

MOBILITEITSPLAN LIER

BELEIDSNOTA

Opdrachtgever: Stad Lier

22-08-2011

Titel	Mobiliteitsplan Lier - Beleidsnota
Opdrachtgever	Stad Lier
Contactpersoon opdrachtgever	Karin Van Asch
Opdrachtnemer	TRITEL (Technum Tractebel Engineering n.v.) Louizastraat 40b - 2800 Mechelen T +32 15 44 61 10- tritel@tritel.be
Contactpersoon opdrachtnemer	Dirk Engels
Datum	31/08/2011
Versienummer	2
Projectnummer	P.002095

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
2	22/08/2011	Versie voor PAC
1	09/08/2011	Versie besproken op GBC

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Catherine Cassan	26-01-2011
Document screener(s)	Dirk Engels	Datum

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	20110831_MP LIER Beleidsplan.docx
Laatst opgeslagen	31/08/2011

INHOUD

1.	Inleiding	4
1.1	Procesverloop	4
1.2	Plaats van de beleidsnota in het mobiliteitsplan	5
1.3	Inhoudelijke kenmerken fase 3: Beleidsnota	5
2.	Participatietraject	7
2.1	Aanpak	7
2.2	Reacties	7
3.	Synthese van voorgaande fasen	8
3.1	Samenvatting fase 1: Verkenningsnota	8
3.2	Samenvatting fase 2: Uitwerkingsnota	8
3.2.1	Thema Fietsnetwerken	8
3.2.2	Thema Openbaar vervoer	9
3.2.3	Thema Parkeren	10
3.2.4	Thema Sluipverkeer	10
3.2.5	Thema Zwaar verkeer	12
4.	Toelichting van het beleidsscenario	13
4.1	Visie Mobiliteitsplan 2000	13
4.2	Bijsturing in het kader van verbreden&verdiepen	15
4.3	Suggesties voor bestaande plannen hogere overhedenmet andere plannen	17
4.3.1	Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen	17
4.3.2	Provinciaal functioneel bovenlokaal fietsroutenetwerk	17
5.	Operationele doelstellingen	19
5.1	Algemeen	19
5.2	Taakstellingen	19
5.2.1	Thema Fiets- en voetgangersnetwerken	20
5.2.2	Thema Openbaar vervoer	22
5.2.3	Thema Parkeren	23
5.2.4	Thema Sluipverkeer	24
5.2.5	Thema Zwaar verkeer	25
6.	Uitwerking van het beleidsscenario	26
6.1	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	26
6.1.1	Werkdomein A1: Structuurplanning	26

6.1.2	Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten	30
6.1.3	Werkdomein A3: Categorisering van de wegen	38
6.2	Werkdomein B: netwerken per modus	42
6.2.1	Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen.....	42
6.2.2	Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk	46
6.2.3	Werkdomein B3: Openbaar vervoernetwerk.....	53
6.2.4	Werkdomein B4: Autonetwerk.....	60
6.2.5	Werkdomein B5: Routes zwaar vervoer	64
6.2.6	Werkdomein B6: Parkeer-en stallingsbeleid	68
6.2.7	Werkdomein B7: Overstapvoorzieningen	74
6.2.8	Werkdomein B8: Verkeersveiligheid en -leefbaarheid.....	75
6.3	Werkdomein C: flankerende maatregelen.....	77
6.3.1	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen,	77
6.3.2	Werkdomein C2: Tarifiering openbaar vervoer en parkeren	79
6.3.3	Werkdomein C3: Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen.....	80
6.3.4	Werkdomein C4: Handhaving.....	81
6.3.5	Werkdomein C5: Bewegwijzeringsplan	82
6.3.6	Werkdomein C6: Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie.....	84
6.3.7	Werkdomein C7: Monitoring en evaluatie	85
7.	Uitwerking Actieprogramma	87
8.	Voorstel voor organisatie en evaluatie.....	90
8.1	Organisatie	90
8.2	Evaluatie	90
8.2.1	Voortgang van het mobiliteitsbeleid	90
8.2.2	Effecten van het mobiliteitsbeleid	91
9.	Voorstel tot wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten _	92
9.1	Ruimtelijk structuurplan Lier	92
9.1.1	Wegencategorisering	92
9.1.2	Categorisering fietsnetwerk	92
10.	Bijlagen	94
10.1	Bijlage 1: Figuren	94
10.2	Bijlage 2: Voorstelling actieprogramma	95
10.3	Bijlage 3: diverse documenten	96
10.3.1	Sneltoets	96
10.3.2	Verslag GBC Verkenningnota	97

10.3.3	Verslag PAC Verkenningnota	98
10.3.4	Verslag GBC Uitwerkingsnota	99
10.3.5	Verslag PAC Uitwerkingsnota	100
10.3.6	Verslag GBC Beleidsnota.....	101
10.3.7	Gemeenteraadsbeslissing voorlopige vaststelling beleidsplan	102
10.3.8	Gemeenteraadsbeslissing vaststelling participatietraject	103
10.3.9	Verslag participatietraject	104
10.3.10	Overzicht bijkomende woningen.....	105

1. INLEIDING

1.1 Procesverloop

Bijlage 3: Sneltoets

Bijlage 4: Verslag GBC verkenningnota

Bijlage 5: Verslag PAC verkenningnota

Bijlage 6: Verslag GBC uitwerkingnota's

Bijlage 7: Verslag PAC uitwerkingnota.

Bijlage 8: Gemeenteraadsbeslissing voorlopig vaststelling beleidsplan

Met het uitvoeren van de sneltoets op 21 maart 2008, kwam de GBC tot het besluit dat alle actoren nog achter het huidige beleidsscenario staan maar dat het plan zelf toe is aan een verbreding en verdieping van een aantal welbepaalde thema's (spoor 2). Hierbij werden de volgende thema's geselecteerd:

- Fiets en voetgangersnetwerken
- Openbaar vervoer
- Parkeren
- Sluipverkeer
- Zwaar vervoer.

In een later stadium is er voer geopteerd binnen het thema 'fiets- en voetgangersnetwerken' enkel op 'fietsnetwerken' te focussen. Het werd immers duidelijk dat wat betreft de voetgangersnetwerken reeds een visie ontwikkeld werd sinds de afronding van het bestaande mobiliteitsplan en de nodige ingrepen gebeurd waren. Hier was dus enkel een actualisatie van het bestaande beleidsplan aan de orde.

De PAC heeft in de vergadering van 19 november 2009 de verkenningnota, zijnde de eerste fase van de bijsturing van het mobiliteitsplan, conform verklaard. Op 21 oktober 2010 werd ook de uitwerkingnota (2^{de} fase) goedgekeurd door de PAC. Voorliggend document vormt de beleidsnota. Dit is het eindrapport van de derde fase van de bijsturing van het mobiliteitsplan volgens de methodiek van het "Verbreden-verdiepen"

1.2 Plaats van de beleidsnota in het mobiliteitsplan

Teneinde een integraal beeld te krijgen over het planproces dat bij de opmaak van het mobiliteitsplan van toepassing is, worden in de onderstaande tabel de inhoudelijke aandachtspunten per planfase aangegeven voor dit verbrede/verdiepte beleidsplan. Dit beleidsplan geeft de toekomstvisie op de stad Lier weer en kan op zichzelf gelezen worden.

Fase	Inhoud
Verkenningfase	Socio-economische karakteristieken Planningscontext Thema's Onderzoeksopzet
Uitwerkingsnota	Uitwerkingsnota – Deelrapport fietsnetwerk Uitwerkingsnota – Deelrapport openbaar vervoer Uitwerkingsnota – Deelrapport parkeren Uitwerkingsnota – Deelrapport sluisverkeer Uitwerkingsnota – Deelrapport zwaar verkeer
Aangepast beleidsplan - Informatief deel	Operationele doelstellingen Synthese van de voorgaande fasen Planningscontext Toelichting van het beleidsscenario
- Richtinggevend deel	Uitwerking van de werkdomeinen A-B-C Actieplan Voorstel voor organisatie en evaluatie Voorstel tot wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten

Tabel 1: Structuur nota's mobiliteitsplan

1.3 Inhoudelijke kenmerken fase 3: Beleidsnota

De beleidsnota is erop gericht om het gekozen beleidsscenario om te vormen naar een echt beleidsnota met concrete maatregelen, afspraken, timing en financiële raming. In kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan is de conform verklaarde beleidsnota aangepast.

De beleidsnota vormt de basis voor het verkeers- en mobiliteitsbeleid in de gemeenten voor de komende jaren. De beleidsnota is dus geen "eindplan", doch slechts het begin van een proces. Het dient op regelmatige tijdstippen te worden besproken, geactualiseerd en verfijnd.

Deze nota is opgedeeld in een informatief en een richtinggevend deel. In het informatief deel worden de doelstellingen en taakstellingen herhaald. Het beleidsscenario uit de eerste generatie mobiliteitsplannen, dat nog steeds gedragen wordt binnen de stad, is de basis voor een nieuw beleidsplan. Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan zal bepaalde elementen wijzigen en toevoegen. De samenvattingen van fase 1 en 2 van het verbreden en verdiepen staan eveneens in het informatief gedeelte. In het richtinggevend deel wordt de beleidsnota verder uitgewerkt volgens de verschillende werkdomeinen. Vervolgens wordt het actieprogramma beschreven vanuit de 5 beleidsdomeinen.

INFORMATIEF DEEL

2. PARTICIPATIETRAJECT

Bijlage 9: Gemeenteraadsbeslissing vaststelling participatietraject

Bijlage 10: Verslag participatietraject

2.1 Aanpak

In Lier bestaan reeds geruime tijd twee organen die de evoluties binnen het mobiliteitsbeleid opvolgen, de Plangroep Verkeer en de Mobiliteitscommissie.

De Plangroep verkeer omvat vertegenwoordigers van de politie, de verkeerscel, de dienst ruimtelijke ordening en de technische dienst. Men bespreekt en adviseert zowel de dagelijkse vragen op vlak van mobiliteit als de meer algemene operationele mobiliteitsvragen. Voor het Mobiliteitsplan fungeert dit overlegorgaan als een praktische procesbegeleiding. De vorderingen van het mobiliteitsplan werden hier dan ook continue opgevolgd.

Op meer strategisch vlak worden de mobiliteitsthema's besproken in de Mobiliteitscommissie. Deze Mobiliteitscommissie bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende belangengroepen, externe experts, vertegenwoordigers van de politieke partijen en van de verschillende stadsdiensten.

Beide organen zijn reeds langere tijd geïntegreerd in het beslissingsproces in het kader van het mobiliteitsbeleid van de stad. Zij zijn dus niet alleen betrokken bij de opmaak van het mobiliteitsplan, maar zullen ook na de goedkeuring de vorderingen ervan opvolgen en de gemaakte keuzes evolueren. Het Participatietraject voor dit Mobiliteitsplan houdt in dat het voorstel tot nieuw Beleidsplan wordt voorgelegd aan de Mobiliteitscommissie.

2.2 Reacties

Het voorstel tot Beleidsplan werd voorgelegd aan de Mobiliteitscommissie. Het verslag van deze vergadering is gevoegd in bijlage.

Algemeen wordt de doelstelling om het centrum verkeersluwer te maken aanvaard. Er wordt wel gewezen op het belang van:

- Een vlotte doorstroming op de ring;
- Een duidelijke communicatie mbt de bereikbaarheid van attractiepolen en handelszaken;
- Een voldoende aanbod aan parkeergelegenheid voor beide stadsdelen;
- Een ondersteunend beleid voor handel en horeca.

3. SYNTHESE VAN VOORGAANDE FASEN

3.1 Samenvatting fase 1: Verkenningnota

De verkenningnota bevat een inventarisatie van bestaande plannen en studies op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hierbij werd er extra nadruk gelegd op de gewijzigde planningscontext. Verschillende plannen (bijvoorbeeld het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, ...) zijn namelijk van een latere datum dan het bestaande mobiliteitsplan. Daarnaast zijn er nieuwe plannen of ontwikkelingen ontstaan.

In de sneltoets zijn er de te verbreden of te verdiepen thema's bepaald. Het betreft de thema's voetgangers- en fietsnetwerken, openbaar vervoer, parkeerbeleid, zwaar verkeer en sluijverkeer.

Voor elk van de thema's wordt aan de hand van een verbreden en verdiepmatrix de interactie met de 3 werkdomeinen (ruimtelijke ontwikkeling, verkeersnetwerken, flankerende maatregelen) en de 5 doelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid, milieu) naar beschreven. Inzicht in deze gelaagdheid en onderlinge verwevenheid zijn cruciaal om tot een integrale duurzame mobiliteitsvisie te komen van waaruit men adequate, concrete taakstellingen naar voor kan schuiven. Die taakstellingen zijn geconcretiseerd in een relatietabel.

Tenslotte wordt per thema bekeken welke knelpunten vandaag gekend zijn en wat de doelstellingen zijn binnen dit thema. Er wordt bekeken welke informatie reeds voorhanden is en welk onderzoek nog moet uitgevoerd worden.

3.2 Samenvatting fase 2: Uitwerkingsnota

De uitwerkingsnota omvat de eigenlijke uitvoering van het onderzoek waarbij de uitkomsten een antwoord dienen te bieden op de geformuleerde probleem- en doelstellingen uit de verkenningnota.

Aangezien uit een eerste screening bleek dat er voor het voetgangersbeleid enkel een actualisering nodig was, is dit thema niet meer opgenomen in de uitwerkingsnota's. De volgende thema's werden dus verder uitgewerkt:

- Thema Fietsnetwerken
- Thema Openbaar vervoer
- Thema Parkeren
- Thema Sluijverkeer
- Thema Zwaar verkeer

3.2.1 Thema Fietsnetwerken

In eerste instantie werden een aantal basisprincipes vastgelegd wat betreft de aanleg van fietspaden, -oversteken en stallingen. Ook wat betreft de aanpak van trage wegen werden een aantal basisprincipes vastgelegd.

Vervolgens zijn de verschillende attractiepolen binnen Lier in kaart gebracht en werd hun belang ingeschat. Op basis hiervan werd gekeken of het fietsroutenetwerk nog steeds aansluit bij deze attractiepolen. Waar nodig werden bijstellingen gedaan.

Tenslotte werden de knelpunten en missing links op het wensnetwerk aangegeven. Dit zijn de voornaamste aandachtspunten wat betreft fietsverkeer voor de komende jaren.

Over het algemeen genomen sloot het bestaande fietsroutenetwerk goed aan bij de attractiepolen. Een aantal missing links werden aangeduid, evenals een aantal punten waarop de categorisering op het Lierse grondgebied niet overeen komt met deze bij de buurgemeenten.

Er werden enkele belangrijke wijzigingen voorgesteld aan het fietsroutenetwerk. Zo is er de ontsluiting van het industriegebied Hagenbroek met een functionele fietsroute in relatie tot het station en de fiets-o-strade langs het spoor. Ook de ontubbeling van de fiets-o-strade langs het spoor in westelijke richting en de aanleg van het vervolg van deze routes in oostelijke richting zijn belangrijke nieuwe elementen.

3.2.2 Thema Openbaar vervoer

Aan de verschillende centrumhaltes werd een telling uitgevoerd van het aantal op- en afstappers en een enquête waarbij de wachtende reizigers gevraagd werd naar hun herkomst, bestemming, voor- en natransport en het motief van hun verplaatsing. Beide tellingen gingen door tussen 7 en 9 uur, 13 en 15 uur en 16 en 18.30 uur. Op deze manier werd een beeld gevormd van het huidig gebruik van de buslijnen en de manier waarop ze de binnenstad vandaag bedienen.

Daarnaast werden de doorsnedentellingen die De Lijn uitvoerde in het kader van de kalibratie van de verkeersmodellen mee opgenomen in dit onderzoek.

Rekening houden met de gemaakte vaststellingen werden een aantal scenario's uitgewerkt voor de bediening van de binnenstad die vervolgens in overleg tussen de stad Lier en De Lijn werden geëvalueerd. Deze scenario's hadden tot allen tot doel een goede bediening van de binnenstad te combineren met een minimale druk van het busverkeer op de centrumstraten.

De druk op de Grote Markt wordt maximaal verminderd bij een volledige knip van het busverkeer over de Grote Markt, waarbij de buslijnen vanuit het oosten via de ring (R16) omgeleid worden naar het station. De reizigers van en naar de binnenstad kunnen daarbij gebruik maken van de haltes zwembad voor de reizigers uit het oost en de halte Kliniek voor de reizigers uit het westen, die aan de rand van het centraal gedeelte van de binnenstad gelegen zijn. Het aantal reizigers dat een andere halte moet nemen dan de huidige is aanzienlijk maar een belangrijk deel ervan kunnen op korte wandelafstand gebruik maken van de nieuwe centrumhaltes.

Algemeen scoort het scenario waarbij een aantal lijnen doorgekoppeld het beste, aangezien de druk op de Grote Markt enigszins vermindert zonder de reiskwaliteit van de reizigers aan te tasten.

Er werd in overleg met De Lijn afgesproken om eerst de mogelijkheden van het doorkoppelscenario samen met een drastische wijziging van het rijgedrag (snelheid stapvoets) in de binnenstad en vooral de zone Grote Markt en Antwerpsestraat, maximaal uit te werken.

Momenteel wordt er gedacht aan een mogelijke doorkoppeling tussen de lijnen 150-130 en 550-560. Ook zou de lijn 423 eventueel beperkt kunnen worden tot Broechem, waarbij de stadlijn 1 dan verlengd wordt tot Broechem zodat een overstap mogelijk wordt. Er wordt

naar gestreefd het lijnvoeringsconcept volledig uit te werken tegen het najaar van 2011 zodat de nieuwe lijnvoering van start kan gaan zodra de werken aan de Grote Markt beëindigd zijn.

3.2.3 Thema Parkeren

In functie van een goede onderbouwing van de toekomstige parkeerstrategie voor de binnenstad en de omliggende zones werd een parkeerbalans opgemaakt voor de binnenstad. Daarbij werd maximaal gebruik gemaakt van bestaande data:

- In een eerste fase werd het actuele aanbod en de huidige parkeerdruk in kaart gebracht: het aanbod, het regime en de huidige bezettingsgraad;
- In een tweede fase werden de typeactiviteiten per statistische sector geïdentificeerd en gekwantificeerd voor de Lierse binnenstad. Uit deze analyse werd een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte binnen het studiegebied;
- Daarna werden de gegevens uit beide voorgaande fasen met elkaar vergeleken om te komen tot een inzicht in de werkelijke vraag binnen het studiegebied;
- Tenslotte werd een analyse gemaakt van de toekomstige behoefte.

