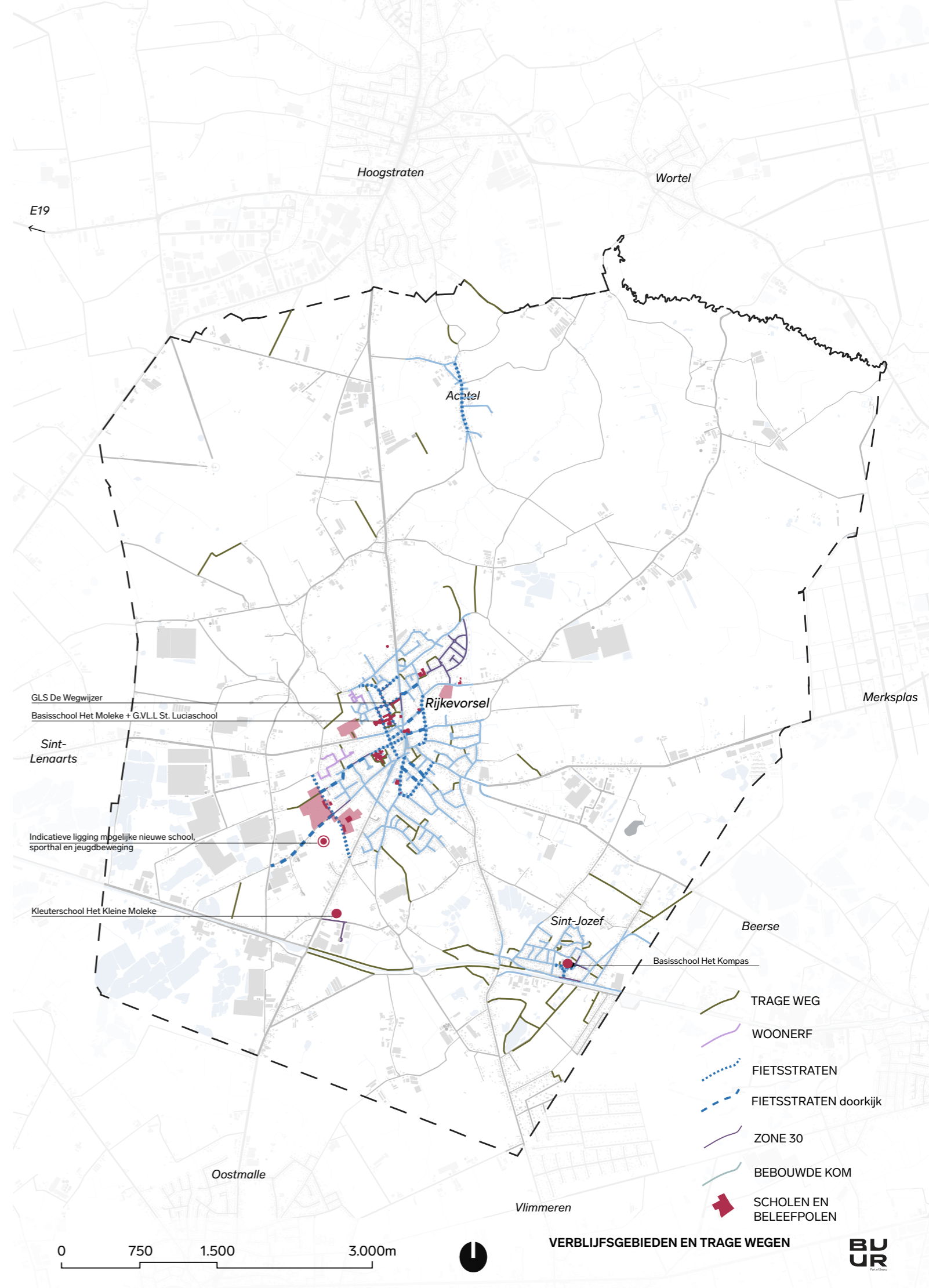
Trage Wegen

Een fijn netwerk aan trage wegen draagt bij aan de bewandelbaarheid van de gemeente. Deze trage wegen zullen op een veilige manier worden aangesloten op het reguliere wegennet door een duidelijke accentuering van de aantakkingen.

Voor de ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen zal zoveel mogelijk een beroep worden gedaan op het aanwezige **trage wegennetwerk** en wordt gekeken of er opportuniteiten zijn om nieuwe doorstekingen te realiseren als maasverkleining in het netwerk van trage wegen en fietsroutes.

De **toegankelijkheid** voor personen met een beperkte mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt bij de herinrichting van wegen en bij de wandelroutes naar bushaltes en Hoppinpunten. Het Vademecum Toegankelijk publiek domein is een leidraad bij een aantrekkelijke, verkeersveilige, comfortabele en toegankelijke inrichting van niet alleen de dorpskernen en woongebieden, maar alle (trage) wegen binnen de gemeente.

In de schoolomgevingen vormt de verkeersveiligheid van de leerlingen het vertrekpunt. Er zijn reeds voetpaden aanwezig die bij een eventuele herinrichting verder verbeterd worden. In de onmiddellijke omgeving is steeds een zone 30 van kracht, al dan niet onder de vorm van een fietsstraat. Te voet of met de fiets naar school wordt hierbij de logische keuze.



Schoolomgevingen

In de nabijheid van de scholen is steeds een zone 30 van kracht, ofwel via een zoneringsbord, ofwel via een fietsstraat waar ook een snelheidsbeperking geldt van 30 km/uur.

De **cluster van basisscholen in het centrum van Rijkevorsel** ligt centraal bij de kern. Fietsen wordt hier maximaal gestimuleerd door de vele fietsstraten rondom. De kiss en ride gebeurt volgens een enkelrichtingscirculatie. De combinatie van beiden houdt de snelheid laag.

Kleuterschool Het Kleine Moleke ligt meer afgelegen. Daar wordt ingezet op een veilige afzet- en ophaalplaats voor de kleuters. De combinatie met een lokale aanrijroute voor het vrachtverkeer naar de nabijgelegen bedrijven is eerder ongelukkig, maar er is geen alternatief.

De **basisschool In Sint-Jozef** ligt centraal in de kern, op wandel- en fietsafstand, met een fietsstraat rondom de kerk. In de onmiddellijke schoolomgeving is de ruimte te beperkt om op een veilige manier voetgangers, fietsers en een kiss&ride te combineren. Tijdens de schoolspitsuren wordt via gemachtigde opzichters de ruimte maximaal voorbehouden voor leerlingen te voet of met de fiets. Er wordt gemonitord of op termijn verdere maatregelen nodig zijn, zoals een enkelrichtingslus als K&R met een plaatselijk parkeerverbod aan de achterzijde van de school.

Ter hoogte van **Sonsheide/Heilhoek** bevindt zich een recreatiecluster en zoekzone voor een mogelijke nieuwe school, sporthal en jeugdbeweging. Bij de ontwikkeling zal de wenselijkheid van extra fietsstraten of een schoolstraat onderzocht worden.



Acties voetgangers

- circulatiemaatregelen en fietsstraten om de veiligheid te verhogen in schoolomgevingen;
- schoolvervoerplannen om stappen en trappen te stimuleren;
- trage verbindingen bij nieuwe ontwikkelingen;
- de realisatie van een Omleidingsweg in het kader van de leefbaarheid in het dorpscentrum.



Fietsers

De verschillende kernen en gehuchten in en rond Rijkevorsel liggen op fietsafstand van elkaar. Door in te zetten op een fijnmazig en kwalitatief fietsnetwerk voor alle weggebruikers moet de fiets het uitgangspunt worden voor verplaatsingen naar school, het werk, de sportclub of voor boodschappen. De fietsroutes worden zoveel mogelijk losgekoppeld van wegen met veel (vracht)verkeer, ofwel door fietspaden, ofwel door parallelle verkeersluwe routes aan te bieden.

Fietsroutenetwerk

Grote stromen fietsers worden via het stelsel van de fietssnelwegen opgevangen. In Rijkevorsel ligt er een **fietssnelweg** langsheen het kanaal.

Bovenlokale functionele fietsroutes (BFF) zorgen voor verbindingen naar de naburige kernen. Zij vallen meestal samen met een hogere wegcategory voor autoverkeer. Op deze verbindingen wordt de fietsinfrastructuur waar nodig prioritair heraangelegd conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De **lokale fietsroutes** vormen autoluwe verbindingen naar omliggende dorpskernen, scholen, recreatiezones en andere aantrekkingspolen binnen de gemeente. De geselecteerde lokale fietsroutes vullen het BFF verder aan en worden zoveel mogelijk losgekoppeld van de lokale ontsluitingswegen voor auto's. Op de wegen waar deze ont koppeling niet mogelijk is, worden maatregelen genomen om de veiligheid van de fietsers te bevorderen: hetzij door fietsinfrastructuur, hetzij door snelheidsremmende maatregelen voor auto's.