Voor de binnenstad als geheel werd vastgesteld dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige evolutie geen grote knelpunten wat betreft parkeren ontstaan wanneer er geen grootschalige activiteiten worden georganiseerd. Het aanbod voldoet zowel in de huidige als de toekomstige situatie om de parkeervraag op een goede manier op te vangen.

Er is echter een duidelijk onderscheid tussen de oostelijke en de westelijke stadshelft. Terwijl in het oosten in principe een licht overaanbod aan parkeerplaatsen is, is de parkeerbehoefte in het westen duidelijk hoger dan de parkeervraag. Hier komt bij dat in de week enkel aan de oostzijde van de stad randparkings beschikbaar zijn. De westelijke randparking aan het station wordt in de week immers volledig ingenomen door pendelaars. Hierdoor lijkt het nodig in de westelijke stadshelft extra ruimte te voorzien voor parkeren. Deze vaststelling wordt nog versterkt door de nieuwe verkeersorganisatie van de binnenstad waarbij verkeer in de binnenstad niet meer door de binnenstad verder naar de andere kant kan rijden. Hierdoor is het nodig om de parkeerbehoefte van de westelijke kant ook maximaal in de westelijke zones op te vangen.

Er dient verder bekeken te worden hoe de parkeerdruk bij specifieke evenementen kan opgevangen worden. Bij uitzonderlijke evenementen kunnen afstandsparkings (bv Van Hool) ingeschakeld worden in combinatie met een pendeldienst. Bij gewone evenementen welke regelmatig voorkomen (vooral op zaterdag) is er uitdrukkelijk de behoefte om goed bereikbare randparkings op korte afstand van de binnenstad te voorzien.

3.2.4 Thema Sluipverkeer

Onder the thema sluipverkeer werd enerzijds aandacht besteed aan de verkeersdruk in de binnenstad. Verkeer dat eerder via binnenstad rijdt dan via de ring is daarbij sluipverkeer doorheen de binnenstad. Door de bijkomende druk van dit verkeer wordt de draagkracht van het centrum overschreden. In het kader van de herwaardering van de binnenstad en de heraanleg van de Grote Markt die voorheen de centrale verkeersknoop was, wordt deze problematiek als zeer belangrijk beschouwd.

Anderzijds wordt hier aandacht besteed aan de meer klassieke sluiproutes waarbij verkeer de wegen met een verkeersfunctie verlaat om via residentiële of landelijke route bepaalde filepunten te vermijden. Deze komen vooral voor in de omgeving van de ring.

Binnenstad

De vaststellingen en conclusies uit het herkomst-bestemmingsonderzoek¹ in het kader van het Lierse minder-hinder plan werden overgenomen in de uitwerkingsnota. Wat betreft het doorgaand verkeer in het centrum was dus geen bijkomend onderzoek nodig.

In de binnenstad bleek dat het doorgaand verkeer tijdens de werken aan de ring (R16) zeer sterk zou toenemen, wat zou leiden tot stilstaand verkeer in het volledige centrum. Om de leefbaarheid van de binnenstad te kunnen garanderen tijdens de werken werd dan ook een circulatievoorstel uitgewerkt waarbij autoverkeer tussen de oostelijke en westelijke deel van de binnenstad zeer sterk beperkt werd. Op deze manier wordt eventuele hinder beperkt tot de ring (R16) zodat de binnenstad toegankelijk blijft en haar functie kan blijven vervullen. Belangrijk daarbij is het garanderen van het goed functioneren van de ring met specifieke faciliteiten voor het afslaand verkeer.

Op langere termijn wil de stad deze aangepaste circulatie in de binnenstad behouden om zo de verkeersdruk in de binnenstad sterk te beperken en toekomstige toename van het verkeer te vermijden. Zo kan de ruimtelijke kwaliteiten van de Grote Markt en omgeving gegarandeerd blijven. De situatie tijdens de werken kan hierbij beschouwd worden als een proefopstelling voor de definitieve reorganisatie van de circulatie van de binnenstad.

Omgeving Ring

Op 1 en 3 december werd een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd op verschillende locaties rondom de ring (R16) waar een vermoeden van sluipverkeer bestond.

In de omgeving van de Hokeyweg-Tuinweg en ter hoogte van de Marnixdreef-Kleine Puttingbaan/Landstraat is het doorgaande verkeer eerder beperkt. Vooral de absolute aantallen zijn zeer klein. Overleg met Boechout resulteerde ondertussen in de conclusie dat dit geen probleem is en dat de Hokeyweg weldegelijk kan gebruikt worden voor bezoekers van de recreatiezone vanuit Boechout.

Op de overige onderzochte routes is weldegelijk sprake van een belangrijk aandeel doorgaand verkeer met percentages om en bij de 50%. Ook hier is het absolute aantal voertuigen niet steeds zeer hoog, zoals op Hagebroek Noord en in Koningshooikt (respectievelijk gemiddeld 15 en 25 doorgaande voertuigen). Ter hoogte van de Hondstraat en Maaikenveld is zowel het aandeel doorgaand verkeer als hun absolute aantal erg hoog – zeker gezien het smalle wegprofiel. Op deze wegen zijn maatregelen om sluipverkeer in te perken zeker te verantwoorden.

Vooralsnog worden geen bijkomende maatregelen voorgesteld maar naar de toekomst toe is het van belang deze potentiële sluiproutes te blijven opvolgen, zeker tijdens de werken aan de ring (R16). Hierdoor kunnen immers wijzigingen in de verkeersstromen optreden met een verschuiving van eventueel sluipverkeer tot gevolg.

¹ Uitgevoerd in mei 2009

3.2.5 Thema Zwaar verkeer

Voor de binnenstad werd een onderzoek uitgevoerd naar de doorgaande bewegingen van vrachtverkeer. Hiertoe werden aan alle poorten de nummerplaten van in- en uitrijdende vrachtwagens genoteerd.

De problematiek rond vrachtwagenparkeren werd kaart gebracht door een telling op een dinsdagochtend en op zaterdagmiddag waarbij voornamelijk toegespitst wordt op gekende locaties waar vrachtwagens parkeren.

Vrachtroutes

Het grootste gedeelte van de getelde vrachtbewegingen bestond uit bestelwagens (87%). Er werden in anderhalf uur tijd 51 lichte vrachtwagens geregistreerd, waarvan geen enkele meerassige. We kunnen dus stellen dat het vrachtvervoer in Lier vooral met kleinere voertuigen wordt geregeld.

Echt doorgaand verkeer, dat van west naar oost de stad doorkruist, is uiterst beperkt, slechts 5 vrachtvoertuigen maakten deze beweging. Wat wel opvalt, is het relatief groot aantal voertuigen dat aan de westzijde de stad binnenrijdt maar een bestemming heeft in de oostelijke helft. Dit semi-doorgaand verkeer vormt een belasting voor de Grote Markt en het Zimmerplein.

De bedrijvzones op het grondgebied van Lier sluiten steeds vrij direct aan op de verschillende invalswegen of de ring. Het nieuwe kruispunt Mallekotstraat-Ring-Plaslaar sluit zo de 2 belangrijkste bedrijvzones rechtstreeks aan op de ring. Via de ring (R16) is er een verbinding met E34 via de N14 richting Oostmalle. Deze verbinding voldoet momenteel echter niet aan het gewenste niveau (secundaire weg I+ - drager provinciaal stedelijk netwerk) zoals dat in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen wordt voorgesteld. De verbinding naar E19 is voorzien via de N14 richting Mechelen.

Parkeren

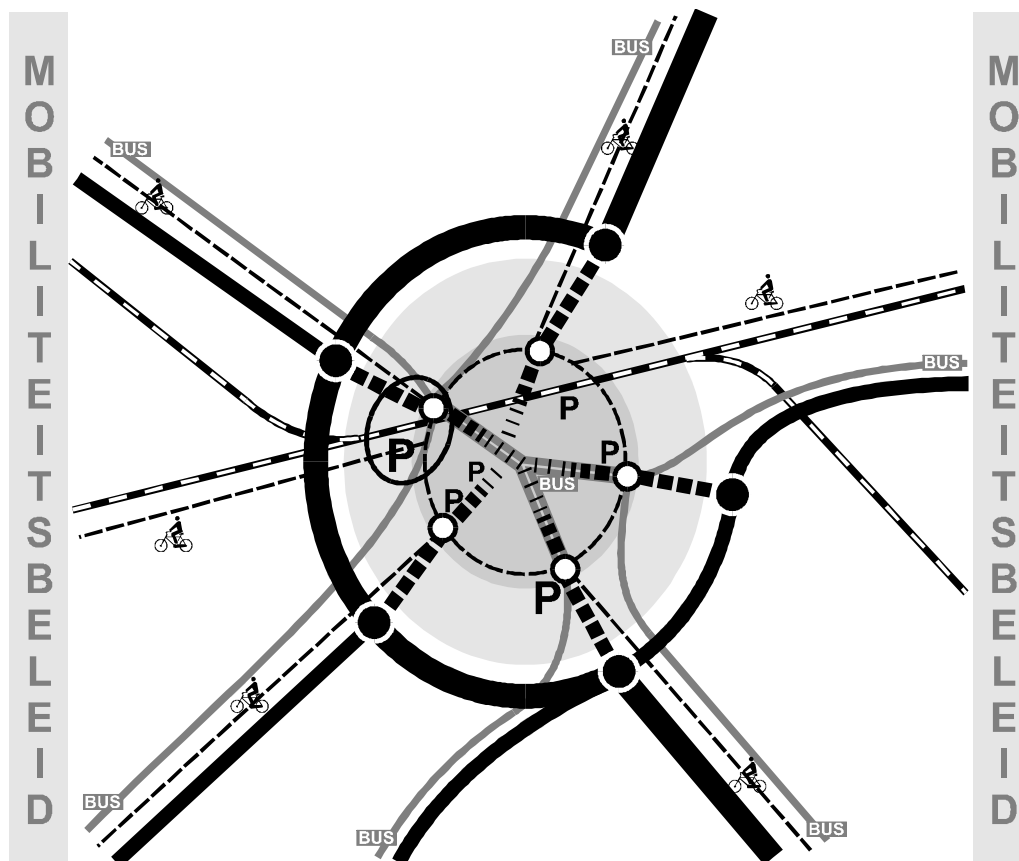
Er werden nergens zware knelpunten opgemerkt i.v.m. het parkeren van vrachtwagens in de industriegebieden, op de parkings en langs de invalswegen. Wel is het parkeren van vrachtwagens op diverse plaatsen een potentieel probleem op vlak van visuele hinder.

We kunnen stellen dat de voorziene parkings voor vrachtwagenparkeren goed gebruikt wordt. Het hogere aantal gestalde vrachtwagens in het weekend doet vermoeden dat veel chauffeurs uit het Lierse gebruik maken van de voorziene parkeerruimte voor vrachtwagens.

Het huidige aanbod aan vrachtwagenparkings wordt bijna volledig gebruikt. In de toekomst kan het – in het kader van het weren van vrachtwagens uit de woonwijken – noodzakelijk zijn om de parkeergelegenheid verder uit te breiden. Ook een stijging van de parkeerdruk door autoverkeer kan tot knelpunten voor het vrachtwagenparkeren leiden. De huidige vrachtwagenparkeerplaatsen aan de Leuvensevest kunnen hierdoor mogelijk in het gedrang komen.

4. TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO

4.1 Visie Mobiliteitsplan 2000



Figuur 1: Schematische voorstelling beleidsvisie bestaand Mobiliteitsplan

Het duurzaam beleidsscenario gaat uit van een leefbare en toegankelijke stad waarbij volgende krachtlijnen belangrijk zijn:

- Een compacte stad met een verwevenheid van diensten, handels- en woonfuncties in de binnenstad en een duidelijke afbakening van de woon- en bedrijvzones ter vrijwaring van de open ruimte, waarbij draagkracht en multi-modale bereikbaarheid als locatiecriteria van activiteiten wordt gehanteerd.
- Een duidelijk hiërarchische opbouw van de weginfrastructuren met optimalisatie van de bestaande ringinfrastructuur om enerzijds het regionaal verkeer op te vangen en anderzijds ook het bestemmingsverkeer maximaal via deze ringweg zo dicht mogelijk naar de bestemming te leiden. Deze visie wordt vertaald in het concept "Lier AAN de ring".
- Een gedifferentieerd parkeerbeleid met concentratie van de parkeermogelijkheden op plaatsen goed toegankelijk vanop de invalswegen en waar meerdere functies tegelijk kunnen worden bediend, namelijk aan de rand van de binnenstad.
- Een duidelijke prioriteit voor het openbaar vervoer zowel op vlak van doorstroming als op vlak van uitbouw van het openbaar-vervoernet waarbij het regionaal trein- en busaanbod verhoogd wordt en een stedelijk busnet wordt uitgebreid dat de omliggende woon- en bedrijvzones verbindt met de binnenstad en het regionaal openbaar-vervoernet.
- Een veilig en continu fietsnetwerk tussen de verblijfsgebieden

- Een flankerend mobiliteitsbeleid op Vlaams, provinciaal en stedelijk niveau om het autogebruik te beheersen en te reguleren en het gebruik van andere modi te stimuleren.

De stadskern wordt opgebouwd op basis van een multi-modale hoofdstructuur met prioriteit voor voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer. De stadskern blijft doorrijdbaar maar doorgaand autoverkeer door de binnenstad en zelfs halfdoorgaand naar de overzijde van de binnenstad wordt ontmoedigd. Er wordt geen ringverbinding aangelegd aan de stadsvesten.

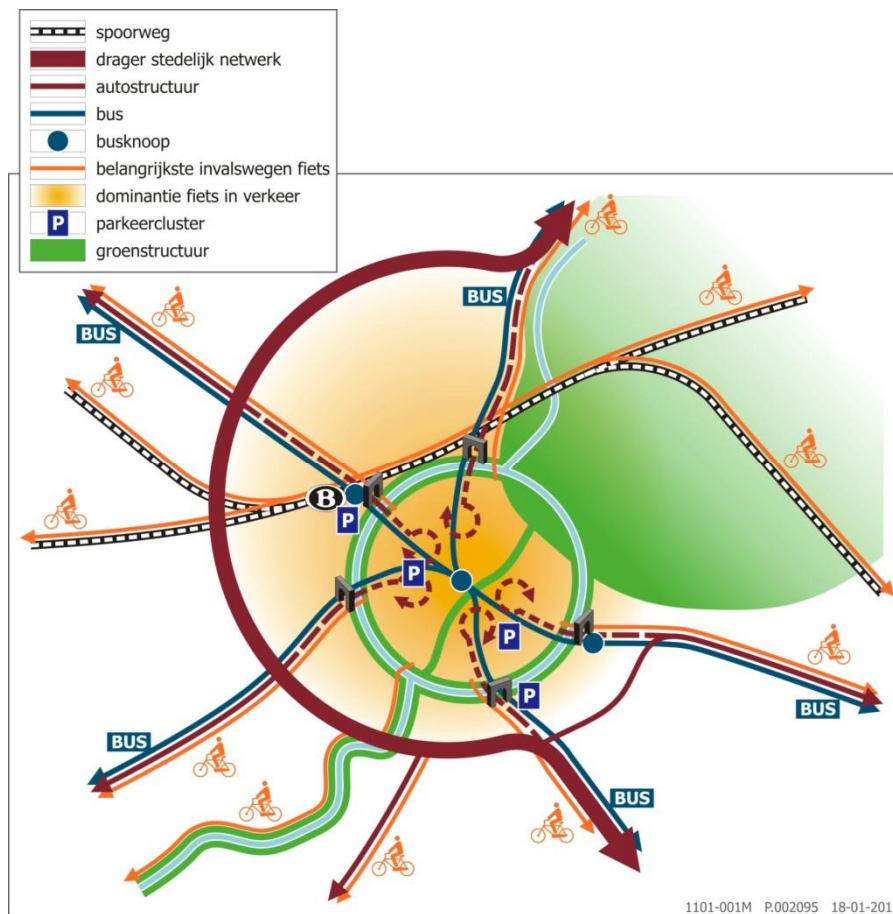
De hoofdassen van de stad worden verder geaccentueerd als openbaar-vervoersassen met specifieke doorstromingsmaatregelen voor het busvervoer ten opzichte van het autoverkeer. Fietsverkeer bepaalt het verkeersgedrag in de stadskern. Pleinen en straten worden maximaal uitgebouwd als kwaliteitsvolle ruimtes met slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen.

Essentieel in dit scenario is de functie van de ringweg (R16) als verdeelweg voor het lokale verkeer. Om deze functie te behouden en te versterken, rekening houdend met de huidige druk van het autoverkeer en de relatie van de primaire II verbinding N14 –R16 – N10, moet de capaciteit van de huidige infrastructuur verhoogd worden.

Uitgaande van de vaststelling (op basis van ondermeer herkomst-bestemmingsenquêtes en model- simulaties) dat de huidige ringweg reeds een belangrijke functie vervult in het opvangen van het "half-doorgaand" verkeer zodat een deel van het autoverkeer reeds via de meest nabije stadspoort naar de binnenstad rijdt, wordt ervoor geopteerd om de ringweg R16 naast het opvangen van het regionaal doorgaand verkeer ook uitdrukkelijk een "ringfunctie" voor de binnenstad te geven. Voor het autoverkeer resulteert dit in het concept "Lier aan de ring".

Hieraan gekoppeld worden tenslotte een aantal ondersteunende en flankerende maatregelen voorgesteld die het mobiliteitsbeleid van de stad Lier ondersteunen.

4.2 Bijsturing in het kader van verbreden&verdiepen



Figuur 2: Schematische voorstelling geactualiseerde beleidsvisie

De principes van de in het Mobiliteitsplan 2000 omschreven beleidsvisie worden in het kader van het verbreden en verdiepen van het Mobiliteitsplan uitdrukkelijk bevestigd:

- Een compacte stad met een verwevenheid van diensten, handels- en woonfuncties in de binnenstad en een duidelijke afbakening van de woon- en bedrijvenszones ter vrijwaring van de open ruimte, waarbij draagkracht en multi-modale bereikbaarheid als locatiecriteria van activiteiten wordt gehanteerd.
- Een duidelijk hiërarchische opbouw van de wegeninfrastructuren met optimalisatie van de bestaande ringinfrastructuur om enerzijds het regionaal verkeer op te vangen en anderzijds ook het bestemmingsverkeer maximaal via deze ringweg zo dicht mogelijk naar de bestemming te leiden. Het concept "Lier AAN de ring" wordt bevestigd.
- Een gedifferentieerd parkeerbeleid met concentratie van de parkeermogelijkheden op plaatsen goed toegankelijk vanop de invalswegen en waar meerdere functies tegelijk kunnen worden bediend, namelijk aan de rand van de binnenstad.
- Een duidelijke prioriteit voor het openbaar vervoer zowel op vlak van doorstroming als op vlak van uitbouw van het openbaar-vervoernet met aandacht voor de versterking van het treinaanbod naar Antwerpen en Brussel.
- Een veilig en continu fietsnetwerk tussen de verblijfsgebieden
- Een flankerend mobiliteitsbeleid op Vlaams, provinciaal en stedelijk niveau om het autogebruik te beheersen en te reguleren en het gebruik van andere modi te stimuleren.

Op twee vlakken is er belangrijke evolutie t.a.v. het beleidsplan van 2000.

De verkeersremmende maatregelen in het centrum die uitgevoerd werden in het kader van het vorige mobiliteitsplan blijken onvoldoende de autoverkeersdrukke in het centrum te beperken waardoor er nog steeds een knelpunt wat betreft de leefbaarheid en de doorstroming voor busverkeer bestaat. Het effectief onmogelijk maken van half-doorgaand verkeer door de binnenstad blijkt daarbij nodig met sterke nadruk op het concept "Kies de JUISTE poort". Hierbij worden chauffeurs aangemoedigd om de binnenstad in- en uit te rijden via de poort het dichtst bij hun bestemming.

De druk van het busverkeer op de binnenstad wordt ervaren als een probleempunt. Optimalisatie van het aanbod waarbij een goede bediening van de binnenstad en een aanvaardbare druk wordt verzoend is nodig.

4.3 Suggesties voor bestaande plannen hogere overheden met andere plannen

Een groot aantal plannen werden sinds het vorige Mobiliteitsplan opgemaakt. Een aantal hebben ook uitdrukkelijk invloed op de inhoud en operationalisering van het Beleidsplan. Hiermee wordt rekening gehouden bij de uitwerking van de werkdomeinen van het beleidsplan.

Het nieuwe beleidsplan doet ook suggesties tot aanpassing van een aantal plannen. Deze worden hier aangegeven.

4.3.1 Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen

De Mechelbaan wordt in de voorliggende nota, naar analogie met de categorisering in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, opgenomen als secundaire weg type II.

Het provinciaal structuurplan zegt hierover: "Berlaarbaan-Mechelbaan (deel van buurtwegen van groot verkeer nr.230/10 en 230/6) (omleiding te Koningshooikt noodzakelijk) verzorgen een verzamelende functie tussen N10 en de ring rond Mechelen".

De stad wenst de noodzaak van een omleidingsweg rond Koningshooikt voor de hogere categorisering van deze weg nogmaals te benadrukken.

4.3.2 Provinciaal functioneel bovenlokaal fietsrouten netwerk

Het geactualiseerde wensbeeld voor het fietsrouten netwerk voor Lier heeft het functioneel bovenlokaal fietsrouten netwerk als basis. Hierbij worden op een aantal punten een aantal wijzigingen voorgesteld.

Een aantal routes dienen prioritair aangelegd/verbeterd te worden

- Het aanleggen van de fietspaden langs de spoorwegen richting Berlaar en Nijlen zodat ze als non-stop hoofdfietsroute kunnen functioneren.
- Momenteel ligt de fiets-o-strade langs spoorlijn 15 (Antwerpen – Herentals) tussen de Lispersesteenweg en de Kleine Nete langs de zuidzijde van het spoor, voor het overige ligt deze route langs de noordkant. Hierdoor moeten fietsers die deze route volgen de spoorlijn kruisen ter hoogte van de Lispersesteenweg. Dit is momenteel een gelijkvloerse kruising. Het zou dan ook wenselijk zijn ook dit gedeelte van de fiets-o-strade aan de noordzijde aan te leggen.

Daarnaast wenst de stad ook de categorisering van volgende routes te wijzigen:

- Het opnemen van de zuidzijde van de sporenbundel richting Antwerpen als fiets-o-strade (nu geen categorisering);
- De Galgenweg wordt dan niet langer als fiets-o-strade opgenomen;
- Een functionele route naar het Regionale Bedrijventerrein Duwijck-Hagenbroek (nu geen categorisering).

RICHTINGGEVEND DEEL

5. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

5.1 Algemeen

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden algemeen een aantal doelstellingen naar voor geschoven die moeten leiden tot een "duurzame mobiliteit".

Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Versterking van alternatieven voor het autoverkeer. Voor het personenverkeer zijn deze alternatieven voor kortere afstand het te voet gaan en het fietsen; voor langere afstanden zijn de alternatieven het openbaar vervoer en het collectief vervoer. Het spoor en het vervoer over water zijn de alternatieven voor het goederenvervoer over de weg.

Optimalisering door categorisering van het wegennet. De optimalisering houdt een categorisering van het wegennet in. Deze categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van de prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van wegen. Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamelfunctie en de functie van toegang geven (erfontsluiting). De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

Mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer. Aanvullend op de voorgaande doelstellingen die een ruimtelijk beleid impliceren, is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat, steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate beheer van het verkeer mogelijk maakt.

5.2 Taakstellingen

In onderstaande tabellen worden per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningsnota zijn gespecificeerd. Met het formuleren van de beleidsnota (zie het richtinggevend gedeelte) is een aftoetsing mogelijk of de vooropgestelde taakstellingen zijn behaald. Om dit aan te geven, is er aan de tabellen een derde kolom toegevoegd die verduidelijkt of een taakstelling al dan niet is gehaald. Wanneer deze niet gehaald is, is dit gemotiveerd.

5.2.1 Thema Fiets- en voetgangersnetwerken

Uit te werken thema: Fiets en voetgangersnetwerken		
Relatie met andere thema' s	Taakstellingen	Opgenomen in uitwerkingsnota?
Link met attractiepolen	Voor bestaande attractiepolen die nog niet ontsloten worden voor zwakke weggebruikers dient een aanpassing te gebeuren. Voor nieuwe attractiepolen dient men aandacht te besteden aan de ligging t.o.v. het bestaande netwerk.	Dit werd opgenomen in de update van het fietsroutenetwerk. Hiervoor werd een attractiepolenkaart opgemaakt.
Beveiliging oversteken	Langs drukke wegen en in schoolomgevingen dienen oversteken voldoende duidelijk aangegeven te zijn en indien nodig beveiligd met lichten.	Voor de belangrijkste fietsroutes werd aangegeven waar aanpassingen nodig zijn.
Uniforme aanduiding infrastructuur	De infrastructuur voor fietsers en voetgangers dient uniform ingericht te worden. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen binnen en buiten de bebouwde kom.	Voor fietsers werd de visie uit het fietsvademeccum overgenomen, aangepast aan de specifieke situatie. Voor voetgangers wordt de bestaande visie geactualiseerd op basis van de huidige praktijk.
Beperken autoverkeer	Autoverkeer in woonzones dient zoveel mogelijk beperkt te worden (verkeersremmende maatregelen, bewegwijzering, parkeerbeleid, ...) teneinde meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers en deze modi te stimuleren	Het nieuwe circulatieplan zorgt voor een verkeersluwere binnenstad.
Campagnes	Verschillende campagnes kunnen het gebruik van de fiets en verplaatsingen te voet stimuleren. Ook kunnen campagnes gestart worden i.v.m. verkeersveiligheid, dit zowel voor volwassenen als voor schoolkinderen.	Geen specifiek onderzoek. De bestaande werkwijze wordt verder gezet.

Uit te werken thema: Fiets en voetgangersnetwerken		
Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Opgenomen in uitwerkingsnota?
School- en bedrijfsvervoerplannen	De gemeente begeleidt bedrijven en scholen bij de opmaak van vervoerplannen om tot een samenhangend geheel te komen. Indien nodig worden kleine ingrepen gedaan om de veiligheid op de gekozen routes te verzekeren.	Geen specifiek onderzoek. De bestaande werkwijze wordt verder gezet.

Tabel 2: Relatietabel thema fiets- en voetgangersnetwerken

5.2.2 Thema Openbaar vervoer

Uit te werken thema: openbaar vervoer		
Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Opgenomen in uitwerkingsnota?
Locaties haltes	Er wordt een onderzoek gevoerd naar het belang van de verschillende haltes en de herkomst en bestemming van de passagiers die er op- en afstappen. Nadien kan dan getoetst worden of de huidige locatie van de haltes voldoet aan de eis tot toegankelijkheid van de binnenstad en hoe deze eis kan verzoend worden met een meer verkeersluw karakter voor de Grote Markt	Dit werd uitvoerig onderzocht aan de hand van een hb-enquête en een telling van de op- en afstappers per halte.
Verkeersdrukke Grote Markt	Er wordt onderzocht welke alternatieve routes mogelijk zijn voor het openbaar vervoer en/of het autoverkeer om zo de verkeersdrukke op de Grote Markt af te bouwen.	Hiervoor werden verschillende scenario's uitgewerkt. Deze werden besproken met De Lijn.
Veilige haltes	Om het busgebruik verder te stimuleren moeten alle haltes voldoende veilig – zowel sociaal als verkeersveilig – worden ingericht.	Wordt opgenomen in actietabel
Toegankelijke haltes	Het openbaar vervoer is van groot belang voor minder mobiele mensen. De haltes moeten dan ook zo ingericht worden dat zij zo vlot mogelijk van deze diensten kunnen gebruik maken.	Wordt opgenomen in actietabel
Informatie	(Potentiële) gebruikers moeten zo goed mogelijk geïnformeerd worden over het openbaar vervoer aanbod. Dit kan zowel gebeuren door middel van brochures als via uithangborden aan de haltes zelf.	Wordt opgenomen in actietabel

Tabel 3: Relatietabel thema openbaar vervoer

5.2.3 Thema Parkeren

Uit te werken thema: parkeren en circulatie		
Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Opgenomen in uitwerkingsnota?
Toegankelijke inrichting parkings	<p>Bij de aanleg van nieuwe parkings moet steeds rekening gehouden worden met personen met een handicap. Er dienen ook steeds voldoende gereserveerde plaatsen voorzien te worden.</p> <p>Bestaande parkings worden – indien nodig – heraangelegd om de toegankelijkheid te verhogen</p>	Wordt opgenomen in actietabel
Strategische locatie parkings	Uit een parkeeronderzoek zal blijken welke behoeften aanwezig zijn. Vervolgens zal een gerichte keuze kunnen gemaakt worden i.v.m. mogelijk bijkomende (of te verwijderen) parkings.	Hiervoor werd een parkeerbehoeftestudie uitgevoerd.
Verkeerscirculatie	De circulatie moet zo georganiseerd worden dat de belangrijkste parkings vlot bereikbaar zijn, zonder daarbij het doorgaand verkeer teveel ruimte te geven.	Onderzocht in 'onderzoek potentiële parkeerlocaties', maart 2009
Aandacht voor sociale veiligheid	De sociale veiligheid is van groot belang voor het al dan niet gebruiken van parkings.	Wordt opgenomen in actietabel
Informatie	Specifieke informatiecampagnes voor de verschillende doelgroepen.	Geen specifiek onderzoek. De bestaande werkwijze wordt verder gezet.
Signalisatie	Een duidelijke signalisatie maakt de stad leesbaarder en vermindert het zoekverkeer. Automobilisten worden naar de voor hen meest geschikte parking geleid.	Geen specifiek onderzoek. De bestaande werkwijze wordt verder gezet.
Richtlijnen	Voor nieuwe ontwikkelingen moet een set richtlijnen beschikbaar zijn waarmee het gewenste eigen parkeeraanbod bepaald kan worden.	Geen specifiek onderzoek. De bestaande werkwijze wordt verder gezet.

Tabel 4: Relatietabel thema parkeren

5.2.4 Thema Sluipverkeer

Uit te werken thema: Parkeren		
Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Opgenomen in uitwerkingsnota?
Vermijden sluijverkeer in woonzones	Uitvoeren onderzoek naar omvang probleem Lokaliseren belangrijkste knelpunten	Er werden een aantal hb-onderzoeken gedaan. De problemen bleken beperkt.
Verkeersremmende maatregelen	Nakijken of op bepaalde locaties het aanbrengen van verkeersdrempels/wegversmallingen/... nuttig kan zijn	Voor een aantal sluijroutes werd dit als mogelijkheid voorgesteld.
Poortwerking	Nakijken op welke locaties de overgang naar woonzones beter gearticuleerd kan worden.	Wordt opgenomen in de actietabel
Verkeersafwikkeling R16	Verdere optimalisatie van de verkeersafwikkeling op de R16 teneinde het gebruik van sluijroutes te verminderen	Verschillende ingrepen worden in de nabije toekomst uitgevoerd.

Tabel 5: Relatietabel thema openbaar vervoer

5.2.5 Thema Zwaar verkeer

Uit te werken thema: routes zwaar verkeer		
Relatie met andere thema' s	Taakstellingen	Opgenomen in uitwerkingsnota?
Vermijden goederenvervoer in woonzones	Uitvoeren onderzoek naar omvang probleem Lokaliseren belangrijkste knelpunten	Er werd een duidelijke routing uitgewerkt en vrachtverkeer dwars door het centrum zal niet langer mogelijk zijn.
Verkeersremmende maatregelen	Nakijken of op bepaalde locaties het aanbrengen van verkeersdrempels/wegversmallingen/... nuttig kan zijn en waar tonnagebeperkingen kunnen ingesteld worden.	Voor een aantal sluiproutes werd dit als mogelijkheid voorgesteld.
Campagnes	Bewustmaking van andere weggebruikers van gevaren als de dode hoek	Wordt opgenomen in actietabel
Uitbreiding/inbreiding industrie	Voor elke nieuwe industriële (of KMO) ontwikkeling moet eerst nagegaan worden of deze voldoende bereikbaar is	Er werden een aantal vrachtroutes geselecteerd op basis van de methodiek vrachtrouten netwerk.
Parkeerzones	Onderzoeken welke locaties geschikt zijn voor het stallen/parkeren van vrachtwagens	Er werd vastgesteld dat de huidige zones voldoende.
Keuze voor 'groene' wagens	Bij aankoop van (vracht)wagens door de gemeente Lier zal steeds aandacht besteden worden aan milieuaspecten	Wordt opgenomen in actietabel

Tabel 6: Relatietabel thema zwaar verkeer

6. UITWERKING VAN HET BELEIDSSCENARIO

6.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

6.1.1 Werkdomein A1: Structuurplanning

Binnen dit werkdomein worden in eerste instantie de wensstructuur zowel ruimtelijk als verkeerskundig – uit het ruimtelijk structuurplan toegelicht. Voor het verkeerskundig gedeelte is deze visie gebaseerd op de visie uit het mobiliteitsplan 2000.

Vervolgens wordt bekeken of deze visie nog steeds overeenstemt met de huidige visie op mobiliteit en of er eventueel tegenstrijdigheden zijn tussen de visie beschreven in het ruimtelijk structuurplan en de visie beschreven in dit mobiliteitsplan.

6.1.1.1 Gewenste ruimtelijke structuur (RS Lier)

In het ruimtelijk structuurplan worden drie groepen van principes voor de gewenste ruimtelijke structuur beschreven:

- principes overgenomen uit hogere beleidskaders
- principes met betrekking tot de 5 deelstructuren
- ruimtelijke principes voor de hoofdruimten

Uit hogere beleidskaders

- Lier als historische, toeristische en herkenbare stad. Conform het RSPA dient Lier zich naar de toekomst toe te profileren als een historische en herkenbare stad omringd door gave open ruimte, zonder daarbij het statuut van grootstad te ambiëren. De toeristische en recreatieve potenties zijn een provinciaal aandachtspunt.
- Lier als residentiële stad. Lier wil zich in de toekomst profileren als een residentiële stad op mensenmaat, wat aansluit bij de selectie van het RSPA voor Lier als een stad voor hoogwaardig wonen, in grote dichtheid en in nieuwe woningtypologieën.
- Lier aan de samenvloeiing van de Netten. De valleien van de Beneden, de Grote en de Kleine Nete stellen niet alleen grenzen aan het stedelijk gebied maar dringen er ook in door. Een vrijwel unieke situatie, die mee de eigenheid van Lier uitmaakt en gekoesterd en versterkt moet worden.
- Lier als poort tot het provinciaal stedelijk netwerk. Lier ligt als het ware aan de toegang tot het stedelijk netwerk Lier-Aarschot. Dit netwerk veronderstelt een complementariteit tussen de steden onderling.

De vijf deelstructuren

- De ruimtelijk-natuurlijke structuur gedragen door waterlopen en bossen. De valleien van de Kleine en de Grote Nete en de zuidwestelijke boscomplexen zijn natuuraandachtsgebieden op bovenlokaal niveau. De Netten en de gebieden tussen de zuidwestelijke boscomplexen zijn natuurverbindingsgebieden.
- Nederzettingpatroon met 5 compacte entiteiten.
 - De stedelijke ruimte binnen de ring en de woonlobben die direct op de ring aansluiten
 - Koningshooikt als hoofddorp
 - 't Lammeke als woonlob afgestemd op Koningshooikt
 - Beunt als woonlob afgestemd op Duffel
 - Kloosterheide als woonlob die afgestemd op Kessel

- Meerpotige ruimtelijk-economische structuur. In Lier zijn verschillende economische vormen te onderscheiden. We vinden er industrie en KMO, recreatief winkelen in het centrum, hoogdynamische sport- en recreatie en landbouw. Lier wenst deze meerpotigheid minstens te behouden.
- Lier aan de ring als concept voor de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur. De ring is zowel drager voor doorgaand verkeer als verdeelschijf voor het verkeer richting centrum. In de stadskern wordt prioriteit gegeven aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De kern blijft doorrijdbaar, maar doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Ook in Koningshooikt wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd, zonder de structuur te wijzigen.
- Relictenlandschap. Omwille van de talrijke interessante en waardevolle relictten moeten landschappen zoveel mogelijk worden hersteld en versterkt.