Het **recreatief fietsroutenetwerk**, staat ook bekend als het fietssnooppuntennetwerk. Deze routes zijn veelal rustiger, lopen over lokale landwegen en woonstraten en zijn vaak gekoppeld aan toeristische attractiepolen. In functie van de verkeersveiligheid worden sommige routes licht bijgestuurd om samen te vallen met de lokale fietsroutes.

In de woonstraten net rondom de doortocht van Rijkevorsel ligt een fijnmazig netwerk van lokale fietsroutes. Op korte termijn wordt er een **fietsring** gecreëerd van (fiets)straten. Deze dienen als rustiger alternatief voor de doortocht of als binnenweg tussen de steenwegen. Op termijn kan dit gebied evolueren tot een **fietszone** met gaandeweg meer en meer fietsstraten tussen dedoortocht en de fietsring.

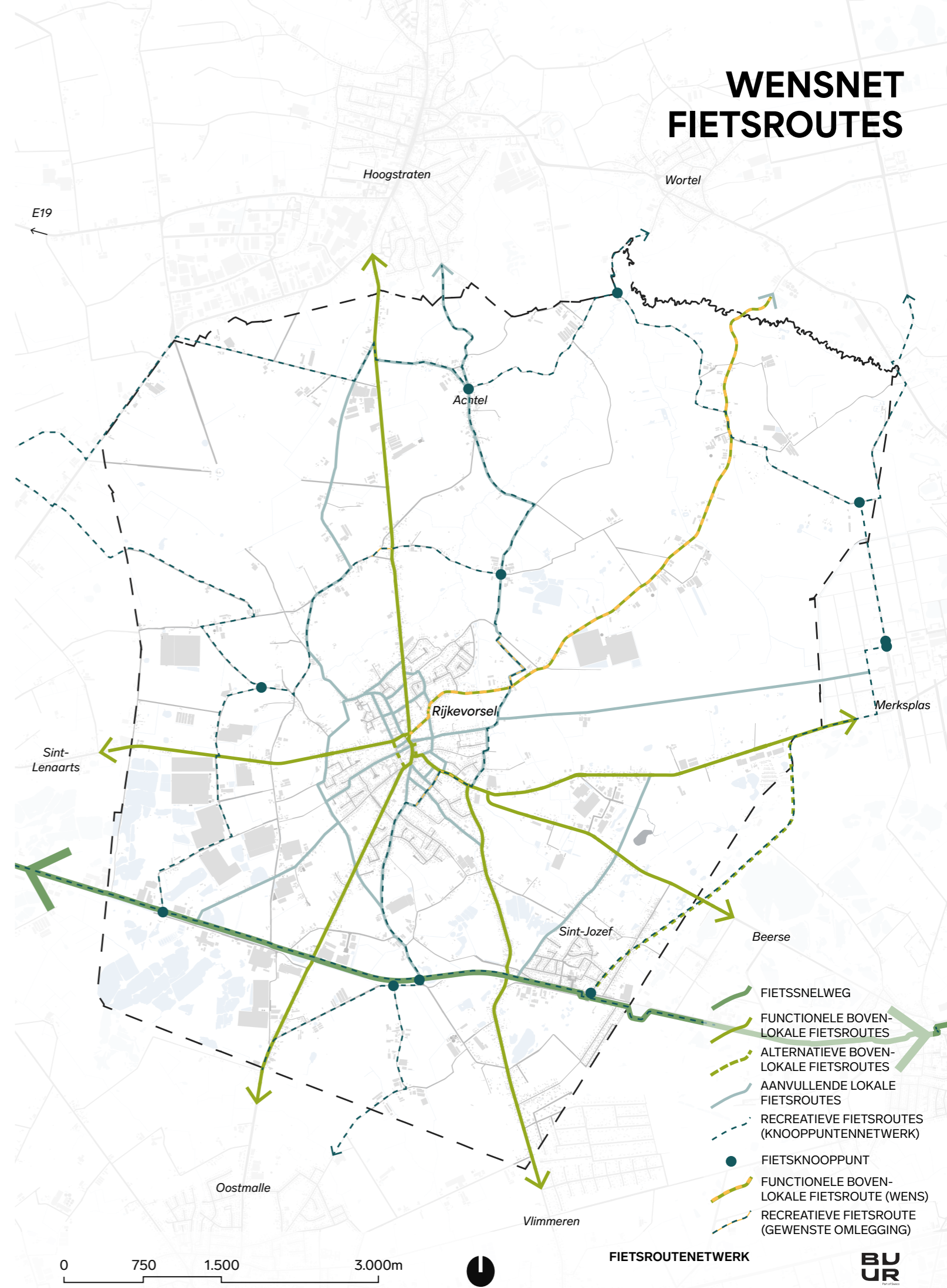
Naar de omliggende kernen verzorgen lokale parallelle routes een alternatief voor de drukke steenwegen langs rustige landwegen.



Acties fietsers

- het voorstellen van aanpassingen aan het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en het knooppuntennetwerk;
- de aanleg van gescheiden fietsvoorzieningen indien de weg een hogere categorie heeft;
- de aanleg van fietsstraten in het centrum en/of schoolomgeving;
- het opwaarderen of realiseren van missing links;
- het invoeren van circulatiemaatregelen om doorgaand verkeer uit de woonbuurten te weren;
- het verbeteren van de overstekbaarheid van en verkeersveiligheid langsheen de steenwegen.

WENSNET FIETSROUTES

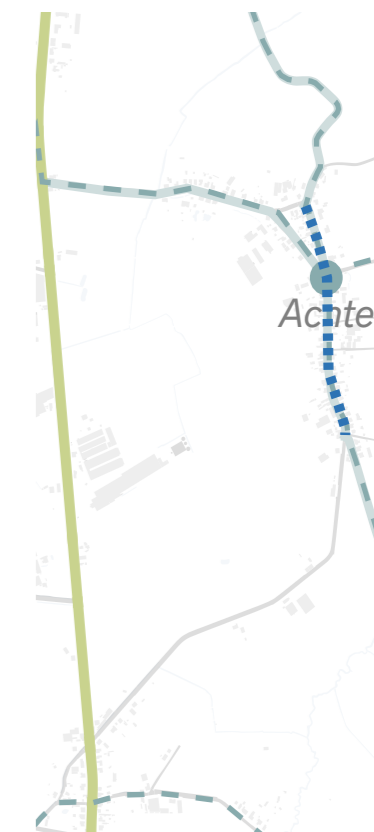
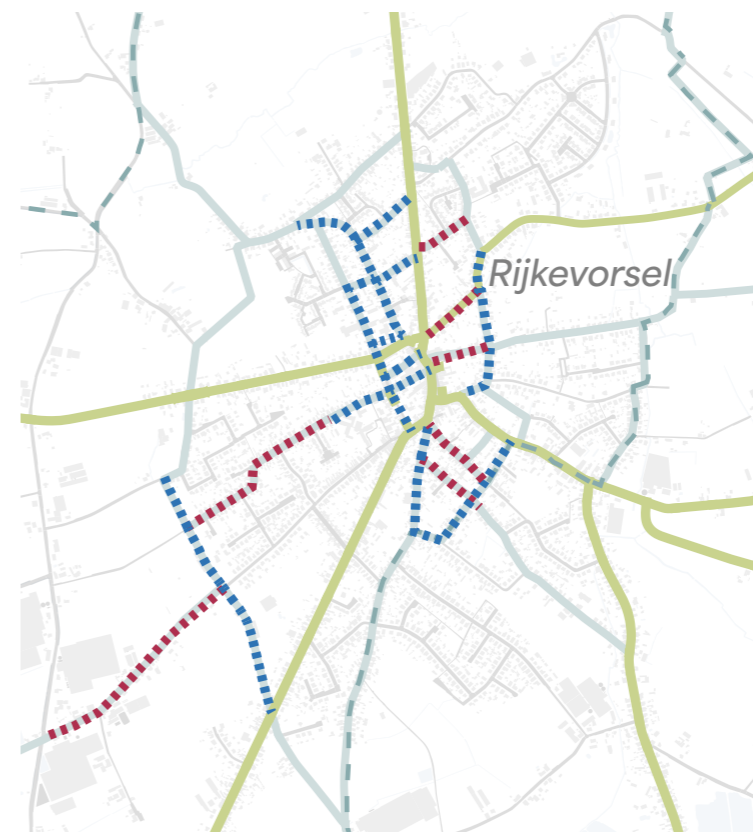


Fietsstraten

In principe is de voetganger en fietser in het ganse verblijfsgebied het uitgangspunt, maar in de fietsstraten wordt bijkomend de snelheid verlaagd naar 30 km/u en mag er niet ingehaald worden door gemotoriseerde voertuigen. Fietsstraten worden op niet enkel weergegeven door een verkeersbord, maar ook door markeringen op het wegdek.

Op de fietsroutes van en naar de scholen, naar de sportverenigingen en binnen de fietszone in het centrum van Rijkevorsel worden daarom fietsstraten toegepast. In de kern van Sint-Jozef bij de kerk bevindt zich eveneens een fietsstraat. Waar de ontsluitingsweg voor Achtel samenvalt met een lokale fietsroute zorgt een fietsstraat voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Het netwerk van fietsstraten focust op de fietsroutes. Er wordt gewerkt met een doorkijk waar de verkeersveiligheid en leefbaarheid in een aantal straten wordt gemonitord, en waar in functie van de noodzaak en draagvlak bijkomende fietsstraten worden voorzien.

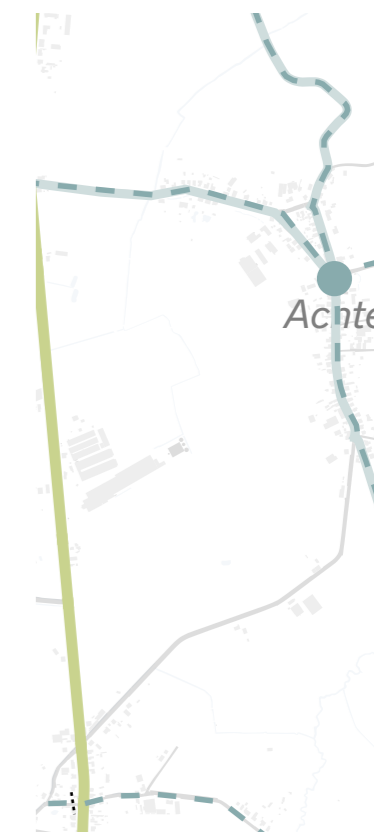
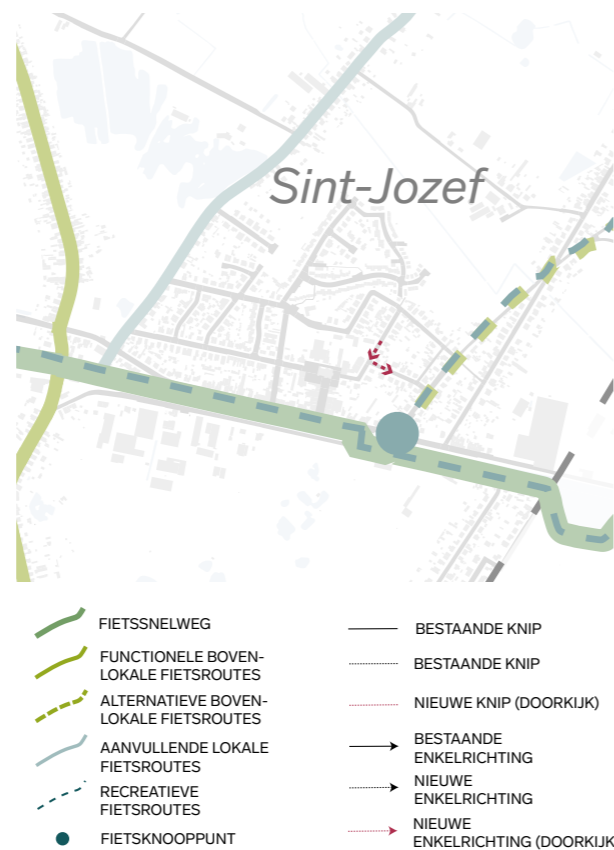


Circulatiemaatregelen

Door het toepassen van gerichte circulatiemaatregelen blijven de woonbuurten bereikbaar voor lokaal verkeer, maar wordt doorgaand verkeer geweerd en omgeleid naar de ontsluitingswegen. Er wordt hierbij gefocust op enerzijds de fietsroutes van en naar de kern van Rijkevorsel, maar anderzijds ook op de tangentiële fietsring waar sluipverkeer rijdt dat de steenwegen wenst te vermijden. Ook hier wordt gewerkt met een doorkijk waar de verkeersveiligheid en leefbaarheid in een aantal straten wordt gemonitord, en waar in functie van de noodzaak en draagvlak bijkomende maatregelen worden uitgerold.

In de schoolomgeving van Sint-Jozef wordt gewerkt met een doorkijk met mogelijks een enkelrichtingslus als K&R met een plaatselijk parkeerverbod aan de achterzijde van de school.

In Achtel zijn geen circulatiemaatregelen nodig.





Openbaar vervoer

Het openbaar vervoernetwerk wordt verzorgd door bussen die het centrum van Rijkevorsel en Sint-Jozef verbinden met de omliggende buurgemeenten en met de treinstations van de Noorderkempen en Turnhout. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer wordt in sterke mate bepaald door toegankelijke en comfortabele bushaltes en door een betrouwbare bediening met voldoende doorstroming.

OV-plan basisbereikbaarheid 2025

Doorheen Rijkevorsel loopt er één kernnetlijn, met name de lijn Arendonk – Turnhout – Merksplas – Rijkevorsel – Brecht. Kernnetlijnen vormen de ruggengraat van het systeem. Deze buslijn biedt aansluiting op de stations van Turnhout en Noorderkempen, van waaruit reizigers (inter)regionale verbindingen kunnen nemen. Voor deze lijn geldt een uurfrequentie, met een hogere frequentie tijdens de spitsuren.

Het aanvullend net heeft als functie reizigers naar het kernnet te brengen. Doorheen Rijkevorsel en Sint-Jozef loopt de aanvullende lijn Hoogstraten – Rijkevorsel – Oostmalle. Ook voor deze lijn geldt een uurfrequentie, met een hogere frequentie tijdens de spitsuren.

Het functioneel net tenslotte is afgestemd op bepaalde doelgroepen. Er zijn meerdere lijnen die de scholen in Hoogstraten, Malle en Turnhout bereikbaar maken voor scholieren uit Rijkevorsel en Sint-Jozef. Ook naar de werkgelegenheidszones in Hoogstraten, Beerse, Vosselaar en Turnhout worden er functionele lijnen voorzien. Deze lijnen rijden in functie van de schooluren of werkuren, en dus niet gedurende de hele dag met een terugkerende regelmaat.

Er wordt geen vervoer op maat voorzien binnen de gemeente Rijkevorsel. Achtel wordt niet meer rechtstreeks bediend in het nieuwe openbaar vervoersplan van de Vervoerregio Kempen. Er wordt onderzocht of Achtel mee opgenomen kan worden in de flex-zone Hoogstraten. Verder wordt de noodzaak aan een veilige en comfortabele verbinding tussen de kern van Achtel en de bushalte op de N14 gemonitord.