Drie hoofdruimten – 2 gezichten

- Lier in de Netenvalleien – 1e gezicht. Hét beeld van Lier zijn de rivieren (Kleine, Grote en Beneden Nete) met hun valleigebieden die dragers zijn van een prachtige natuur. Deze moeten dan ook worden bewaard, beheerd, gekoesterd en versterkt. Laagdynamisch recreatief medegebruik is mogelijk.
- De noordwestelijke gordel en het landbouwgebied Koningshooikt – 2e gezicht. Het noordelijk en het zuidelijk gebied worden gedragen door een quasi identiek fysisch systeem waardoor ze hetzelfde beeld genereren: bossen, beken, beekvalleien, grondgebonden landbouw en verspreide bebouwing. Hier wordt een open ruimte beleid gevoerd.

6.1.1.2 Gewenste verkeerskundige structuur (RS Lier)

De inzichten die in het Ruimtelijk Structuurplan vermeldt staan in verband met mobiliteit zijn grotendeels overgenomen uit het vorige mobiliteitsplan (2000) van de stad Lier. Deze inzichten worden hier kort weergegeven.

Beleidsdoelstellingen

- zowel binnen het goederenvervoer als binnen het personenvervoer moeten alternatieven voor het wegverkeer prioriteit krijgen;
- door een betere onderlinge afstemming van de verschillende modi kan de uitwisseling worden geoptimaliseerd;
- verkeersgenererende activiteiten moeten georganiseerd worden op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer;
- lijninfrastructuren worden bij voorkeur gebundeld;
- categorisering van wegen gebeurt i.f.v. de gewenste functie;
- de reservatiestroken in de bestaande plannen van aanleg voor de aanleg van hoofdwegen en primaire wegen worden geschrapt.

Verkeersstructuur Lier

De stadskern wordt een multi-modale hoofdstructuur waarbinnen uitgegaan wordt van het STOP-principe. Het centrum blijft doorrijdbaar voor personenwagens maar (half)doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Er wordt geen ringverbinding aangelegd aan de stadsvesten.

De hoofdstructuur wordt gevormd door de drager van het provinciaal stedelijk netwerk N10 (Aarschot), R16 en N14 (E313). Goede doorstroming en goede aansluitingen zijn hier prioritair, waarbij de draagkracht van de R16 niet overschreden mag worden. Deze moet

zowel het doorgaand verkeer kunnen opvangen als een lokale ontsluitingsfunctie vervullen. De N10 (richting Antwerpen) blijft een belangrijke verbindende functie behouden.

Om de gewenste ruimtelijke structuur uit te bouwen zijn volgende aanvullingen aan de bestaande verkeersstructuur nodig:

- nieuwe toegangsweg naar het station
- nieuwe ontsluiting ifv de uitbreiding van het bedrijventerrein Hagenbroek (naar Antwerpsesteenweg)
- nieuwe ontsluiting ifv de hoogdynamische recreatie/sport tussen ring en Netekanaal
- nieuwe ontsluiting ifv de hoogdynamische recreatie/sport op Nazaret-noord (niet over Nazaret-zuid)

Verkeersstructuur Koningshooikt

In het structuurplan staat vermeld "Lier kan zich niet akkoord verklaren met de selectie van de Mechelsebaan als secundaire weg. Dit zou immers de verkeersdruk in het centrum doen toenemen terwijl het juist de bedoeling van de stad is het doorgaand verkeer te ontmoedigen."

6.1.1.3 Woonontwikkelingen

Bijlage 11: Overzicht bijkomende woningen



Figuur 3: Overzicht bijkomende woningen per zone

Voor het grondgebied van Lier is er een belangrijke taakstelling op vlak van bijkomende woningen. De meeste van deze projecten zijn inbreidingsprojecten in het bestaande stedelijk weefsel. Het samengaan van al deze projecten zal echter wel een belangrijk effect hebben op de verplaatsingsstromen binnen de stad.

Daarom wordt hier een kort overzicht gegeven van deze verwachte ontwikkelingen, met een het geschatte aantal bijkomende wooneenheden. Deze ontwikkelingen werden opgedeeld per zone. Deze zones worden afgebakend door de verschillende hoofdontsluitingswegen, de spoorwegen en de waterlopen. Het aantal bijkomende woningen per zone wordt weergegeven in bovenstaande figuur.

6.1.1.4 Toetsing met het verbrede en verdiepte Mobiliteitsplan

Aangezien de verkeerskundige visie uit het mobiliteitsplan 2000 overgenomen werd in het ruimtelijk structuurplan sluit deze goed aan op de gewenste evolutie zoals beschreven in dit mobiliteitsplan. De kern van de visie veranderde immers niet bij het verbreden en verdiepen.

Het concept 'Lier AAN de ring' wordt expliciet onderschreven in de ruimtelijke concepten die werden uitgeschreven in het structuurplan. I.p.v. de stelling "De kern blijft doorrijdbaar, maar doorgaand verkeer wordt ontmoedigd." wordt het concept "Kies de JUISTE port" benadrukt. De prioriteit voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer in het centrum wordt bevestigd.

Voor de selectie van de Mechelbaan volgt het Mobiliteitsplan de selectie van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Men wenst wel de nadruk te leggen op het feit dat de rondweg rond Koningshooikt ook in het provinciaal structuurplan als noodzakelijke voorwaarde wordt opgenomen.

Het belang van de Netevalleien als groenstructuur ondersteund de beslissing uit het mobiliteitsplan om geen wegverbinding aan te leggen tussen beide zijden van de ring en/of op niveau van de stadsvesten.

Een belangrijk ruimtelijk aandachtspunt vanuit het mobiliteitsplan dat in het structuurplan niet aan bod komt is de inplanting van baanwinkels. Dit type winkels genereert bijkomend verkeer en vooral bijkomende afslagbewegingen op de steenwegen, wat vaak tot onveilige situaties leidt. In tussentijd werd het PRUP Antwerpsesteenweg en het RUP Laporte – Caroly opgemaakt om de ontwikkeling van grootschalige kleinhandel aan banden te leggen. Daarnaast is de stad bezig met de opmaak van een algemene "visie op grootschalige kleinhandel" om toekomstige ontwikkelingen te kunnen sturen.

6.1.2 Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten

Een aantal voorziene projecten (gepland of aangegeven in de ruimtelijke structuur) zijn zowel vanuit mobiliteitsoogpunt als vanuit ruimtelijk oogpunt zeer belangrijk. Zij zijn in die zin strategisch voor de goede afstemming en de onderlinge versterking van de mobiliteitsstructuur en de ruimtelijke structuur.

Vooraf voor deze projecten is het cruciaal dat de mobiliteitsprofielen van de activiteiten in overeenstemming zijn met de bereikbaarheidsstructuur van de locatie en dat de draagkracht van de omgeving op vlak van mobiliteitsgerelateerde aspecten niet wordt overschreden.

In deze context werden enerzijds een aantal grote ontwikkelingen op vlak van bedrijvigheid, handel, recreatie,... geselecteerd. Anderzijds worden ook de belangrijkste woonprojecten besproken.

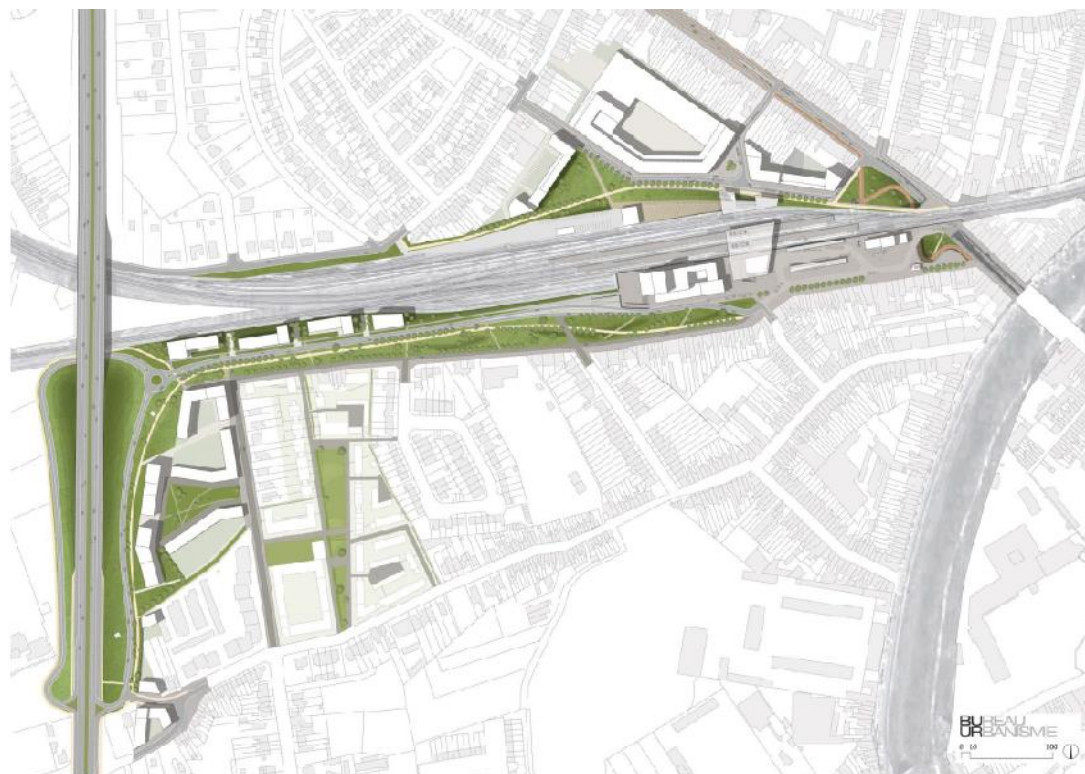
De ligging van deze projecten wordt weergegeven op de kaart 'overzicht verblijfsgebieden en strategische projecten' in Figuur B 2: Overzicht verblijfsgebieden

nr	strategische ontwikkelingen
a	Multimodale stationsomgeving
b	Ontwikkeling Dungelhoeffkazerne
c	Recreatiezone De Mol - Hoge Velden
d	Bedrijvenzone Duwijck
e	H.H. Ziekenhuis
f	woonprojecten
1	Bogerse Velden
2	Sion
3	Kroonstraat
4	Charon
5	Gasfabriek

Tabel 7: overzicht strategische projecten

6.1.2.1 Uitbouw multi-modale stationsomgeving

Masterplan afgerond: september 2009



Figuur 4: Overzicht projectgebied Masterplan stationsomgeving Lier (september 2009)

Doel van het masterplan stationsomgeving is de omgeving van het station om te vormen van een enigszins verouderd gebied met weinig identiteit tot een krachtig multimodaal knooppunt dat een representatieve toegang tot de stad biedt. Daarbij wordt gewerkt aan een volwaardige tweede stationszijde en aan de verzachting van de breuk in het stedelijk weefsel. Het plan behelst de aanleg van een ondergrondse parking, een directe route van en naar de ring, een vernieuwing van het busstation en van de fietstunnel.

Momenteel is niet duidelijk of de sporen te Lier al dan niet ondergronds gebracht worden. Tot die tijd worden alle projecten binnen de perimeter van het Masterplan bevroren. Indien beslist wordt dat de sporen ondergronds moeten gebracht worden, zal een nieuw Masterplan nodig zijn.

Aandachtspunten mobiliteit

In de uitwerking van dit project moet rekening gehouden worden met de routes doorheen of naar de zone voor de verschillende modi, naast de eerder vermelde functies van dit gebied. Deze zijn:

- Autoroute naar de P&R-parking
- Fietsroute langsheen de spoorweg vanuit Lint naar de Antwerpsepoort
- Nieuwe fietsroute vanuit Zevenbergen langsheen de spoorweg
- Voetgangersroutes vanuit diverse richtingen naar het station
- Busroutes (incl. doorstromingsmaatregelen) met aansluiting naar de Ring

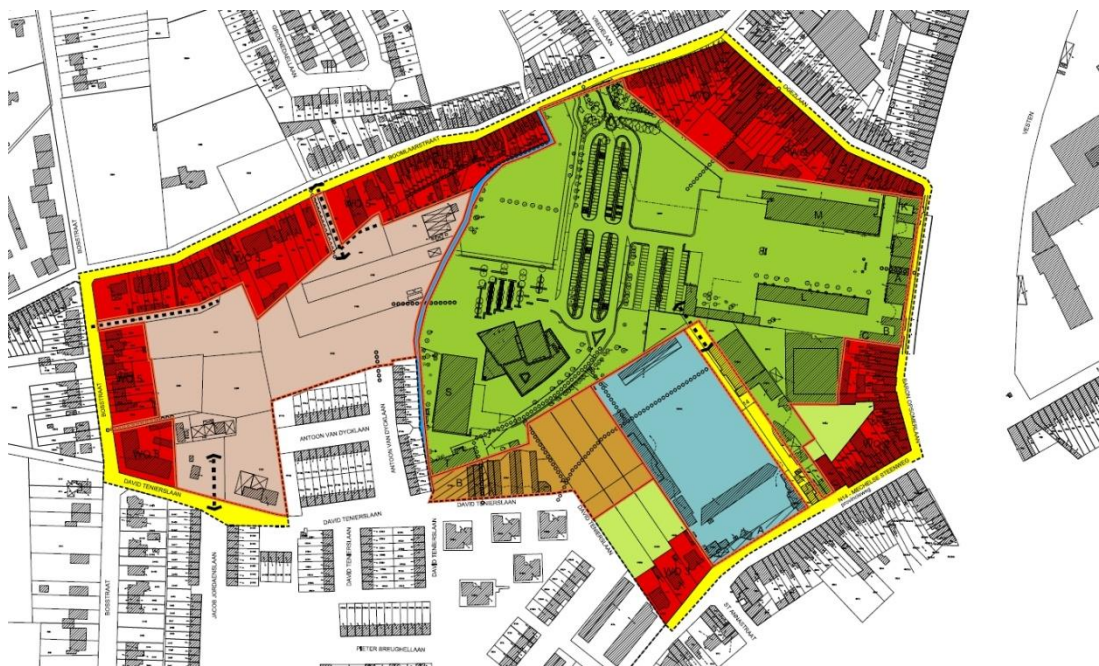
Vooraf het goed organiseren van de overstapmogelijkheden en de toegankelijkheid van trein en bus zijn daarbij belangrijk.

Nieuwe activiteiten in de zone zullen moeten getoetst worden op hun mobiliteitsprofiel. Enkel activiteiten met een hoge potentie naar openbaar-vervoergebruik, die versterkend kunnen werken naar de stedelijke omgeving toe, dragen bij tot de beoogde opwaardering van de stationsomgeving.

6.1.2.2 Ontwikkeling Dungelhoeff

17 september 2009 goedgekeurd door de deputatie

Het gebied Dungelhoeff is gelegen binnen de ring van Lier, ten westen van de stadskern. Grosso modo bestaat het plangebied uit de voormalige militaire school "Dungelhoeffkazerne", de gronden van de voetbalclub Koninklijke Lyra vzw en een potentieel inbreidingsgebied ten westen van de Dungelhoeffkazerne. In het noorden ligt het station op afstand van slechts enkele honderden meters.



Figuur 5: Beeld RUP Dungelhoeff

Aandachtspunten mobiliteit

- Beperking van de impact van het aangetrokken autoverkeer op de omgeving (draagkracht omliggende straten);
- De bereikbaarheid met het openbaar vervoer;
- De inpassing van parkeervoorzieningen in de globale parkeerstrategie.

Dit leidt tot volgende praktische aanbevelingen:

- auto-toegankelijkheid via de Mechelsesteenweg om extra druk in Boomlaarstraat en Baron Opsomerlaan te vermijden (eventueel wel dienstingang);
- fiets- en voetgangersdoorgangen naar Baron Opsomerlaan, Boomlaarstraat, Mechelsesteenweg en naastliggende residentiële zone
- optimale voetgangersroute naar het station
- versterkte voetgangersrelatie met de binnenstad door creatie pleinfunctie op Baron Opsomerlaan en nieuwe verbinding naar (bruggetje) naar Vestenwandelgordel
- parkeerplaatsen enkel in functie van specifieke doelgroepen:
 - bewoners

- dienstvoertuigen;
- bezoekers O.C.M.W.;
- bezoekers rijkswacht en politie.

De overige groepen (ondermeer werknemers, bezoekers stedelijke diensten,...) worden op de eerste plaats verwezen naar de parkings aan het station en het ziekenhuis om enerzijds het kernversterkend karakter van de nieuwe site te ondersteunen en anderzijds het openbaar-vervoergebruik te stimuleren.

6.1.2.3 De Mol – Hoge Velden

RUP Hoge Velden lopende

De Mol is een bestaande recreatiezone met cultureel centrum. Momenteel zijn er geen plannen om extra functies toe te voegen, wel om het cultureel centrum te verplaatsen naar de Stationsomgeving.

Op de Hoge Velden wordt een nieuwe recreatiezone voorzien met zowel overdekte als openlucht sportmogelijkheden.

Beide zones worden gescheiden door de Ringweg R16.

Aandachtspunten Mobiliteit

Vanuit mobiliteit is het aangewezen beide zones als een geheel uit te bouwen en te beheren.

Bij uitbouw van de zone Hoge Velden is vooral een goede bereikbaarheid per fiets en te voet vanaf de belangrijke fiets- en wandelroutes rond de binnenstad cruciaal. Dit betekent ook een sterke koppeling met het gebied van De Mol. Specifieke maatregelen zijn daarbij aangewezen vermits het gebied gelegen is aan de buitenzijde van de ringweg R16 welke een sterke barrière vormt voor de zwakke weggebruiker.

Gelet op de aard van activiteiten met regionaal karakter zowel op De Mol als op De Hoge Velden is ook een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer als met de auto essentieel.