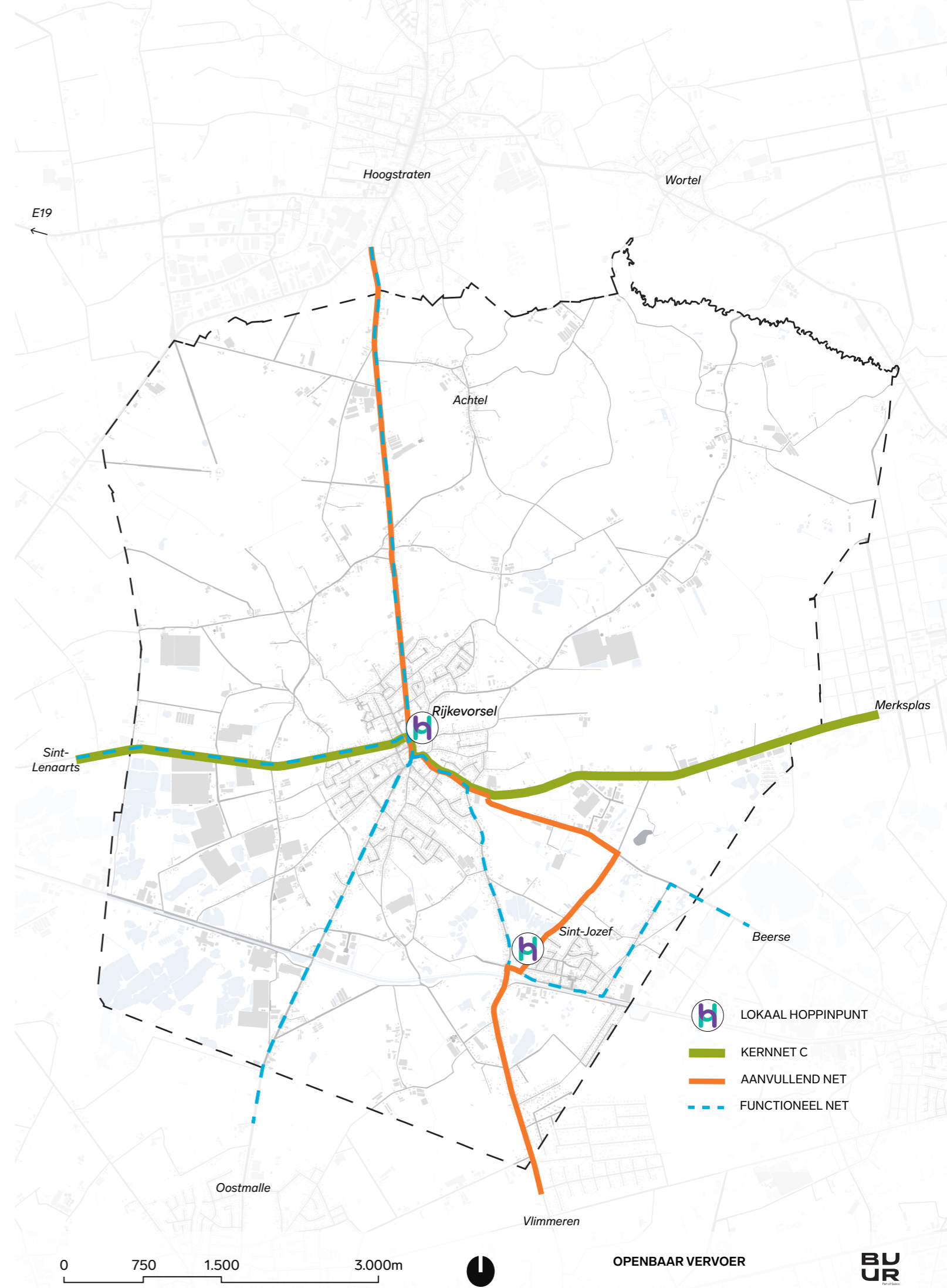
Masterplan Toegankelijkheid

Ook mensen met een beperking of ouderen die slecht ter been zijn, moeten zich met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Het Masterplan Toegankelijkheid van De Lijn, heeft als ambitie om tegen 2030 de helft van de haltes van het kernnet en aanvullend net en alle Hoppinpunten toegankelijk te maken. Nadien volgt de andere helft. De (her)aanleg van bushaltes is de bevoegdheid van de wegbeheerder.



Acties openbaar vervoer

- doorstromingsmaatregelen op de steenwegen in het centrumgebied van Rijkevorsel;
- het nemen van doorstromingsmaatregelen ter hoogte van Hoppinpunt Sint-Jozef;
- onderzoek flex-bediening Achtel door opname in flex-zone Hoogstraten
- het creëren van toegankelijke en comfortabele bushaltes en veilige looproutes;
- het voeren van communicatie rond busvervoer en tarieven.



Hoppinpunten

De grondslag van de basisbereikbaarheid, die aan de basis ligt van het vernieuwde openbaar vervoernetwerk, is de combimobiliteit. Dit betekent dat reizigers een combinatie maken van transportmiddelen om naar hun bestemming te rijden. In dit verhaal vormen de Hoppinpunten een belangrijke schakel. Dit zijn de punten waar reizigers vlot en comfortabel moeten kunnen wisselen van transportmiddel.

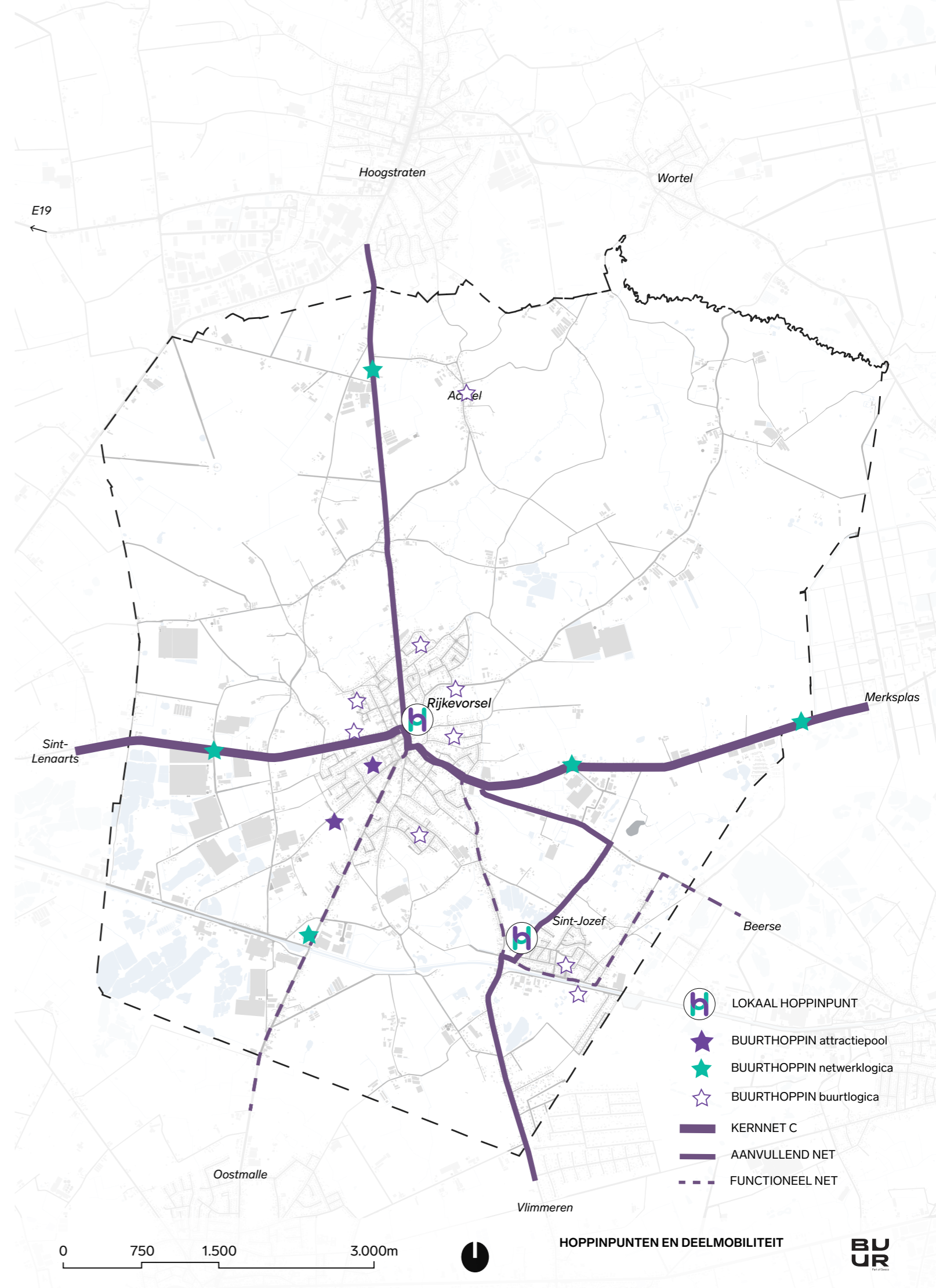
In Rijkevorsel werden twee lokale Hoppinpunten geselecteerd in het Regionale Mobiliteitsplan Vervoerregio Kempen.

- Het Hoppinpunt in het centrum van Rijkevorsel sluit aan op een openbaar vervoerlijn kernnet C en een aanvullende buslijn. Het punt fungeert hoofdzakelijk als opstaphalte. Veilige en comfortabele fietsenstallingen bevorderen voortransport met de fiets.
- Het lokaal Hoppinpunt in Sint-Jozef is een opstaphalte op een aanvullende lijn. De uitwerking van het punt wordt geïntegreerd in het masterplan voor de site Sas. Er wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen en deelfietsen. Deze deelfietsen worden voorzien met het oog op de nabijgelegen bedrijven, zodat busreizigers de last mile comfortabel kunnen afleggen.

De gemeente kan buurthoppinpunten selecteren. Dit gebeurt op basis van enerzijds een nabijheids- of buurtlogica en anderzijds een netwerklogica.

- Vanuit de buurtlogica worden Hoppinpunten voorzien aan belangrijke bestemmingen zoals het gemeentehuis, het plein bij Dorp, het OCMW en de recreatiezone Sonsheide. Deze worden op korte termijn uitgebouwd. De Hoppinpunten aan het gemeentehuis en het plein bij Dorp zijn zodanig dicht gelegen bij het lokale Hoppinpunt aan de kerk en worden niet als aparte Hoppinpunten beschouwd.
- Verder zijn er nog een aantal locaties met potentie, die ontwikkeld kunnen worden zodra er een concrete vraag is vanuit de buurt.
- Vanuit de netwerklogica worden er bushaltes geselecteerd die strategisch gelegen zijn bij tewerkstellingspolen en bij het winkelcentrum Breebos. Deze haltes zijn prioritair om uit te bouwen tot kwalitatieve haltes en kunnen mogelijk op termijn verder uitgerust worden als Hoppinpunt.

De uitrusting van de verschillende buurthoppinpunten wordt niet vastgelegd in dit plan, maar zal bekeken worden op het moment van de realisatie. In functie van de lokale noodzaak kunnen bijv. fietsenstallingen, deelauto's, laadpalen of een pakjesautomaat voorzien worden.



Acties Hoppin

- de realisatie van de lokale Hoppinpunten en de Hoppinpunten aan het OCMW en recreatiezone Sonsheide op korte termijn;
- sensibilisering rond de buurthoppinpunten op langere termijn;
- de uitbouw van volwaardige en toegankelijke bushaltes op korte termijn op strategische locaties;
- toegankelijke bushaltes aan alle Hoppinpunten en knooppunthaltes tegen 2030.



Gemotoriseerd verkeer

Het netwerk voor gemotoriseerd verkeer gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en werkt met eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegcategorisering worden basisprincipes en ambities opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Deze worden ook doorvertaald naar het vrachtroutenetwerk en een snelheidsplan

Wegencategorisering

Het hoofdwegennet vormt een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen op Europees en Vlaams niveau. De dichtsbijzijnde hoofdwegen zijn de E19 en de E34.

Het dragende netwerk bestaat uit regionale en interlokale wegen. Regionale wegen vormen de verbinding tussen gemeenten, regionale logistieke knopen en het hoofdwegennet. De as N144 - N115 verbindt zo de industriezone van Hoogstraten met de E19. Er wordt onderzocht of een opwaardering van de Houtelweg mee deze rol kan opnemen na realisatie van de Omleidingsweg (zie volgende paragraaf).

De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Als interlokale verbindingsweg worden de N131 en de N14 geselecteerd, die elkaar kruisen in het centrum van Rijkevorsel. Er komt een onderzoek naar een interlokale omleidingsweg of rondweg die de dorpskern zal ontlasten van het bovenlokaal noord-zuid-verkeer. Hieruit volgt dat er twee scenario's zijn voor de selectie van de lokale wegen: met en zonder de omleidingsweg. Zodra de omleidingsweg er ligt, dan wordt deze opgenomen in het dragend netwerk, en kan een deel van de N14 teruggebracht worden naar een lokale ontsluitingsweg.

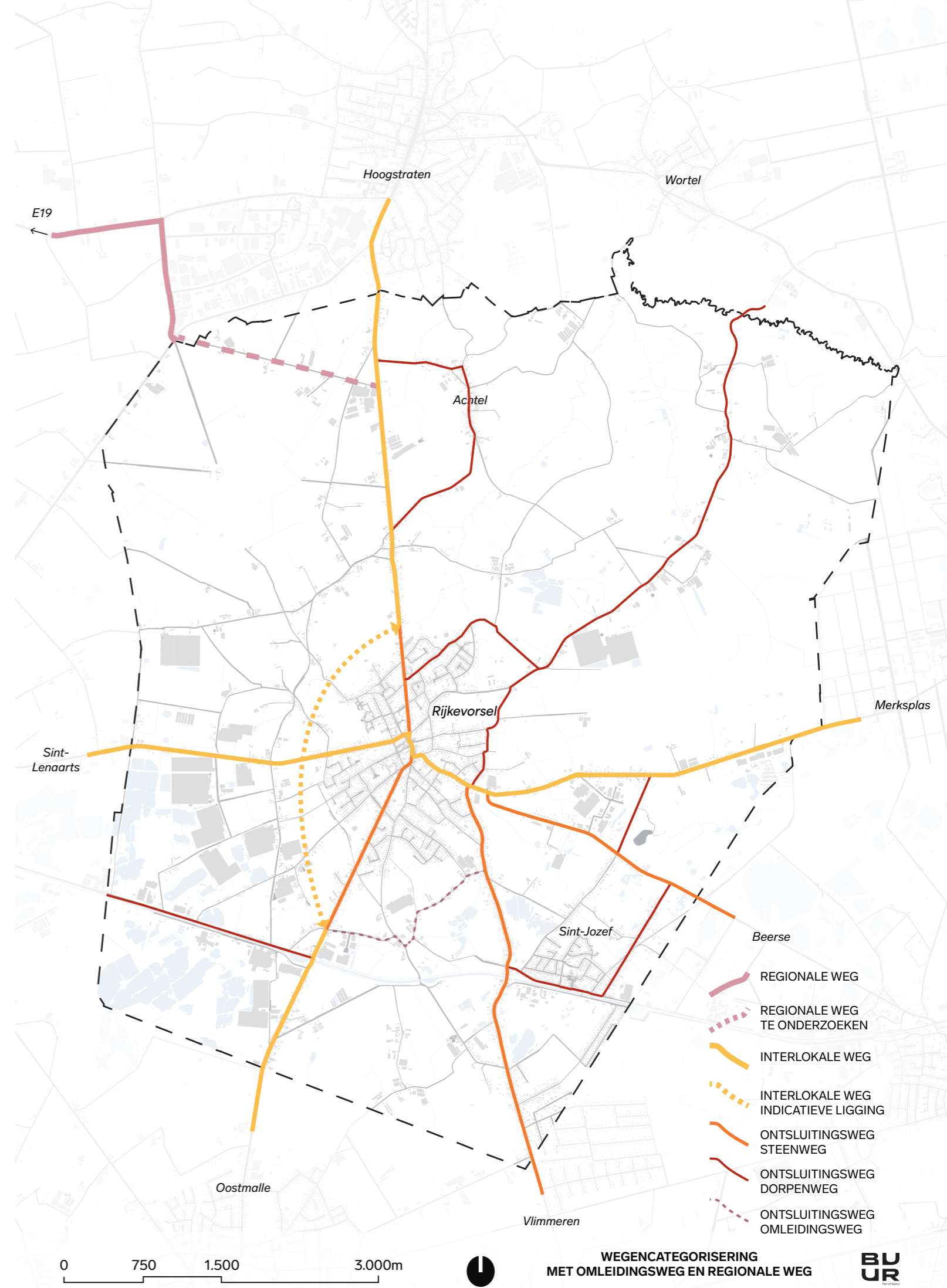
Op lokaal vlak wordt een onderscheid gemaakt tussen lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen. De ontsluitingswegen worden als volgt verder verfijnd:

1. Lokale ontsluitingsweg – steenweg: Dit zijn de overige historische steenwegen, met name de Beersebaan en Stevennekens.
2. Lokale ontsluitingsweg – dorpenweg : Deze wegen zorgen voor een lokale ontsluiting van de kern en omliggende dorpen en leiden het verkeer om de woonbuurten heen.
3. Lokale ontsluitingsweg – omleidingsweg: Deze categorie omvat de wegen die bij evenementen of werkzaamheden in het centrum naar voor geschoven worden als omleidingsroute.

Elke weg die niet geselecteerd wordt als lokale ontsluitingsweg is een erftoegangsweg, waarvan de belangrijkste functie erin bestaat om toegang te geven naar de individuele percelen.

Acties auto

- een onderzoek naar de realisatie van de omleidingsweg rond de kern van Rijkevorsel en de regionale weg op de Houtelweg
- circulatiemaatregelen op lokale erftoegangswegen



NETWERKEN

Vrachtverkeer

Het vrachtroutenetwerk bestaat uit drie lagen:

- hoofdvrachtroutes;
- aanrijroutes voor grootschalige bedrijventerreinen en KMO-zones;
- aanvullende lokale aanrijroutes.

Vanuit het "Ontwerprapport vrachtroutenetwerk Noorderkempen" werd een bovenlokaal vrachtroutenetwerk uitgetekend.

In de situatie zonder Omleidingsweg wordt het vrachtverkeer ontsloten via drie aparte systemen:

- de noordelijke zones via de N14 en N114 naar de E19;
- de zones in het centrum en Breebos via respectievelijk de N131 en N14 richting Brecht (E19) en Malle (E34);
- de kanaalzone via de Vlimmersebaan en N12 richting E34.

Na realisatie van de Omleidingsweg wordt het centrum van Rijkevorsel verder ontlast van vrachtverkeer, omdat het noord-zuid-verkeer dan niet meer via het dorp zal rijden.