De uitwerking dient aldus rekening te houden met volgende aspecten:

- een goede beveiligde fiets- en voetgangersverbinding met De Mol: minstens lichtenbeveiligde (conflictvrij) of bij voorkeur ongelijkvloerse oversteek over de R16
- een veilige toegankelijkheid per auto vanaf de R16 en de N10 rekening houdend met een eventuele reorganisatie van het kruispunt R16-N10
- een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer

6.1.2.4 Bedrijvenzone Duwijck

Uitvoering fase 1 lopende

Duwijckpark is een gemengd regionaal bedrijventerrein. Dit impliceert dat vooral economische activiteiten met regionale reikwijdte worden aangetrokken. De hoofdbestemming van de bedrijvigheid is gericht op productie, verwerking en recyclage van goederen, bouwnijverheid, op- en overslag en distributie. Detailhandel en autonome kantoren zijn niet toegelaten. Daarnaast wordt ook gestreefd naar het aantrekken van kennisintensieve bedrijven.

De totale oppervlakte bedraagt ongeveer 33 hectaren.

Aandachtspunten Mobiliteit

De locatie van een nieuwe bedrijvenzone aansluitend op de bestaande kan positief zijn voor de toegankelijkheid van de zone voor de verschillende modi mits aandacht wordt gegeven aan volgende aspecten:

- een bundeling van de toegangsinfrastructuur aansluitend op de secundaire assen rond het gebied zodat het sluijverkeer doorheen de omliggende gebieden wordt vermeden;
- versterking van het openbaar-vervoeraanbod naar de zone (extra bedrijvenlijn in het gebied zelf) te verantwoorden door de huidige vraag en een verhoogd potentieel door de uitbreiding van de zone;
- uitbouw van een goede fietsstructuur op provinciaal en stedelijk niveau.

De recente realisatie van het nieuwe kruispunt op de R16 vult deze eisen in en lost eveneens de vroegere problematiek van de toegankelijkheid van de bedrijvenzone Mallekot (aande binnenzijde van de ring) op.

Wel nodig is het daarbij dat de fietsstructuur nog verder vervolledigd wordt met een functionele fietsroute naar het station.

6.1.2.5 Heilig Hart Ziekenhuis

Het ziekenhuiscomplex in het centrum van Lier is een belangrijke attractiepool met regionaal hinterland.

Aandachtspunten Mobiliteit

- Het verzekeren van de bereikbaarheid per auto van dit ziekenhuis met minimale druk op de binnenstad.
- Goede bediening met het openbaar vervoer.
- Het opvangen van de parkeerbehoefte met beperken van extra parkeerdruk op het centrum (het huidige complex heeft een relatief beperkt aantal parkeerplaatsen, vooral voor bezoekers) met optimalisatie van het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen.

6.1.2.6 Woonzones

In het kader van de taakstelling voor Lier op vlak van huisvesting en woondichtheid worden een groot aantal projecten voorzien met residentieel karakter. De meeste zijn eerder kleine inbreidingsprojecten maar een aantal zijn toch groter van omvang. Alle sluiten volledig aan bij bestaande woonzones of zijn erdoor omsloten. De ontsluiting van al deze projecten is daarbij eerder een lokaal probleem en zal lokaal bepaald moeten worden.

Belangrijk is dat daarbij volgende principes worden gevolgd:

- fiets en voetgangers: rechtstreekse assen naar de stadskern en de aanpalende wijken, aansluitend op de regionale en stedelijke hoofdroutes;
- goede en vlot bruikbare fietsstallingen (direct bereikbaar vanuit de woning of appartement en vlot toegankelijk vanaf de openbare weg) minstens 2 per wooneenheid.
- autoverkeer zo leiden naar wijkverzamelwegen of wegen van een hogere orde die een directe aansluiting hebben met de ringweg eerder dan aansluitingen op wegen richting stadskern;

- parkeervoorzieningen eerder beperkt houden maar voldoende stallingsvoorzieningen inrichten: 1 per wooneenheid in de binnenstad en 1.5 per woonheid buiten de binnenstad.

De grotere projecten worden hier kort overlopen.

6.1.2.6.1 Bogerse Velden

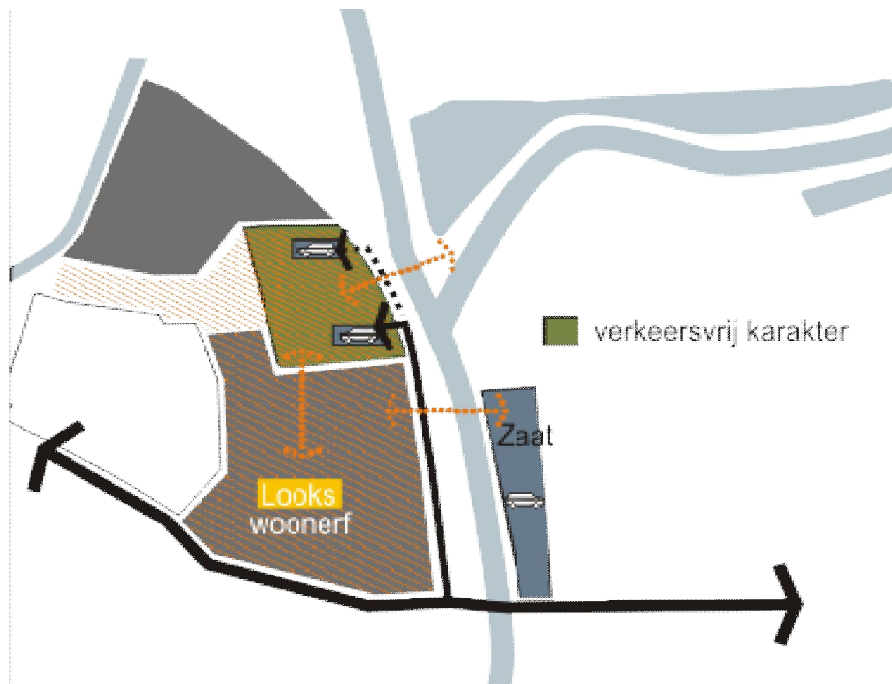
Goedgekeurd op 28 juli 2006

Bogerse Velden maakt deel uit van de noordelijke woonlob van het stedelijk gebied, die zich grosso modo tussen het bedrijventerrein omheen de ring, de N10 (Antwerpsesteenweg), de N14 (Lispersteenweg) en de spoorlijn Antwerpen/Herentals bevindt.

De effectieve realisatie zal gebeuren door projecten van verschillende initiatiefnemers. Er dient een gemengde invulling te worden bekomen, zowel naar woningtypen als naar doelgroepen. Er wordt een stedelijke dichtheid nagestreefd, met een woondichtheid van 36 woningen/ha. Een kwalitatieve ontwikkeling staat voorop, wat onder andere inhoud dat er extra aandacht moet gaan naar fiets- en voetgangersverbindingen met de directe omgeving en met de verkeersleefbaarheid (Pannenhuisstraat). Er moet minstens 4m² per inwoner aan groene ruimte worden aangelegd op een maximale afstand van 400m.

6.1.2.6.2 Sion

Proces lopende



Figuur 6: Structuurschets Sion-site

De site krijgt in de eerste plaats een woonfunctie. De bestaande woonweefsels worden afgewerkt en verbonden. Hierbij komt de nadruk te liggen op de woonbehoeften van gezinnen met kinderen die in de stad willen wonen. Er zal ongeveer 25% sociale woningen voorzien worden.

De huidige culturele functie SASK blijft behouden. Er komt een uitbreiding met 4 jeugdateliers en een keramiekatelier.

De open ruimte wordt ingevuld met een stedelijk plein voor Look. Daarnaast zorgt de valleestructuur van de Nete en de vesten voor groene ruimte.

Er zullen twee parkeerplaatsen per wooneenheid voorzien.

6.1.2.6.3 Kroonstraat

Onderzoek naar concrete invulling lopende

Deze zone tussen Kroonstraat en Transvaalstraat enerzijds en Ring R16 anderzijds wordt waarschijnlijk ingevuld met appartementen en een bejaardentehuis met ook dagverblijf.

6.1.2.6.4 Charon

Goedgekeurd door de bestendige deputatie op 17 juni 2010

Het braakliggend bedrijfsterrein Charon wordt gesaneerd en geherwaardeerd. Het RUP voorziet immers in een omzetting van het industriegebied naar stedelijk woongebied.

Verspreid over de ganse site zullen in de toekomst ongeveer 170 woningen in het gebied kunnen worden voorzien (inclusief de reeds bestaande woningen), een deel ervan onder vorm van appartementen, maar een absoluut minimum van 40 % ook voor kwalitatieve grondgebonden eengezinswoningen met minimum drie slaapkamers. Hierdoor kunnen jonge gezinnen met kinderen worden aangetrokken.

Door de aanleg van de nieuwe dubbele weginfrastructuur in de Tramweglei in het kader van het masterplan stationsomgeving zullen zowel het speelveldje als de 'voor'tuinen voor een aantal woningen in de Tramweglei verdwijnen. Het speelveldje wordt geherlocaliseerd naar de Charonsite. Het zal op een kwalitatieve manier worden geïntegreerd in het nieuwe openbaar domein van het gebied. De tuinen worden voorzien als volwaardige achtertuinen in het RUP.

Het gebied wordt ontsloten voor gemotoriseerd verkeer langs Boomlaarstraat, Bosstraat en Tramweglei. Er is evenwel geen doorgaande verbinding van Boomlaarstraat en Bosstraat naar Tramweglei. Hierdoor wordt sluipverkeer naar het station vermeden. Voor voetgangers en fietsers wordt een aantal nieuwe verbindingen gerealiseerd: van Tramweglei naar Bosstraat en Boomlaarstraat, van Bosstraat naar Groenedaellaan, van Groenedaellaan naar Dunglehoeffsite over Boomlaarstraat.

Het plangebied bestaat uit verschillende percelen met verschillende eigenaars. Het RUP laat toe bepaalde delen te ontwikkelen zonder afhankelijk te zijn van een totale ontwikkeling in één fase. De volledige ontwikkeling van de Charonsite kan dus gefaseerd verlopen.

6.1.2.6.5 Gasfabriek

Proces lopende

Het gehele terrein splitst zich in twee delen: een stedelijk deel langs de Frederik Peltzerstraat en een landschappelijk geheel in het binnengebied. Het stedelijk fragment wil aansluiting vinden bij de stad. Het landschappelijk deel wil een zo groot mogelijke groene vlakte zijn waarin gebouwen als paviljoenen worden ingeplant.

De verkeerstoegang voor zowel bewoners als bezoekers als bij calamiteiten, tevens met de voorziene mogelijkheid naar aansluiting aan de bestaande rijwoningen, gebeurt langs de Gaslei, gebruik makend van reeds aanwezige structuren en tevens de huidige situatie van het bushalte niet verstorend.

Binnen het project worden verschillende voetgangersdoorsteken voorzien, zoals dwarsdoorsteken vanaf de Gaslei doorheen het terrein en aansluitend aan de bestaande wandelpaden in het groen aan de zuidzijde.

6.1.3 Werkdomein A3: Categorisering van de wegen

Figuur B 1: Overzicht wegencategorisering

Bij de uitwerking van de wensstructuur voor het autoverkeer is het categoriseren van de wegen van groot belang. De categorisering van de wegen is in eerste instantie gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hoofdwegen, primaire) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen (secundaire wegen). De lokale wegen werden geselecteerd in het vorige mobiliteitsplan en werden bevestigd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Elke wegencategorie heeft een eigen functie, met daarbij horende bepalingen voor de inrichting ervan.

Volgende types wegen worden aangeduid:

- Hoofdwegen: deze wegen verbinden zowel op internationaal als Vlaams niveau. Het gaat om snelwegen naar Europese normen;
- Primaire wegen I: de hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden op Vlaams niveau terwijl de aanvullende functie het verzamelen van het verkeer op Vlaams niveau is;
- Primaire wegen II: de hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen op Vlaams niveau en de aanvullende functie is het verbinden op Vlaams niveau. Meestal worden deze ingericht als autowegen en wegen met gescheiden verkeersafwikkeling;
- Secundaire wegen type I: de hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint, moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden worden;
- Secundaire wegen type II: de hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan in de categorie secundair type I;
- Secundaire wegen type III: de hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toeganggevendende functie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden. Dit type weg is gewoonlijk ruimtelijk structurerend op bovenlokaal niveau.
- Het is echter niet zo dat enkel secundaire wegen type III mogelijkheden bieden voor het openbaar vervoer en dat de andere secundaire wegen voor het autoverkeer bestemd zijn. Alle wegen kunnen eisen vervullen voor het openbaar vervoer, maar secundaire wegen type III worden bijkomend geselecteerd omdat ze van groot belang zijn voor het openbaar vervoer en/of voor het fietsverkeer, en omdat ze voor het autoverkeer van mindere betekenis zijn. De eisen vanuit het openbaar vervoer zullen worden beschouwd als 'mogelijke (algemene) eisen'. Ze kunnen worden aangevuld met eisen vanuit het type lijn.

- Lokale wegen type 1: (inter)lokale verbindingswegen. Hoofdfunctie van de weg is het verbinden op lokaal of interlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. (Inter)lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum of (klein)stedelijk gebied of met het hoofdwegennet. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.
- Lokale wegen type 2: (inter)lokale ontsluitingsweg. Hoofdfunctie van de weg is het verzamelen c.q. ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. Binnen dit wegtype worden nog een aantal verschillende types onderscheiden:
 - Lokale hoofdassen/ringwegen: deze assen hebben een verzamelende functie op lokaal niveau maar vervullen tevens een verbindende functie binnen het centrumgebied tussen het hogere orde wegennetwerk en het kerngebied;
 - Centrumhoofdstraten: deze straten of pleinen vervullen de centrumfunctie van een gebied. Langs deze straten zijn bepaalde handels- of horecazaken gelegen, maar is ook bewoning aanwezig en de inrichting van deze straten is afgestemd op het verblijven en wandelen in deze straten;
 - Wijkverzamelstraten: deze wegen verzamelen het verkeer op het niveau van een wijk;
 - Industriële verzamelwegen: deze wegen verzamelen het verkeer op het niveau van een bedrijvzone of een groep bedrijven;
 - Industriële verzamelwegen gecombineerd met andere functies: nl. wijkverzamelweg of fietsroute.
- Lokale wegen type 3:
 - Woonstraten: in deze straten primeert de verblijfsfunctie en deze straten hebben geen enkele verkeersfunctie
 - Straten voor industriële vestiging: deze straten zorgen voor de ontsluiting van bepaalde bedrijven naar de industriële verzamelwegen

In de tabel hieronder wordt de wegcategorisering voor Lier weergegeven. Voor de as N14-R16-N10 wordt in het Provinciaal structuurplan een bijzondere categorie bepaald die een aantal elementen van de primaire II en secundaire I verenigt en vooral nadruk legt op het ruimtelijk structurerend karakter van de weg.

Categorie	Weg
Drager provinciaal netwerk – Primair II	R16 tussen N14 en N10
Drager provinciaal netwerk – Secundair II	N14 vanaf R16 richting E313
	N10 vanaf R16 richting Heist-op-den-Berg
Secundair II	N14 vanaf R16 richting Duffel
	N108 vanaf R16 richting Duffel
	Mechelbaan – nieuwe omleidingsweg
Secundair III	N13 vanaf R16 richting Kessel
	N10 vanaf R16 richting Antwerpen
	R16 tussen N10 en N13
Lokaal I	Rantsesteenweg

Categorie	Weg
Lokaal I	Lintsesteenweg
	Berlaarsesteenweg
	Misstraat
	Putsesteenweg
	Beukheuvel
Lokale II: Lokale hoofdassen (inclusief lokale ringwegen)	Hagenbroekseweg tussen R16 en Lispersteenweg
	Lispersteenweg tussen R16 en Spoorweglei
	Antwerpsesteenweg tussen R16 en Spoorweglei
	Mchelsesteenweg tussen R16 en Baron Opsomerlaan
	Baron Opsomerlaan – Van Boeckellaan
	Aarschotsesteenweg tussen R16 en Leuvensevest
	Berlaarsesteenweg tussen R16 en Leuvensevest
	Nieuwe ontsluitingsweg R16 – station
Lokaal II: centrumhoofdstraten	F.Peltzerstraat – Lisperstraat
	Antwerpsestraat
	Mchelsestraat – F. Van Cauwenberghstraat
	Netelaan – Werf
	Berlarij – Berlaarsestraat – Rechtestraat
	Leuvensevest
	Kolveniersvest – Kartuizersvest
	Arthur Vanderpoortenlaan
	Koningin Astridlaan
	Bernard Van Hoolstraat
Lokaal II: wijkverzamelwegen	Hoogveldweg – Paul Krugerstraat – Maasfortbaan
	Beukenlaan – Elzenlaan – Sluislaan
	Boomlaarstraat – Bosstraat – Frans Boogaertsiaan
	Baron Carolyaan – Dr. Laportalaan – Jan Frans Willemslaan – Guido Gezellelaan – Stijn Streuvelslaen
	Zuid-Australiëlaan – Smedenlaan
	Eeuwfeestlaan
	Guldensporenlaan
	Pannenhuisstraat
	Hagebroeksesteenweg buiten R16
	Marnixdreef tussen spoorweg en grens Kessel
	Bist
	Liersebaan – Dorpsstraat – Koningsplein
	Lokaal II: industriële verzamelweg
Nieuwe weg tussen Duwijckstraat en Ring (nieuw kruispunt)	
Paaistraat - Plaslaar	
Lokaal II: industriële verzamelweg gecombineerd met andere functie	Mallekotstraat tussen nieuw kruispunt Veldstraat
	Veldstraat
	Marnixdreef tussen N13 en spoorweg
	Hagenbroeksesteenweg tussen Mallekotstraat en Hagebroeksesteenweg
Schollebeekstraat – Mijl – Hertog Jansstraat	

Tabel 8: Overzicht wegcategorisering

In het kader van de heraanleg van de R11 wordt overwogen de N10 rechstreeks op deze nieuwe structuur aan te sluiten. De aansluiting met de N10 zou bovendien de enige aansluiting worden tussen de E313 en E19. Hierdoor zal wellicht een bijkomende verkeersdruk ontstaan op deze N10 en bij uitbreiding ook op de R16 en de overige steenwegen rond Lier. De stad vraagt dan ook aandacht voor de mogelijke gevolgen van deze aansluiting. Een stijging van de verkeersfunctie van de N10 is vanuit Lier uitdrukkelijk niet gewenst.

De Marnixdreef en Bist worden in het mobiliteitsplan van Nijlen aangeduid als lokale wegen type III, terwijl deze op Liers grondgebied beschouwd worden als lokale weg type II (wijkverzamelstraat). De Misstraat wordt in Lier aangeduid als lokale weg type I, in Berlaar als lokale weg type II. Over de categorisering van deze wegen wordt best overlegd met de gemeenten Nijlen en Berlaar om tot een continuïteit in categorisering – en daaruit volgend in aanleg – te komen.

De Mechelbaan wordt hier, naar analogie met de categorisering in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, opgenomen als secundaire weg type II. Het provinciaal structuurplan zegt hierover: "Berlaarbaan-Mechelbaan (deel van buurtwegen van groot verkeer nr.230/10 en 230/6) (omleiding te Koningshooikt noodzakelijk) verzorgen een verzamelende functie tussen N10 en de ring rond Mechelen". De stad wenst de noodzaak van de omleidingsweg rond Koningshooikt voor de hogere categorisering van deze weg te benadrukken.

6.2 Werkdomein B: netwerken per modus

6.2.1 Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Figuur B 2: Overzicht verblijfsgebieden

6.2.1.1 Doelstellingen

Via de duidelijke afbakening van gebieden waar het verblijven primeert op de verkeersfunctie is het de bedoeling de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen. In deze verblijfsgebieden moet het verblijfskarakter primeren: hier wonen mensen, hier gaan ze winkelen, hier gaan kinderen naar school, ... De inrichting van het openbaar domein moet dan ook het verblijfskarakter van deze gebieden benadrukken. Om die reden is het aangewezen deze gebieden zo veel mogelijk in te richten als zone 30-gebieden of woonerven. Enkel de wijkverzamelwegen kunnen eventueel een hoger verkeersregime krijgen. Bij de overgang van het verkeers- naar het verblijfsgebied moeten overgangspoorten het gewijzigde karakter benadrukken en een aangepast gedrag van alle automobilisten afdwingen.

Meer specifiek worden door het afbakenen van de verblijfsgebieden en het inrichten van deze gebieden de volgende doelstellingen beoogd:

- beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze ten voordele van het te voet gaan;
- verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein;
- wegwerken van de knelpunten voor voetgangers;
- verbeteren van de leefbaarheid van de verblijfsgebieden.

6.2.1.2 Afbakening verblijfsgebieden

Type verblijfsgebieden

Volgende gebieden worden specifiek als verblijfsgebied aangeduid:

- Centrumzone I: een gebied waar we een hoge verwevenheid van stedelijke functies vinden.
- Centrumzone II: gebieden waar het woonkarakter weliswaar overweegt maar waar toch een zeker niveau van kernfuncties op lokaal niveau aanwezig zijn (bv. centrumwinkel, postkantoor, bakker, ...).
- Woonzone: gebieden waar de woonfunctie in sterke mate overweegt (ev. wel bv. buurtwinkel).
- Bedrijvenzone: een zone met bedrijven. Ook hier is een zekere verblijfskwaliteit nodig om goede werkomstandigheden mogelijk te maken.
- Handelszone: zone met een concentratie aan winkels. In een dergelijke zone is het aangewezen dat mensen zich op een veilige en rustige wijze tussen de winkels te voet kunnen verplaatsen. Ondanks dat dit in praktijk moeilijk te realiseren is doordat deze zones eerder linten zijn langs hoofdassen, moet toch getracht worden dit objectief maximaal te realiseren.
- Recreatieve zone: gebieden met een belangrijk recreatief gebruik. In deze gebieden (bos, natuur of effectieve recreatiegebieden) is het recreatieve gebruik zo belangrijk dat speciale aandacht gewenst is voor de inrichting van wegen zodat het verblijfskarakter ervan benadrukt.

	Centrumzone I	Centrumzone II	Woonzone	Bedrijvenzone	Handelszone	Recreatieve zone
Referentieruimte	Stadscentra	Dorpscentra	Woonwijk, woonerf, ...;		Handelslint, baanwinkels	
Streefsnelheid	30/verkeersvrij	30	Verzamel- of hoofdstraat 50 Wijkstraat 30	50	50	50
Prioritaire modi	Voetgangers/fietsers	Voetgangers/fietsers	Voetgangers/fietsers	Vrachtverkeer	Auto	Voetgangers/fietsers
Type oversteekvoorziening	Geen – overall oversteekbaar	Geen – overall oversteekbaar	Lage intensiteiten: geen Hogere intensiteiten: zebepad op looproutes		Zebepad – lichten	Geen
Type voetgangersvoorziening	Maximale menging	Maximale menging	Voetpaden	Voetpaden	Voetpaden	Maximale menging

Tabel 9: Overzicht inrichtingsprincipes per type verblijfsgebieden

Voor elk van deze gebieden wordt een gepast snelheidsregime voorgesteld (zie verkeersveiligheidsplan).

Het landelijk gebied buiten de specifieke verblijfsgebieden en tussen de hoofdassen wordt niet als verblijfsgebied aangeduid maar ook hier is aandacht nodig voor de verblijfskwaliteit onder meer gezien de recreatieve waarde ervan. Hier dient vooral gewerkt te worden aan het weren van sluipverkeer en het beheersen van de snelheid.

Selectie verblijfsgebieden

Volgende verblijfsgebieden worden aangeduid:

- Centrumzone I:
 - binnenstad Lier: de zone ontsloten door de Nete-armen
- Centrumzone II:
 - dorpskern Koningshooikt
- Woonzones:
 - de woonlobben binnen de R16 en de aansluitende wijken erbuiten (Zevenbergen, Ringenhofwijk, zone tussen Mechelsesteenweg en Lintsesteenweg, wijk Herderin, omgeving Kapelstraat tussen Netekanaal en R16)
 - de woonwijken van Kloosterheide
 - woonzone de Beunt aansluitend bij Duffel
 - de woonwijken van Kloosterheide
 - de woonzone van het Spreet
 - de woonzone 't Lammeke
- Bedrijvzones:
 - Hagenbroek (buiten R16)
 - Mallekotstraat (binnen R16)
 - Marnixdreef
 - Netekanaal
 - Mechelsesteenweg
 - Van Hool
 - Duwijck
- Handelszones:
 - Antwerpsesteenweg
 - Mechelsesteenweg (GB)
 - Hoogveldweg
- Recreatieve zones:
 - Nazareth (zachte recreatie)
 - De Mol
 - 't Sas
 - Hoge Velden
 - Hippisch centrum Azelhof

6.2.1.3 Voetgangersnetwerk

Naast de uitwerking van deze zones is het belangrijk de voetgangersstructuur optimaal uit te bouwen zodat de directe relaties tussen attractiepolen en residentiële zones worden versterkt. Een belangrijke maatregel daarbij is het maximaal voorzien van 'voetgangersdoorsteken' die de radiale structuur van het stratenpatroon doorbreken. Op deze wijze kunnen gebieden intern in de bouwblokken worden ontsloten en worden een aantal loopafstanden beduidend korter wat bv. ook het parkeren aan de rand stimuleert. Ook buiten het bebouwde gebied kunnen doorsteken, voetgangersbruggetjes of -tunnels een meerwaarde bieden. Momenteel wordt hier systematisch aandacht aan besteed bij de opmaak van inrichtingsplannen.

6.2.1.4 Trage wegen

Figuur B 3: Overzichtskaart trage wegen

Onder de noemer trage wegen wordt een reeks verschillende type wegen gebundeld die allen gemeen hebben dat zij voornamelijk door niet-gemotoriseerd (en landbouw-) verkeer gebruikt worden. Onder andere buurtwegen (opgenomen in de atlas der buurtwegen), 'erfdienstbaarheden van doorgang', 'servitudewegen' en wandelwegen in bossen en andere natuurgebieden vallen hieronder.

Trage wegen vormen geen netwerk op zich – zij zijn vaak eerder toevallig ontstaan – maar kunnen wel opgenomen worden in het ene of het andere netwerk of gebruikt worden als doorsteken binnen het weefsel. Op deze manier bieden zij een veilig en snel alternatief voor trage weggebruikers. Deze trage wegen dreigen echter te verdwijnen. Om het behoud en de opwaardering ervan mogelijk te maken dienen de nog bestaande trage wegen in kaart gebracht te worden.

De uit te bouwen trage wegen die eveneens een zeker functioneel gebruik kennen dienen voorzien te zijn van een degelijke verharding zodat zij ook bij regenweer vlot toegankelijk zijn. Daarnaast worden best op regelmatige afstanden – aan kruisingen van routes – bankjes en vuilbakken voorzien. Ook informatieborden met een korte toelichting bij het landschap, de plantengroei, de geschiedenis, ... kunnen het netwerk verder versterken.

Trage wegen die niet opgenomen zijn in het functioneel netwerk worden in de meeste gevallen best onverhard gelaten. Zo blijft hun traditionele karakter best behouden. Bovendien worden deze, door het zuiver recreatief gebruik, vanzelf minder gebruikt op momenten dat de toegankelijkheid niet optimaal is (regen, sneeuw, ...).

Op het grondgebied van Lier werden 4 op te waarden trajecten aangeduid.

Regio Antwerpse poort: Trage weg nr 1a 009

Deze weg vormt een mooie wandelverbinding van de Hondstraat naar Handboogweg en Hagenbroek-Noord. Op deze manier kan via rustige wegen de verbinding gemaakt worden met de mooie Boomgaardroute, het 4-gemeentenpunt en de vallei van de Molenbeek op grondgebied Ranst. Deze verbinding vermijdt de drukke Ranstsesteenweg.

Regio Leuvensepoort: Wandeltraject langs hove en fort

Het geselecteerde traject bestaat uit ongeveer 8 trage wegen. Samen en in combinatie met aanwezige landelijke straten en reeds bestaande trage wegen, vormen ze een cultuurhistorisch en landschappelijk zeer aangenaam wandeltraject. Het traject leidt van de dijk van de Grote Nete bij Ravenstein, langsheen de historische Karthuizershoeve,

Jezuïetenhof, naar het moerasbos aan de overzijde van de spoorweg, via het natuurreservaatje te Mushaag naar de St.-Janshoeve. Hier steekt het de Berlaarsesteenweg over, naar de Mosterdpothoeve, en via een nieuwe verbinding naar het fort. Vanaf het fort kan men terugkeren naar het Netekanaal, of het traject verder zetten volgens het bestaande 'Lammekespad' langs Tallaart, de Slenderstraat en sentier 49, opnieuw richting Mijl en Netekanaal

Een gedeelte van deze route vormt een functionele aanvulling van het fietsroutenetwerk doordat de fiets-o-strade langs de spoorweg hier verbonden wordt met de functionele route op de Berlaarsesteenweg en de lokale route langs de Grote Nete.

Regio Koningshooikt: Trage weg nr 3b.002 Hagebeek

Dit is een bestaand traject dat zowel in de GR- route als de lokale route 'Bunkerpad' is opgenomen. Dit is een weg die werd opgenomen in de oude Atlas der Buurtwegen. Hij heeft een onbetwistbaar openbaar karakter. De weg is door werken in zeer slechte staat, waardoor wandelen en fietsen hier nagenoeg onmogelijk werd.

Deze route kan een interessante aanvulling vormen voor de lokale fietsroutes als doorsteek tussen Tallaart en de functionele fietsroute op Beukheuvel. Of het ook nuttig is deze route effectief op te nemen in het fietsroutenetwerk – en dus te verharden – moet nog verder bekeken worden.

Regio Mechelsepoort: Trage weg nr 4d.012 – sentier 49

Ook deze weg werd reeds opgenomen in een lokale route: het Lammekespad (zie 'Leuvensepoort'). Er is hier in de loop der tijd onduidelijkheid ontstaan rond het bestaan van de weg, hoewel deze reeds werd opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Het scheppen van duidelijkheid voor de aangelanden en de degelijke openstelling van het centrale gedeelte zal de voornaamste actie zijn ter herwaardering. Op deze manier wordt de bestaande route bestendig en verzekerd, en een functionele verbinding die een deeltje van de Aarschotsesteenweg vermijdt, wordt voorzien

6.2.2 Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk

6.2.2.1 Doelstellingen

Gelet op de uitgestrektheid van Lier en het hinterland van o.m. scholen in de binnenstad kan de fiets een belangrijke rol spelen in de lokale verplaatsingen. Daarom is de uitbouw van een samenhangend en comfortabel fietsnetwerk een belangrijk element in het duurzaam mobiliteitsbeleid. Algemeen is het daarbij de bedoeling om tot een volledig netwerk van veilige en continue routes te komen die door iedereen als dusdanig herkend worden. Naast het aspect veiligheid en comfort voor de fietser is ook het wervend karakter van een dergelijk netwerk voor het gebruik van de fiets van groot belang.

Dit fietsroutenetwerk dient aan de volgende kwaliteitseisen te voldoen:

- De fietsroutes moeten verkeersveilig zijn: fietsers zijn immers zwakke weggebruikers die bij een aanrijding meer kans hebben op ernstige verwondingen. De knelpunten wat betreft verkeersveiligheid op deze routes dienen dan ook weggewerkt worden.
- Er moet aandacht besteedt worden aan de sociale veiligheid van de fietsroutes: naast de verkeersveiligheid is de sociale veiligheid immers een belangrijke factor bij het uitwerken van een fietsroutenetwerk. Hierbij wordt best aandacht besteed aan de volgende aspecten: mate van isolement, de aanwezigheid van sociale controle,

de overzichtelijkheid, de verlichting, de aanwezigheid van randactiviteiten overdag en 's nachts, ...;

- De belangrijkste bestemmingen voor fietsers (attractiepolen type I en II en de verschillende attractiezones) moeten via deze routes bereikbaar zijn. Hiertussen moeten logische en goede verbindingen uitgewerkt worden;
- Een fietsroutenetwerk moet gekenmerkt worden door samenhang en continuïteit: een dergelijk netwerk moet een herkenbare hiërarchische opbouw hebben, gaande van breedmazige hoofdroutes tot fijnmazige vertakkingen;
- De fietser moet een zekere vrijheid hebben om zijn route te kiezen: soms is er meer dan één verbinding mogelijk tussen bepaalde bestemmingen (bvb. langs een drukke gewestweg of door de velden). Voor Lier is de veiligheid langs de hoofdassen en gewestwegen prioritair omdat dit meestal de kortste en meest logische routes zijn waarlangs bovendien heel wat - voor fietsers - belangrijke bestemmingen gelegen zijn. De verdere uitbouw van zogenaamde alternatieve parallelroutes in meer rustige omgevingen is een welkome aanvulling, maar ze kunnen niet in de plaats gesteld worden van de hoofdroutes langs de gewestwegen (ook al omwille van het probleem van de sociale controle langs deze alternatieve routes);
- De fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn: ze moeten de kortst mogelijke afstand aanbieden aan de fietser (vooral uitgedrukt in snelheid en reistijd). Hiervoor kunnen bepaalde maatregelen genomen worden: systematisch het fietsen tegen de richting toelaten, het voorzien van kortere en veilige doorsteken door bouwblokken of parken, het vermijden van extra wachttijden aan verkeerslichten, ...;
- De omgeving van de fietsroutes moet voldoende aantrekkelijk zijn: hierbij spelen oriëntatie, leesbaarheid, groenaanleg en aangepaste verlichting een grote rol;
- Comforteisen moeten veel aandacht krijgen: vermits fietsers zich op eigen kracht verplaatsen, moet hen een zeker fietsgemak aangeboden worden. Hieronder verstaat men de volgende elementen: voldoende bewegingsruimte, effenheid van het rijvlak en onderhoud ervan, geen te steile hellingsgraden, voldoende beschutting, ...;
- De complementariteit tussen fiets en openbaar vervoer speelt ook een belangrijke rol: het fietsverkeer is immers een belangrijke schakel in de ganse vervoersketen en meer bepaald bij het voor- en natransport voor openbaar vervoer. In dit verband verdienen de volgende elementen bijzondere aandacht: veilige en korte routes naar en van stations of belangrijke bushaltes, overdekte en diefstalveilige stallingsmogelijkheden aan deze haltes, ...

Naast deze comforteisen speelt ook communicatie over het bestaan van deze routes en de verbeteringen die gebeuren speelt hierbij een belangrijke rol.

6.2.2.2 Fietsvoorzieningen

6.2.2.2.1 Type Fietsroutes

Fiets-o-strades

Fiets-o-strades worden in het vademecum omschreven als intensief gebruikte doorgaande fietsroutes met een kwalitatief hoogwaardig karakter. Zij vormen op zich geen gesloten systeem maar de ruggengraat van het fietsnetwerk. Zij zijn meestal gescheiden van de infrastructuur voor autoverkeer. Deze non-stop routes lopen meestal langs een spoor- of waterweg en heeft een voornamelijk verbindende functie

Bovenlokale routes

Deze routes vormen een gebiedsdekkend en gesloten netwerk en zijn vooral gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen. Ook hier onderscheiden we twee types:

- Functionele fietsroutes: Deze fietsroutes zijn vooral gericht op een zo direct mogelijke verbinding tussen twee punten en volgen daardoor vaak de verbindingswegen voor autoverkeer
- Alternatieve functionele fietsroutes: Deze worden parallel met de functionele routes uitgezet langs rustiger trajecten. Dit type is bij uitstek geschikt voor woon-schoolverkeer.

Het aanbieden van beide types is noodzakelijk om de gebruiker steeds een keuzemogelijkheid te bieden tussen een korter maar drukker of een iets langer maar aangenamer traject.

Lokale, functionele routes

Op lokaal niveau verbinden deze routes attractiepolen met elkaar en met het bovenlokaal netwerk. Deze structuur is meer fijnmazig en gericht op de behoefte van de gemeente.

Recreatieve routes

Recreatieve fietsroutes hebben geen direct verbindende functie maar bieden de mogelijkheid de omgeving en eventuele toeristische attracties te bezoeken. Deze routes zorgen – vooral in het buitengebied – voor een verfijning van de mazen in het fietsnetwerk waardoor de fietser gemakkelijk een persoonlijke route kan uitstippelen.

Lange afstandsfietsroutes

De lange afstandsfietsroutes zijn toeristische routes die diverse regio's, en zelfs landen doorkruisen. Zij worden ontwikkeld voor de recreatieve fietsers die er een fietsvakantie, een weekend- of dagtrip kunnen op doorbrengen. Voor de trajecten wordt gezocht naar veilige wegen en naar mogelijke overnachtingsplaatsen.