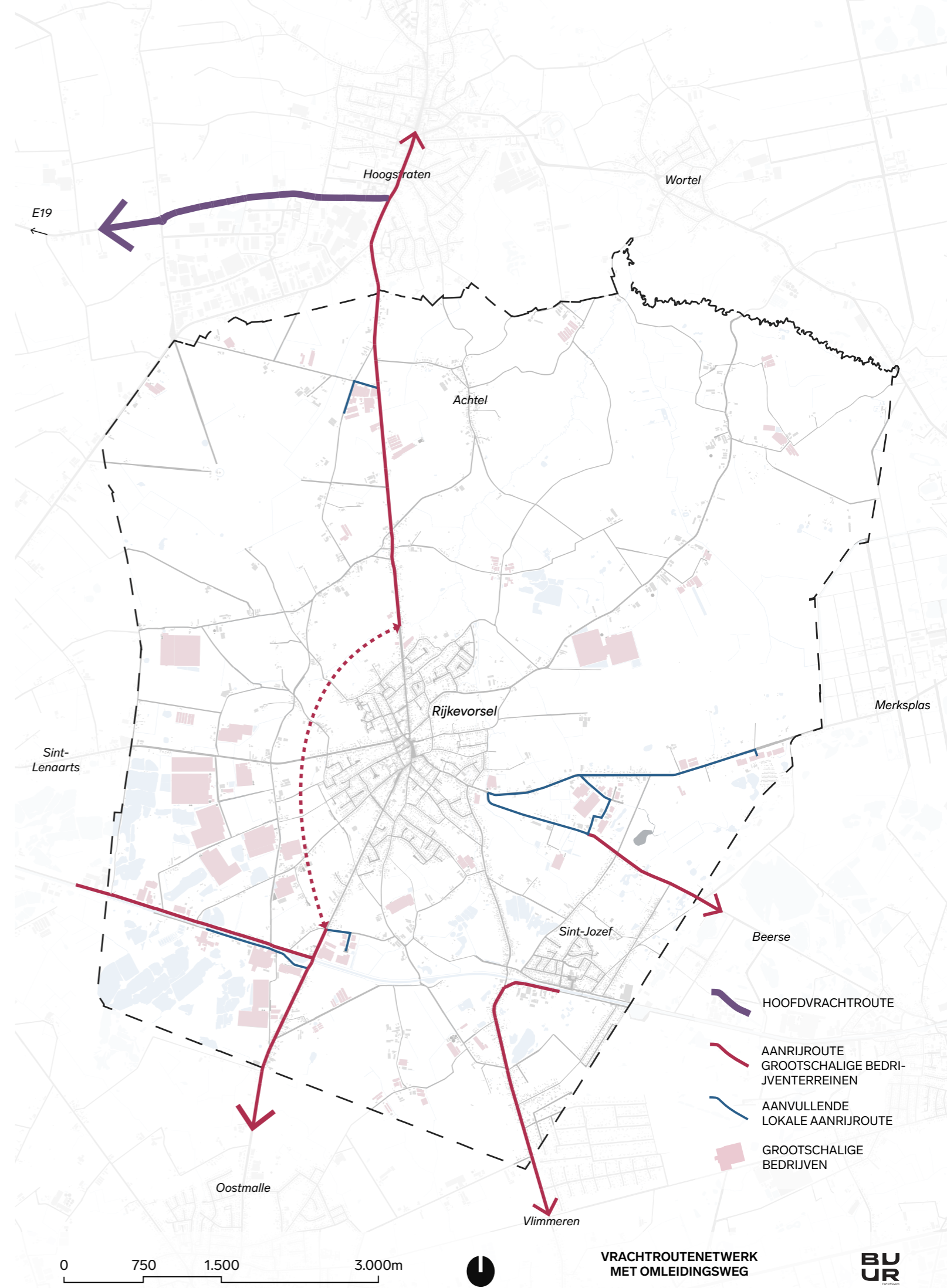
Op gemeentelijk vlak worden aanvullende lokale aanrijroutes geselecteerd naar de belangrijkste (clusters van) bedrijven.

- Looi tot aan Vroente + Vroente;
- Nijverheidsweg;
- Ambachtsweg + Vijversweg.



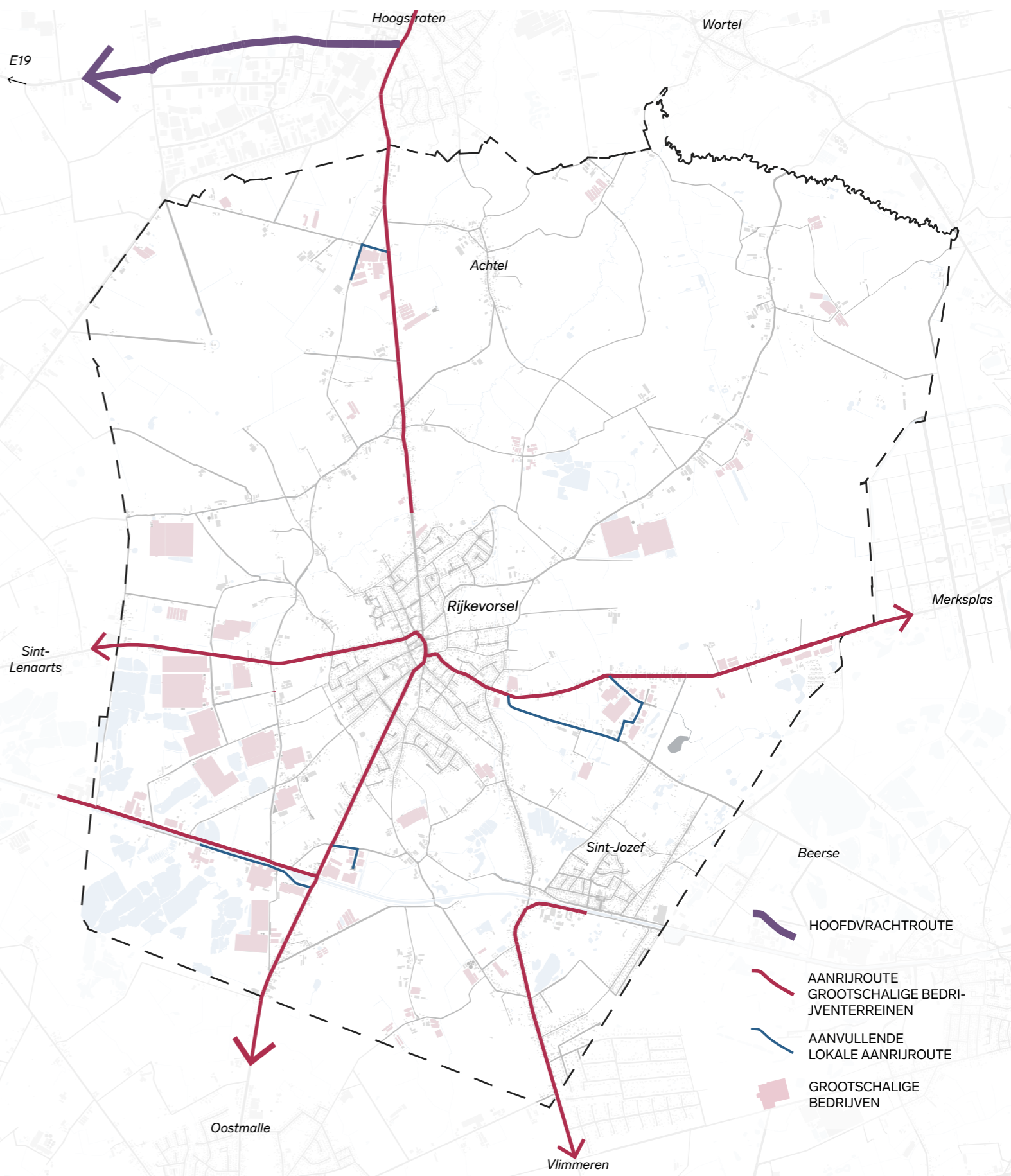
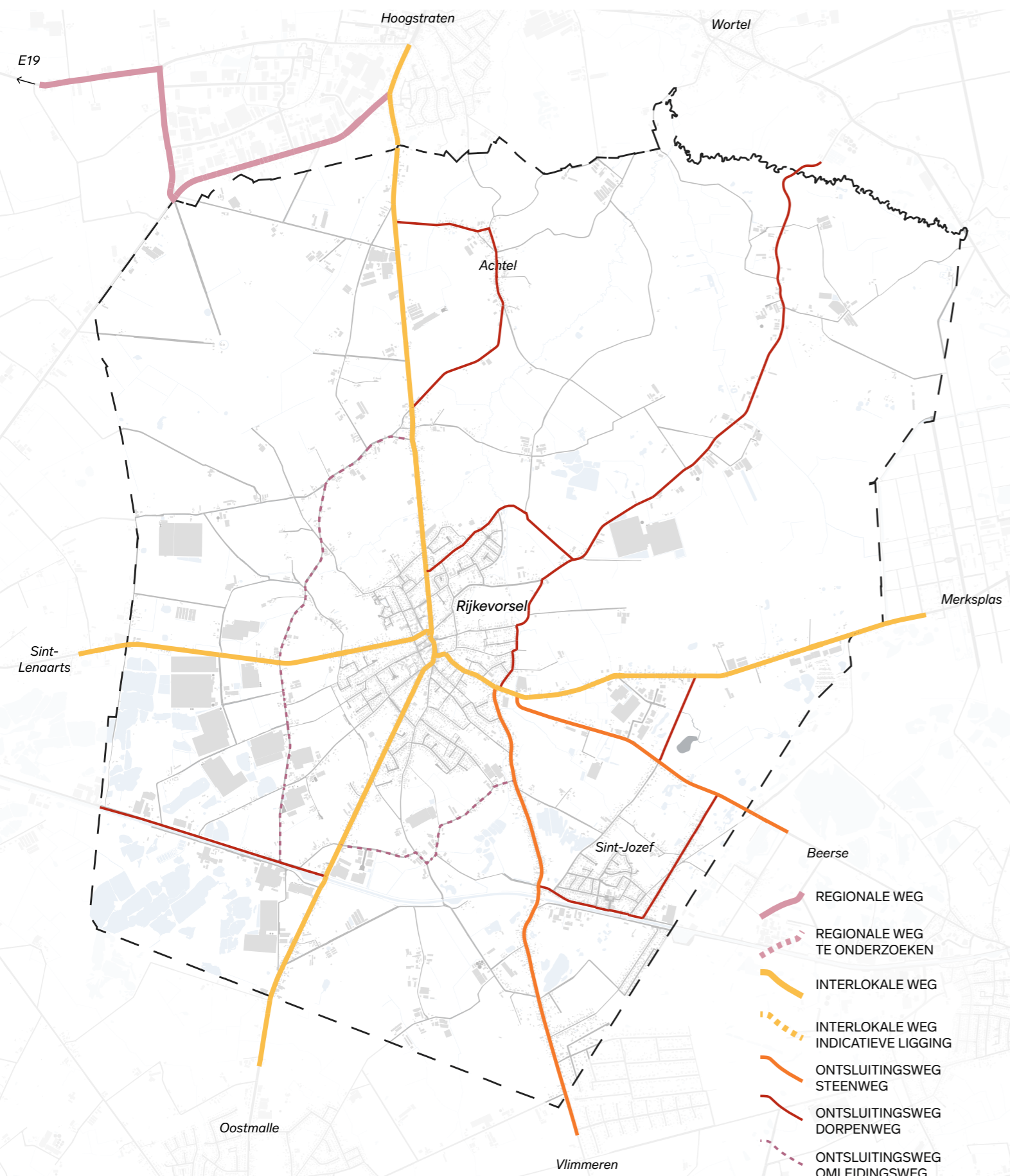
Acties vracht

- uitrol maatregelen vrachtroutenetwerk Noorderkempen
- monitoring vrachtverkeer buiten de geselecteerde vrachtroutes, met prioriteit voor de wegen die behoren tot het fietsroutenetwerk;
- invoeren van lokale vrachtverboden op interlokaal niveau, in afstemming met betrokken gemeentebesturen.



Onderstaande kaart schetst de wegcategorisering zonder realisatie van de omleidingsweg en zonder realisatie van de Houtelweg als regionale weg.

Onderstaande kaart schetst het vrachtroutenetwerk zonder realisatie van de omleidingsweg.



0 750 1.500 3.000m



WEGCATEGORISERING
ZONDER OMLEIDINGSWEG EN REGIONALE WEG



0 750 1.500 3.000m



VRACHTROUTENETWERK
ZONDER OMLEIDINGSWEG





1
VROENTE
▼
Natuursteen Simons
VROENTE

2
VROENTE
▼
REMCO byba Betonvloeren
VROENTE

NETWERKEN

Snelheidsplan

Het uitgangspunt in Rijkevorsel is een snelheidslimiet van **50 km/uur op erftoegangswegen**. Dit maakt het mogelijk voor fietsers en voetgangers zich op een veilige manier op elke straat te begeven.

Op de wegen waar er lokale fietsroutes voorzien worden, is het belangrijk om de snelheid te beperken. Fietsers worden immers gestimuleerd om deze straten te gebruiken. Waar geen fietsvoorzieningen zijn, op de lokale fietsroutes, worden fietsstraten voorzien.

Ook in de dicht bewoonde gebieden, waar we een veilige omgeving willen creëren voor alle inwoners maar vooral de kwetsbare groepen (kinderen en ouderen), is een lage snelheid belangrijk.

In woonerven is de snelheid beperkt tot 20 km/uur. In de zone 30 en de fietsstraten mag er maximaal 30 km/uur gereden worden.

Conform de principes van het robuust wegennet wordt het doorgaand verkeer maximaal naar de **wegen van hogere categorie** gestimuleerd. Het uitgangspunt hier is een snelheidsregime van **70 km/uur**, tenzij er redenen zijn om toch een lager snelheidsregime aan te houden, bijvoorbeeld:

- wegen in de bebouwde kom
- wegen met dense bebouwing
- wegen met aanliggende fietspaden

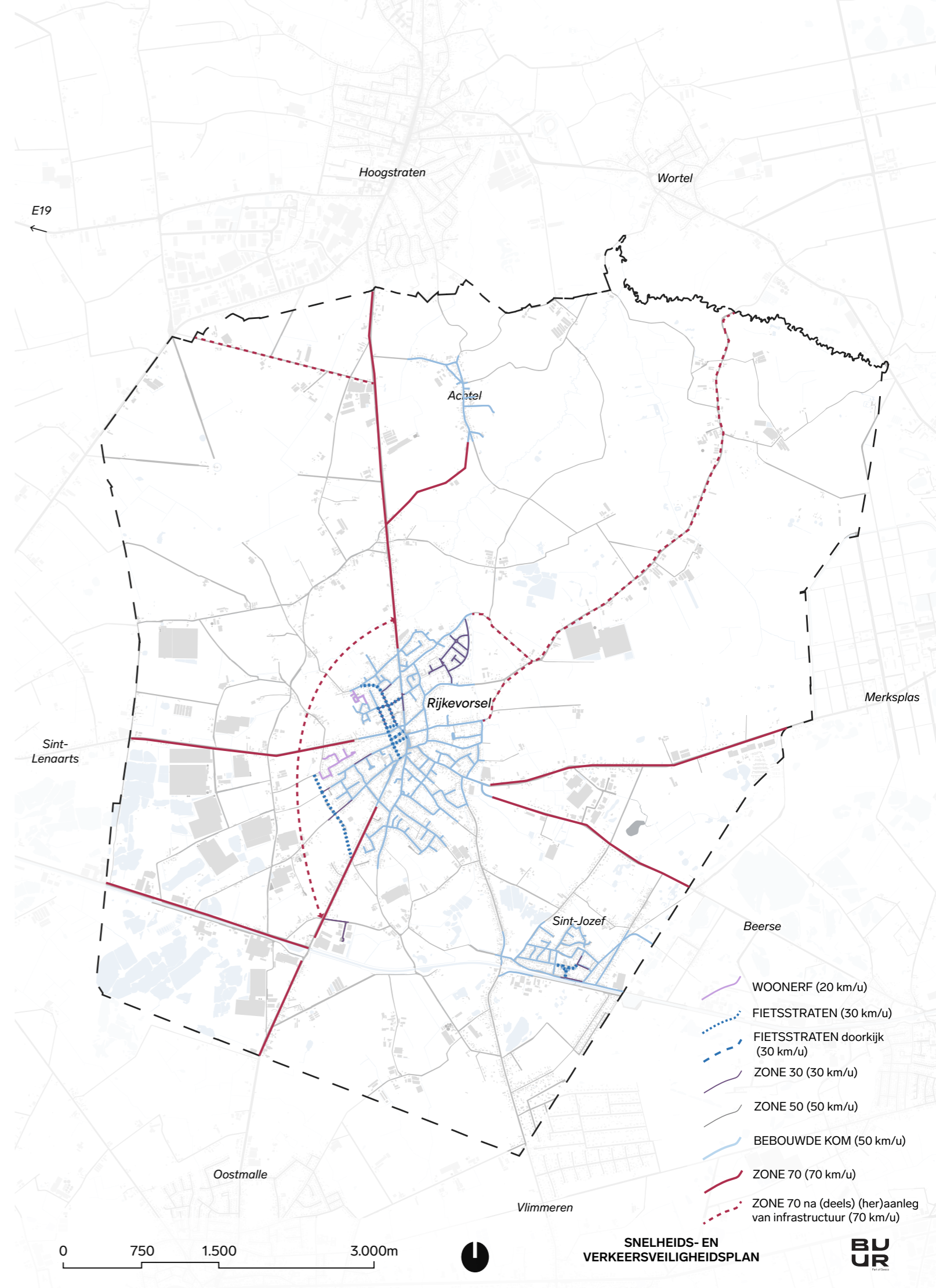
Verkeersveilige gemeente

De gemeente Rijkevorsel ging het engagement aan om te werken aan het SAVE-actieplan verkeersveiligheid, waardoor zij sedert 2017 over het SAVE-label beschikt.

Een volgende stap is het behalen van het ZERO-label, dat kadert in de doelstelling om tegen 2030 nul verkeersdoden te behalen in de provincie Antwerpen. Hiervoor worden de vooropgestelde acties uit het actieplan verder uitgerold en gemonitord.

Acties snelheid en verkeersveiligheid

- uitrol nieuwe snelheidszones met aanpassing bewegwijzering
- sensibilisatie en monitoring van snelheden, enerzijds door vaste tellers en anderzijds door mobiele tellers die voornamelijk ingezet worden op fietsroutenetwerken;
- SAVE-actieplan verkeersveiligheid
- handhaving.