6.2.2.2.2 Fietsvoorzieningen in functie van wegtype

Fietsvoorzieningen in verkeersgebieden (70 - 90 km/u)

Het gaat hier voornamelijk om fietsvoorzieningen die de route van belangrijke primaire en secundaire wegen volgen. Deze gebieden komen overeen met de voetgangersgebieden type IV.

Bij primaire wegen zijn parallelvoorzieningen aan weerszijden van de weg het meest aangewezen. Best wordt hier ook dubbelrichtingsverkeer toegelaten om gevaarlijke oversteekbewegingen te minimaliseren. Indien mogelijk worden fietsers best via een alternatief tracé geleid.

Bij wegen met een snelheidsregime van 90 tot 70 km/u dienen steeds vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg aangelegd te worden. Bij moeilijke oversteekbaarheid en wanneer er geen parallelstraten zijn die een alternatief kunnen bieden voor fietsers in tegenrichting kan ook hier de aanleg van dubbelrichtingsfietspaden overwogen worden.

De aanwezigheid van dubbelrichtingsfietspaden dient steeds duidelijk gesignaleerd te worden naar de automobilist om ongevallen met fietsers in tegenrichting zoveel mogelijk te beperken. Ook de fietsers moeten voldoende gewezen worden op de gevaarlijke situatie.

De ruimte tussen rijweg en fietspad bedraagt best meer dan 1 meter, bij kortere afstand dient de wegbeheerder een verticale scheiding (bv heg, paaltjes, ...) ingebracht te worden. Op plaatsen waar onvoldoende ruimte is voor een dergelijk vrijliggend fietspad dient de snelheid van de wagens teruggebracht te worden tot 50km/u.

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden (Max. 50km/uur)

Deze zones komen overeen met de voetgangersgebieden type III. Binnen deze gebieden dient het fietsverkeer duidelijk zichtbaar gemaakt te worden in het straatbeeld gezien de vele potentiële conflictpunten (kruispunten, erftoegangen, ...).

Hier zijn in normale omstandigheden aanliggende verhoogde fietspaden aangewezen, tenzij de auto-intensiteit voldoende laag is. Tussen fietspad en rijbaan of parkeerstrook wordt best een veiligheidsstrook van 50 cm voorzien. Deze fietspaden worden meestal in het rood aangelegd om de leesbaarheid te verhogen. Diffuus oversteken moet overal mogelijk blijven. In straten met een laan- of boulevardkarakter kan omwille van de ruimtelijke context een vrijliggend fietspad aangelegd worden. Dit vermindert echter de zichtbaarheid van de fietser.

Aangezien oversteken in dit type straten meestal overal toegelaten en mogelijk is en er een hoog aantal conflictpunten zijn, is het hier eerder af te raden dubbelrichtingsfietspaden aan te leggen. Fietsen in tegenrichting brengt immers duidelijke risico's met zich mee.

Aan de overgang tussen een afzonderlijk fietspad en een systeem van gemengd verkeer kan een korte fietssuggestiestrook voorzien worden. Ook waar fietsen in tegenrichting toegestaan is, kan zo'n strook nut hebben. Zo worden automobilisten gewezen op de aanwezigheid van de fietsers uit de tegenovergestelde richting en zullen deze fietsers meer geneigd zijn om rechts te houden. Het is echter niet de bedoeling deze stroken overal aan te leggen. Zij zorgen immers voor een gevoel van schijnveiligheid bij de fietser waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Suggestiestroken worden bij voorkeur aangelegd in een andere materiaal of andere kleur dan de rest van de rijweg.

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden (Max 30 km/u)

In deze gebieden wordt uitgegaan van het principe van gemengd verkeer waarbij auto's en fietsers van hetzelfde weggedeelte gebruik maken. Dit vraagt een aangepaste maatvoering en inrichting van de weg waarbij de snelheid van de wagens wordt afgeremd terwijl er voldoende ruimte blijft voor de fietser.

Waar belangrijke fietsroutes een dergelijk gebied doorsnijden kan geadviseerd worden voor het doortrekken van het fietspad. Dit om de leesbaarheid van de routes te verhogen. Ook wordt zo het comfort en de snelheid van de fietser gewaarborgd.

In verblijfsgebieden die vallen binnen een voetgangersgebied type I kan het bij hoge concentraties fiets- en voetgangersverkeer aangewezen zijn een afgebakende strook voor fietsverkeer te voorzien om conflicten tussen fietsers en voetgangers te beperken en vlot fietsverkeer mogelijk te maken.

Fietsvoorzieningen in industriegebieden

In industriegebieden, waar veel zwaar verkeer rijdt of m.a.w. de hoofdroutes binnen de industriegebieden, wordt best steeds een fietspad voorzien, tenzij de intensiteiten dermate laag zijn dat er zelden tot nooit conflictsituaties ontstaan. Bij hoge intensiteiten moet steeds een tussenruimte van 1 meter worden voorzien tussen fietspad en rijweg, teneinde het risico op conflicten tussen fietsers en uitzwenkende vrachtwagens zoveel mogelijk te beperken.

Fietsvoorzieningen in buitengebied

In buitengebieden langsheen de lokale wegen zijn verkeersintensiteiten vaak dermate laag dat een gescheiden fietsvoorziening niet noodzakelijk is.

Op wegsegmenten met een hoge intensiteit aan fietsers en/of gemotoriseerd verkeer kan de afbakening van een fietspad wel nuttig zijn. Ook ter hoogte van kruispunten kan het nuttig zijn de aanwezigheid van fietsers te accentueren door het aanbrengen van een fietspad of een fietssuggestiestrook.

6.2.2.2.3 Fietsstallingen

Bij de bouw van een nieuw appartementsgebouw dient steeds voldoende ruimte voorzien te worden voor het stallen van fietsen. Er wordt uitgegaan van een minimum van 2 fietsenstallingen per wooneenheid. Deze stallingen moeten vlot toegankelijk zijn, zowel vanop straat als vanuit de wooneenheden. De fietsen moeten op een veilige en droge wijze gestald kunnen worden.

Ook voor instellingen die veel fietsverkeer aantrekken, dienen stallingen voor fietsen te worden voorzien. Afhankelijk van de functie moeten de stallingen op eigen terrein worden gerealiseerd (onderwijs, kantoren, ziekenhuizen) of bij meer publiek gerichte functies (postkantoor, winkels, station) op publiek toegankelijke terreinen. Bij het sportcentrum, de scholen zal er voorrang gegeven worden aan het realiseren of het eventueel uitbreiden van de bestaande fietsenstalling. Hetzelfde geldt ook voor o.a. het gemeentehuis, de bibliotheek, ... Het aantal stallingsplaatsen wordt bepaald aan de hand van een gericht behoefteonderzoek.

Ook bij de bushaltes moeten fietsstallingen voorzien worden. De fiets vormt immers een belangrijk voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. Op regelmatige tijdstippen dient gecontroleerd te worden of de aanwezige fietsstalling nog voldoet aan de behoefte (of er geen bijkomende stallingsmogelijkheden nodig zullen zijn).

Wie zich met de fiets verplaatst, moet zijn fiets ook op een veilige en comfortabele manier kunnen stallen, zowel nabij zijn bestemming als in de omgeving van de woning. Dit laatste is vooral van belang in bestaande, dicht bebouwde wijken met kleine woningen. Mooi voorbeeld is hier de 'nietjes' die geplaatst werden in de wijk 't Looks. Ook op de Grote Markt zullen dergelijke stallingen geplaatst worden. In nieuwe woonontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met fietsenstallingen op het privé domein.

Fietsstallingen moeten steeds de mogelijkheid bieden op twee plaatsen het frame aan de stalling te bevestigen. Wielklemmen zijn bijgevolg af te raden, ook bij gewoon gebruik wordt de fiets in dergelijke stallingen gemakkelijk beschadigd. Fietsstallingen worden bij voorkeur in de onmiddellijke omgeving van de ingang geplaatst, duidelijk zichtbaar (of aangegeven) van op de aanrij route van de fietser.

Waar fietsen over een langere periode gestald moeten worden (bv aan openbaar vervoer halte, bedrijf, ...), wordt best een overdekte stalling voorzien. Bij grote concentraties kan men een bewaakte fietsenparking overwegen. Waar de fiets slechts voor kortere periodes gestald wordt (bv aan postkantoor, winkel, ...), hoeven de stallingen niet overdekt te worden.

Ter hoogte van functieconcentraties kunnen centrale, publieke stallingen ingericht worden.

6.2.2.3 Knelpunten huidige fietsroutes

Figuur B 4: Overzicht knelpunten fietsroutes

De verschillende kruispunten tussen de fietsroutes en de R16 vormen gevaarlijke punten in het fietsnetwerk. Deze dienen individueel verder bekeken te worden. Waar nodig kan men eventueel opteren voor ongelijkvloerse kruisingen om het fietsgebruik van en naar het centrum van Lier verder te faciliteren.

Ter hoogte van het station en ter hoogte van de Lispersesteenweg is de kruising tussen fietsverkeer en de spoorweg momenteel onvoldoende uitgewerkt. Voor het station wordt een nieuwe fietstunnel voorzien bij de herinrichting van de stationsomgeving. Voor de Lispersesteenweg dient dit nog verder bestudeerd te worden.

Hier en daar zijn er enkele routes waarvan de kwaliteit van het fietspad niet voldoet. Meestal gaat het over het ontbreken van vrijliggende fietspaden op regionale hoofdassen of invalswegen. Bijvoorbeeld langs bepaalde delen van de Aarschotsesteenweg (N10) tussen Lier en Koningshooikt.

Tenslotte ontbreken nog enkele belangrijke linken in het fietsroutenetwerk:

- de fiets-o-strade langs de spoorlijn richting Herentals
- de fiets-o-strade langs de spoorlijn richting Heist-op-den-Berg
- de functionele fietsroute langs de spoorweg richting Antwerpen tussen de R16 en Galgenveld
- de alternatieve fietsroute van het station richting Broechem langsheen de Bogerse Velden deels over de oude spoorbedding
- een nieuwe functionele fietsroute naar het in uitbouw zijnde regionaal bedrijventerrein Duwijck.

Deze laatste route kan gebruik maken van het nieuwe kruispunt met de Ring dat momenteel gerealiseerd wordt.

Tenslotte zijn er het groot aantal kruisingen tussen de recreatieve fietsroutes en de wegen met een verkeersfunctie. De leesbaarheid en veiligheid van deze oversteken is een aandachtspunt.

6.2.2.4 Wensstructuur fietsroutenetwerk

Figuur B 5: Wensstructuur fietsnetwerk

Het wensbeeld heeft het functioneel bovenlokaal fietsroutenetwerk als basis. Hier worden op een aantal punten een aantal wijzigingen voorgesteld.

Een aantal lokale fietsroutes dienen over de gemeentegrenzen heen op elkaar afgestemd te worden.

Als aanvullingen worden volgende routes voorgesteld:

- Het aanleggen van de fietspaden langs de spoorwegen richting Berlaar en Nijlen zodat ze als non-stop hoofdfietsroute kunnen functioneren.
- Het selecteren van de fietsroute langs de Misstraat van Koningshooikt naar Berlaar als functionele route
- Een functionele route naar het Regionale Bedrijventerrein Duwijck-Hagenbroek
- Een aanpassing van de functionele route naar Boechout
- Een alternatieve route via de Steinerschool naar de Ranstsesteenweg
- Het gebruik van de verbinding via Mushaag tussen de spoorweg en de Netedijk

Momenteel ligt de fiets-o-strade langs spoorlijn 15 (Antwerpen – Herentals) tussen de Lispersesteenweg en de Kleine Nete langs de zuidzijde van het spoor, voor het overige ligt deze route langs de noordkant. Hierdoor moeten fietsers die deze route volgen de spoorlijn kruisen ter hoogte van de Lispersesteenweg. Dit is momenteel een gelijkvloerse kruising. Het zou dan ook wenselijk zijn ook dit gedeelte van de fiets-o-strade aan de noordzijde aan te leggen.

6.2.3 Werkdomein B3: Openbaar vervoernetwerk

6.2.3.1 Doelstellingen

De uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar-vervoernet is een essentieel onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Enerzijds dient het een goed alternatief te bieden voor het maken van verplaatsingen per auto tussen de woonzones en de diverse activiteitenzones (werken, wonen, recreatie, evenementen, ...). Anderzijds dient het ook een sociale functie te vervullen door zoveel mogelijk mensen een minimum vervoersaanbod aan te bieden.

Algemeen worden volgende doelstellingen nagestreefd:

- Beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze ten voordele van het openbaar en collectief vervoer. Hiervoor zijn twee aspecten van belang:
 - een voldoende ruim aanbod aan bestemmingen en overstapmogelijkheden;
 - indien een gunstige reistijdverhouding ten opzichte van de reistijd met de auto;
- Garanderen van een vlotte bereikbaarheid van het centrum zonder de verkeersleefbaarheid te verstoren.
- Realiseren van een algehele kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer (aanbod, halte-uitrusting, comfort van de reiziger, ...);

6.2.3.2 Huidige situatie

Figuur B 6: Overzicht huidige lijnvoering De Lijn

Het huidige aanbod zorgt voor een goede ontsluiting naar de omliggende gemeenten. Ook op bovenlokaal niveau zijn er vlotte aansluitingen door de ligging van Lier op de kruising van twee spoorlijnen is er een rechtstreekse verbinding met Brussel, Antwerpen, Leuven, Hasselt en Turnhout. De twee stadslijnen die in het kader van het mobiliteitsplan (2000) werden uitgewerkt zorgen voor een verbinding tussen de woonwijken en het stadscentrum.

We kunnen dus stellen dat er reeds de nodige ingrepen gedaan werden om een ruim aanbod aan bestemmingen en overstapmogelijkheden aan te bieden. Volgende leemtes en aandachtspunten worden nog steeds vastgesteld:

- De verbinding tussen het centrum en de deelgemeente Koningshooikt is nog steeds onvoldoende.
- De beschikbare treinverbindingen zorgen voor een goed aanbod voor verplaatsingen naar de omliggende steden. Het aanbod naar Antwerpen en Brussel is echter nog onvoldoende waarbij vooral nood is aan een betere spreiding van het aanbod over het uur en een latere bediening, vooral in het weekend.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het huidig treinaanbod. Bij wijze van voorbeeld worden alle treinen tussen 14.00 uur en 15.00 uur weergegeven.

Vertrek uur	type	bestemming	haltes	aankomst uur
14.06	IR	Turnhout	Herentals Tielen	14.38
14.08	L	Antwerpen Centraal	Boechout Mortsel Antwerpen-Berchem	14.25
14.11	L	Leuven	Berlaar Melkouxen Heist-Op-Den-Berg Booischoot Begijnendijk Aarschoot Wezemaal	14.55
14.14	IR	Antwerpen Centraal	Antwerpen-Berchem	14.29
14.22	IC	Turnhout	Herentals Tielen	14.55
Vertrek uur	type	bestemming	haltes	aankomst uur
14.29	IR	Neerpelt	Herentals Olen Geel Mol Lommel Overpelt	15.26
14.29	IR	Hasselt	Herentals Olen Geel Mol Balen Leopoldsburg Beringen Heusden	15.48
14.32	IR	Antwerpen Centraal	Antwerpen Berchem	14.47
14.34	L	Herentals	Kessel Nijlen Bouwel Wolfstee	14.56
14.39	IC	Brussel-Zuid	Mechelen Vilvoorde Brussel-Noord Brussel- Centraal	15.23
14.47	IR	Luik-Guillemins	Heist-Op-Den-Berg Aarschoot Diest Hasselt Lier Herstal Luik-Palais Luik Jonfosse	16.40
14.50	L	Antwerpen Centraal	Boechout Mortsel Antwerpen-Berchem	15.09
14.53	L	Herentals	Kessel Nijlen Bouwel Wolfstee	15.16
14.56	IR	Antwerpen Centraal	Antwerpen-Berchem	15.13

Tabel 10: Huidig aanbod treinverkeer

In de tabel hieronder wordt de huidige lijnvoering van De Lijn weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de frequentie tijdens de spitsuren, de daluren, op zondag en op zaterdag.

lijn	omschrijving	frequentie			
		spitsuur	daluur	zaterdag	zondag
1	Lisp - Heilig Hartziekenhuis - Kessel-station	20min	30min	30min	30min
2	Zevenbergen - Herderin - Duffel - Waarloos	20min	30min	30min	60min
130	Lier - Kontich - Wilrijk	60min	60min	60min	60min
131	Lier - Kontich scholen - Wilrijk	schoolspits	niet	niet	niet
132	Lier - Kontich - Boom	schoolspits	niet	niet	niet
135	Lier - Kontich - Wilrijk	60min	60min	60min	niet
150	Lier - Nijlen - Herentals	60min	60min	60min	60min
151	Lier - Nijlen Herenthout	60min	niet	niet	niet
152	Lier - Nijlen - Grobbendonk - Herentals	60min	60min	60min	niet
153	Lier - Nijlen Sint-Paulus	schoolspits	niet	niet	niet
297	Antwerpen - Lier - Heist-op-den-Berg	10min	20min	20min	30min
422	Antwerpen - Broechem - Lier	schoolspits	niet	niet	niet
423	Antwerpen - Broechem - Emblem - Lier	60min	60min	60min	60min
425	Oelegem - Broechem - Lier	schoolspits	120min	niet	niet
426	Oelegem - Ranst - Broechem - Lier	schoolspits	niet	niet	niet
428	Lier - Broechem - Viersel - Vorselaar	schoolspits	niet	niet	niet
550	Mechelen - Duffel - Lier	schoolspits	30min	60min	60min
560	Mechelen - St.-Katelijne-Waver - Beukheuvel - Lier	schoolspits	120min	120min	120min
561	Mechelen - St.-Katelijne-Waver - Berlaarbaan - Lier	60min	120min	120min	120min
569	St.-Katelijne-Waver Hagelstein - Lier	schoolspits	niet	niet	niet
570	Lier - Berlaar Heikant - Berlaar	spits	niet	niet	niet
571	Lier - Berlaar Heikant - Putte - Lier	60min	120min	niet	niet
931	Belbus Heist - Berlaar - Bonheiden - Putte	nvt	nvt	nvt	nvt

Tabel 11: Huidige lijnvoering

6.2.3.3 Gewenste ontwikkelingen

6.2.3.3.1 Treinaanbod

Vooral de verbindingen met Antwerpen en Brussel vereisen nog verdere versterkingen. Daarbij is niet alleen de verbinding tussen Lier en deze attractiepolen belangrijk maar ook vanuit gans het gebied te noorden en ten oosten van Lier. De trein kan immers op die manier een sterk alternatief vormen voor het doorgaand autoverkeer dat nu de Lierse wegen belast.