GEDRAG



Sensibilisatie

De basis van alle mobiliteitsplannen is de modal shift. Dit betekent dat er een verschuiving plaatsvindt van de auto naar wandelen, fietsen en het openbaar vervoer. In de eerste plaats gebeurt dit via sensibilisering, waarbij de voordelen van duurzame vervoermodi in de picture worden gezet en aangemoedigd.

De gemeente ondersteunt deze ambitie via:

- de opmaak van schoolvervoerplannen samen met de scholen;
- de ondersteuning van de lokale economie rond personen- en goederentransport via bestaande overlegplatformen;
- communiceren over het openbaar vervoer m.b.t. de lijnvoering, de haltes en de tarifiering;
- het sensibiliseren rond duurzame mobiliteit en de rol van de Hoppinpunten;
- als gemeente een voortrekkersrol spelen naar het woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen van het eigen personeel.

Monitoring en handhaving

“Meten is weten” is ook een gangbare uitdrukking binnen de mobiliteit. Monitoring is belangrijk om te weten of er een probleem is en hoe groot het probleem is. Binnen monitoring krijgen volgende metingen prioriteit:

- de snelheid van het autoverkeer op fietsroutes;
- de verkeersdruk op fietsroutes en in de schoolomgevingen;
- de parkeerdruk.

Indien er problemen vastgesteld worden is het uiteraard belangrijk om te handhaven. Handhaving is het onmisbare sluitstuk van het drieluik sensibiliseren – monitoren – handhaven.

De gemeente heeft reeds een aantal vaste snelheidsinformatieborden geplaatst aan de rand van de bebouwde kom op de belangrijkste invalswegen. In de eerste plaats waren deze borden sensibiliserend, maar ze kunnen ook ingeschakeld worden om de snelheid en de verkeersdruk op te volgen.

Parkeren

Nergens in de gemeente wordt er betalend parkeren voorzien. Enkel in de blauwe zones geldt er een beperking qua tijdsduur. Deze blauwe zones bevinden zich in de kern van Rijkevorsel. Daarnaast zijn er in de kern ook nog twee parkeerpleinen voor lang parkeren in het Doelenpad en in de Bavelstraat.

De parkeerdruk wordt gemonitord, zodat er indien nodig ingegrepen kan worden als er zich specifieke problemen voordoen.



Samenwerking en opvolging

Het actieplan uit het mobiliteitsplan vormt de basis om de komende jaren mobiliteitsmaatregelen uit te rollen binnen de gemeente Rijkevorsel. De gemeente houdt tweemaandelijks met de politie een intern overleg mobiliteit om klachten van burgers te behandelen en te monitoren. Indien nodig wordt met oplossingsvoorstellen naar het college van burgemeester en schepenen gegaan.

In functie van bepaalde gemeentegrens-overschrijdende mobiliteitskwesties worden de betrokken buurgemeenten geïnformeerd of geraadpleegd.

Tenslotte maakt Rijkevorsel deel uit van de Vervoerregio Kempen, die het kader schept voor de mobiliteit in Rijkevorsel. De vervoerregioraad komt op regelmatige tijdstippen samen om mobiliteitsgerelateerde onderwerpen op niveau van de vervoerregio te bespreken. Zo houdt de gemeente de vinger aan de pols over het bredere kader en is er ook contact met de leden van het Team MOW zoals De Lijn, AWV, DVW en MOW.

ACTIEPLAN



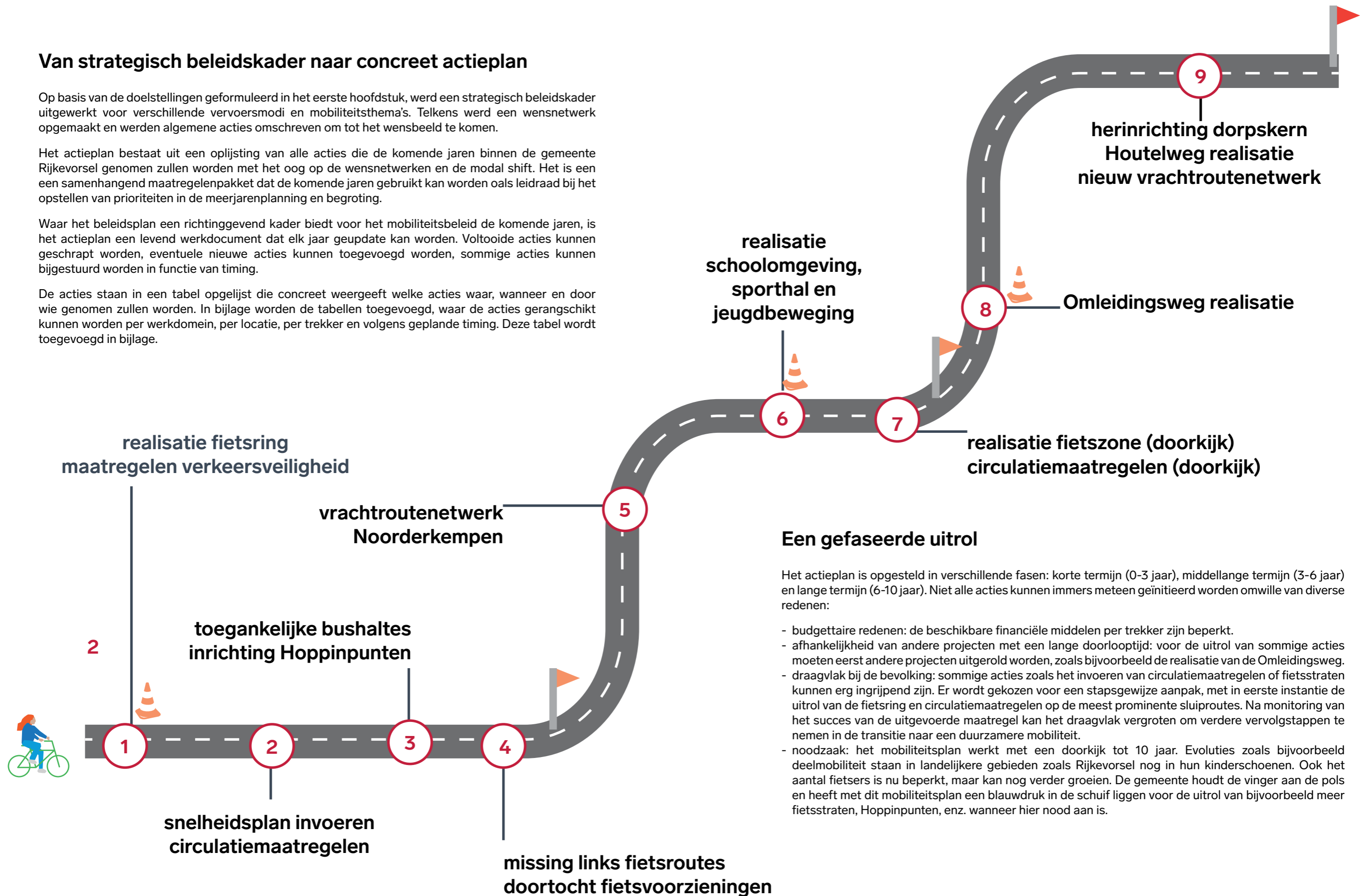
Van strategisch beleidskader naar concreet actieplan

Op basis van de doelstellingen geformuleerd in het eerste hoofdstuk, werd een strategisch beleidskader uitgewerkt voor verschillende vervoersmodi en mobiliteitsthema's. Telkens werd een wensnetwerk opgemaakt en werden algemene acties omschreven om tot het wensbeeld te komen.

Het actieplan bestaat uit een oplist van alle acties die de komende jaren binnen de gemeente Rijkvorsel genomen zullen worden met het oog op de wensnetwerken en de modal shift. Het is een samenhangend maatregelenpakket dat de komende jaren gebruikt kan worden oals leidraad bij het opstellen van prioriteiten in de meerjarenplanning en begroting.

Waar het beleidsplan een richtinggevend kader biedt voor het mobiliteitsbeleid de komende jaren, is het actieplan een levend werkdocument dat elk jaar geupdate kan worden. Voltooid acties kunnen geschrapt worden, eventuele nieuwe acties kunnen toegevoegd worden, sommige acties kunnen bijgestuurd worden in functie van timing.

De acties staan in een tabel opgelijst die concreet weergeeft welke acties waar, wanneer en door wie genomen zullen worden. In bijlage worden de tabellen toegevoegd, waar de acties gerangschikt kunnen worden per werkdomein, per locatie, per trekker en volgens geplande timing. Deze tabel wordt toegevoegd in bijlage.



BIJLAGEN

Actietabellen



**BU
UR**
Part of Sweco

info@buur.be — WWW.BUUR.BE