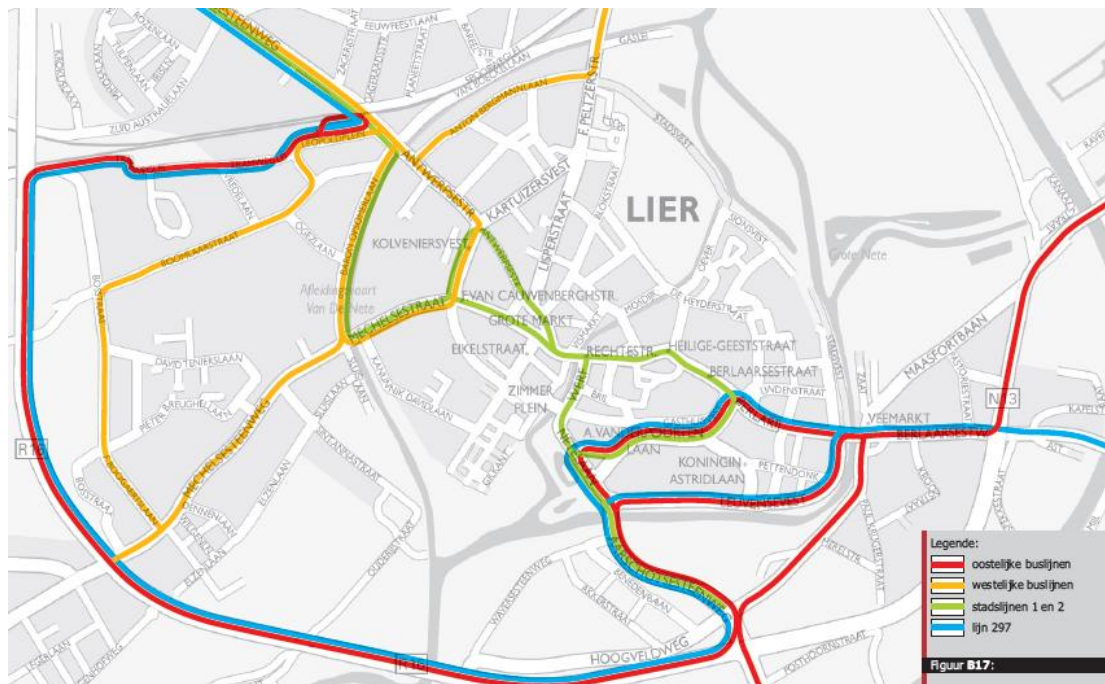
Volgende verbeteringen zijn nodig:

- Versterken aanbod naar Antwerpen tot een trein elke 15 minuten
- Versterken aanbod naar Mechelen/Brussel tot een trein elke 30 minuten
- Uitbreiden bedieningstijd naar Antwerpen tot 1.00u 's nachts op vrijdag en zaterdag en tot 12.00u de overige dagen.

6.2.3.4 Bereikbaarheid – verkeersleefbaarheid centrum

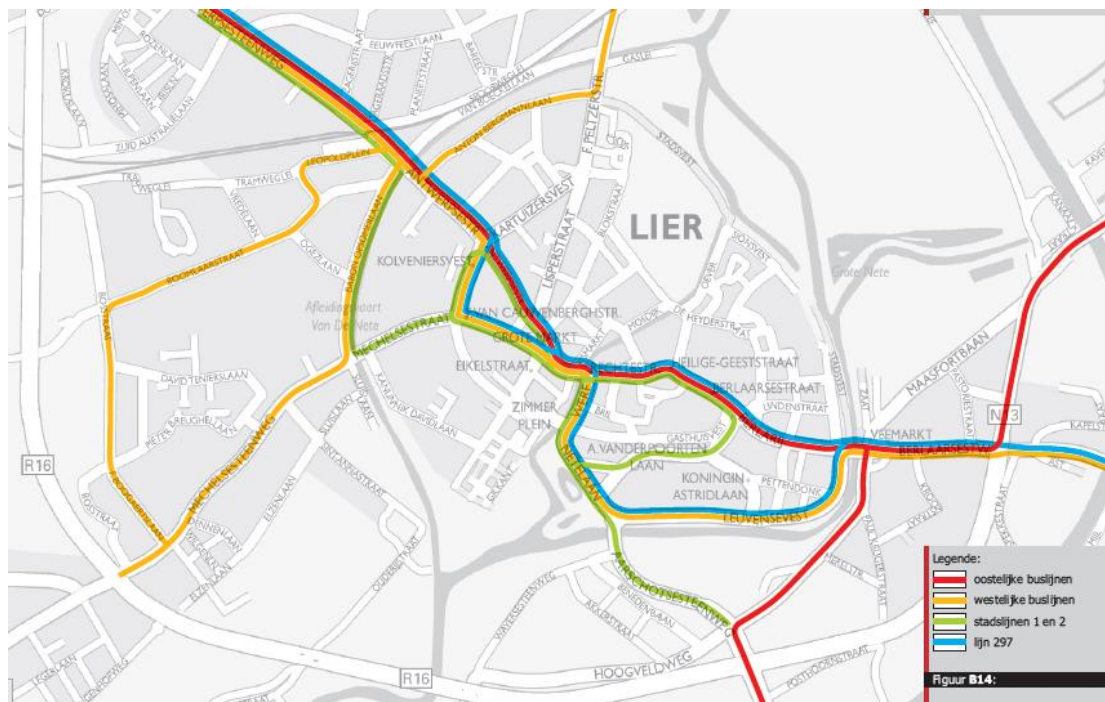
Momenteel rijden alle bussen die toekomen in Lier eenzelfde lus door het centrum, waarna ze terug vertrekken in dezelfde richting als ze aangekomen waren. Hierdoor passeert een bus zowel op het einde van de rit naar Lier als bij het vertrek uit Lier over de Grote Markt. Hier ontstaat een zekere verkeerdruk ten gevolge van het relatief groot aantal bussen.

De druk op de Grote Markt wordt maximaal verminderd in een scenario waarbij zowel de oostelijke als de westelijke buslijnen niet langer over de Grote Markt rijden maar de reizigers afzetten aan de rand van het stadshart, aan de halte zwembad voor de reizigers uit het oosten, aan de halte Kliniek voor de reizigers uit het westen. Het aantal reizigers dat hierdoor aan een andere halte zal moeten afstappen is aanzienlijk maar een belangrijk deel ervan kunnen op korte wandelafstand gebruik maken van de nieuwe centrumhaltes. Ook zijn het voorzien van absolute prioriteit voor het busvervoer en de beschikbaarheid van een directe ontsluiting van het station vanaf de ring essentiële voorwaarden voor dit scenario.



Figuur 7: Schematische voorstelling volledige knip buslijnen in centrum

Er werd in overleg met De Lijn afgesproken om te kiezen voor het doorkoppelscenario. Hierbij wordt een bus die de stad inrijdt vanuit het oosten gekoppeld aan een bus die de stad uitrijdt via het westen. Hiervoor moeten de doorrijtijden van beide gekoppelde lijnen op elkaar afgestemd kunnen worden.



Figuur 8: Schematische voorstelling doorkoppelscenario

De leesbaarheid zal in dit scenario iets verminderen ten opzichte van de huidige toestand aangezien de doorgekoppelde lijnen op een bepaald punt van lijnnummer zullen moeten veranderen. Hoe dit exact aangepakt moet worden is nog onderwerp van verder onderzoek. In elk geval moet hierover duidelijk gecommuniceerd worden naar de reizigers toe.

Bijkomend voordeel van een doorkoppelscenario is dat het reiscomfort op bepaalde verbindingen sterk verhoogd aangezien overstappen op deze relaties niet langer nodig is. Daarbij blijft het mogelijk aan elke halte in de binnenstad om het even welke buslijn te nemen.

De Lijn werkt momenteel een mogelijke lijnvoering uit, waarbij de druk op de Grote Markt door verschillende ingrepen zal afnemen. De implementatie wordt voorzien voor september 2012, wanneer ook de tramlijn tot Boechout in gebruik genomen zal worden. De verdere detailuitwerking wordt in de nabije toekomst besproken met de stad Lier.

Belangrijk bij dit doorkoppelscenario is dat dit samen gaat met een drastische wijziging van het rijgedrag in het centrum van de stad. In het volledige centrum dient het snelheidsregime van 30 km/u strikt gerespecteerd te worden. In de Antwerpsestraat, een verder verkeersvrije winkelstraat met smal profiel dient, om het samengaan tussen het winkelende publiek en het busverkeer haalbaar te houden, de snelheid van het busverkeer verlaagd te worden tot stapvoets verkeer (5 km/u). Een permanente sensibilisering van de chauffeurs is hierbij nodig. Blijken deze maatregelen echter onvoldoende – of worden zijn in praktijk onvoldoende opgevolgd – om de leefbaarheid in het centrum te garanderen, zal een scenario waarbij een (deel van) de lijnen via de ring worden geleid verder uitgewerkt worden.

Bij de realisatie van de nieuwe aansluiting naar het station zal de routing van een aantal buslijnen opnieuw bekeken worden. De mogelijkheid naar verdere optimalisaties in de toekomst wordt open gehouden. In elk geval zal bij de heraanleg van de omgeving Zwembad reeds rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat enkele bussen hier hun eindhalte kunnen hebben. In deze omgeving zal ook een afzetmogelijkheid voor touringbussen worden voorzien.

6.2.3.4.1 Verbinding Koningshooikt – Lier

Momenteel wordt Koningshooikt wordt tussen 06u10 en 21u10 door minstens één bus per uur met Lier verbonden. Gezien de belangrijke samenhang tussen beide kernen wordt dit door de stad als een te lage frequentie gezien. Men wil het aanbod hier dan ook uitbreiden met een frequentiestijging overdag en een extra dienst 's avonds.

Binnen de toekomstplannen van De Lijn staat de relatie Lier-Putte (via Koningshooikt) aangegeven als verbindende streeklijn. Dit houdt een frequentie in van minstens 2 bussen per uur, waardoor de kern van Koningshooikt door 3 bussen per uur zal verbonden worden met Lier.

Op korte termijn wenst men een extra busdienst 's avonds. Mogelijk kan dit gerealiseerd worden met voertuigkilometers die bespaard worden bij invoering van het doorkoppelscenario. Hierover dient nog verder onderhandeld worden.

6.2.3.4.2 Bediening bedrijventerreinen

Momenteel worden de bedrijvenzone Hagenbroek bediend door stadslijn 1 en de bedrijven aan de Duwijckstraat door de lijn 297. Verdere aanpassing van deze lijnvoering is nodig om de nieuwe delen van de bedrijvenzone Duwijck te bedienen. Ook de bedrijvenzone Mallekot mist momenteel nog een openbaar vervoeraanbod.

De bedrijvenzone Van Hool heeft een uitgebreid net aan bedrijfsbussen. Verder kunnen werknemers gebruik maken van de busbundel 500 richting Lier-station en Heist-Op-Den Berg en Mechelen.

Ook wordt er voorgesteld stadslijn 1 structureel door te trekken tot het bedrijventerrein Itterbeek (Duffel).

6.2.3.4.3 Doorstroming

Om de stiptheid en betrouwbaarheid van het busvervoer over de weg te garanderen en een goede reistijdverhouding ten opzichte van het personenvervoer te bekomen, dient vermeden worden dat de bussen hinder ondervinden van eventuele filevorming. Dit is momenteel wel het geval op een aantal assen, nl.

- Mechelsesteenweg: aan de ring R16 en aan de Mechelpoort
- Liersesteenweg (Ranst): aan de ring R16

In de binnenstad werden op de piekuren, bij de aanvang van de scholen en in de namiddag, soms vertragingen vastgesteld in de centrumstraten. Sinds de invoering van het nieuwe circulatieplan voor de binnenstad met de invoering van een voetgangersgebied in het centraal deel, is de filevorming in de binnenstad erg beperkt.

De belangrijke hoofdstraat nl. 'Smalle' Antwerpsestraat, die tussen 11 u en 18 u fungeert als winkel-wandelstraat waarbij het autoverkeer dient om te rijden. Voor busverkeer en fietsers vormt deze straat een directe verbinding heeft tussen de Grote Markt en het station. Aldus heeft de bus op dit traject vlotte doorstroming met volledige prioriteit op het autoverkeer. Ook bij de heraanleg van het kruispunt Antwerpsestraat – Kolveniersvest en de invoering van de zone 30 regeling in de binnenstad werd deze prioriteit versterkt door de instelling van een voorrangregeling voor het verkeer van de Antwerpsestraat. Ook op de Grote Markt zal in de nabije toekomst geen autoverkeer meer mogelijk zijn. Hierdoor kunnen bussen wel, maar auto's niet, dwars door het stadscentrum rijden. Deze ingreep zal bovendien de algemene verkeersdrukke in het centrum ten goede komen.

Eveneens om de doorstroming van het busverkeer te verbeteren werd de voorrangregeling op het kruispunt Berlarij – A. Vanderpoortenlaan gewijzigd ten voordele van de Berlarij zodat fileopbouw in de Berlarij wordt vermeden en het busvervoer er een betere doorstroming heeft.

Op andere trajecten in de binnenstad zijn de mogelijkheden erg beperkt gelet op de beschikbare ruimte en het beperkte aantal beschikbare hoofdassen. Daarom is het vooral belangrijk dat algemeen de verkeersdrukte doorheen de binnenstad wordt beperkt door o.m.:

- versterken fietsgebruik
- verbeteren van het openbaar-vervoeraanbod
- verhinderen van doorgaand auto-verkeer in de binnenstad – knip Grote Markt gecombineerd met het optimaliseren van het gebruik van de ringstructuur
- concentreren parkeeraanbod aan de poorten

Op de hoofdassen naar de R16 en verder naar de binnenstad toe zijn eveneens maatregelen wenselijk om de doorstroming van het busvervoer te verbeteren. Vooral op de Mechelsesteenweg is er een aanzienlijke fileopbouw die tot grote vertragingen leidt voor het busverkeer vanuit Lint en Duffel. Op korte termijn wordt de heraanleg van het kruispunt Mechelsesteenweg(N14) met de ring (R16) gepland. In deze heraanleg is een vrije busbaan voorzien voor bussen vanuit Duffel/Mechelen naar het centrum.

6.2.3.4.4 Halte-infrastructuur

Minimaal moeten alle haltes voldoen aan de wettelijke eisen zoals geformuleerd in het Belgisch staatsblad van 23.01.2003 en van 24.01.2003. Hierin worden verschillende richtlijnen vastgelegd voor gewone en hoofdhalttes en worden uitspraken gedaan over de toegankelijkheid, de (sociale) veiligheid en de vereiste infrastructuur.

In de voorgestelde openbaar-vervoerstructuur worden twee hoofdhalttes aangeduid, het Station en de Veemarkt.

De Grote Markt vervult een belangrijke rol als bestemmingshalte. Zowel regionale als stedelijke buslijnen halteren aan deze centrale halte voor passagiers met bestemming in het stadscentrum.

Een goede uitbouw van deze transferpunten is essentieel voor het goed functioneren van het openbaar-vervoerssysteem. Voor de stationsomgeving werd dan ook reeds een Masterplan opgemaakt. Gezien de huidige plannen van de NMBS om de sporen te Lier ondergronds te brengen is de realisatie van de voorstellen uit deze studie echter onzeker. In dit verband werd een overeenkomst met de NMBS Holding gesloten voor het uittekenen van een nieuw masterplan en het uitwerken van een gedetailleerd voorontwerp voor de stationsomgeving.

6.2.4 Werkdomein B4: Autonetwerk

6.2.4.1 Doelstellingen

Indien men grote verblijfsgebieden wil vrijwaren van (doorgaand) verkeer dient men in eerste instantie de huidige infrastructuur te optimaliseren zodat deze de bedoelde functies kan vervullen. Nieuwe infrastructuren worden slechts dan voorzien in functie van de ontsluiting van specifieke projecten om deze toegankelijk te maken vanop de hoofdstructuur, ofwel als de bestaande infrastructuur zijn functies niet meer kan vervullen zodat een onaanvaardbare druk komt te liggen op de verblijfsgebieden. Dit laatste zal ook in sterke mate afhangen van het welslagen van andere mobiliteitssturende initiatieven zoals de concentratie van functies en de uitbouw van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk.

Voor Lier is daarbij de toenemende druk van het doorgaand verkeer op de ringweg een cruciaal probleem. Immers in het voorgestelde concept 'Lier AAN de ring' dient deze ringweg ook een essentiële functie te vervullen in de beheersing van de autodruk op de binnenstad. Kan deze functie niet meer vervuld worden, dreigt de leefbaarheid in de woonzones en de binnenstad te worden aangetast. Er moet dus gestreefd worden naar een betere doorstorming op de ring zelf en op de hierop aansluitende steenwegen.

Binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid wordt tevens beoogd de wegenstructuur een duidelijke functionele hiërarchisering te geven zodat elke weg ook gebruikt wordt voor de functie waarvoor deze weg bedoeld is en via een herkenbare inrichting de weggebruikers ook worden aangezet tot het gepast verkeersgedrag

6.2.4.2 'Lier AAN de Ring'

Het concept 'Lier AAN de ring' wordt in dit nieuw mobiliteitsplan uitdrukkelijk bevestigd.

De Ring heeft daarbij verschillende functies:

- het opvangen van het regionaal doorgaand verkeer
- het opvangen van het 'half-doorgaand' verkeer
- het opvangen van het lokale verkeer tussen de verschillende stadsdelen

Essentieel in het functioneren van de ringweg is daarbij dat de kruispunten vlot en veilig functioneren met een voldoende grote structureel ingebouwde capaciteit voor de afslagbewegingen.

Voor de stad is het belangrijkste knooppunt daarbij het kruispunt van de R16 met de Mechelsesteenweg. Om de verschillende functies te vervullen op een veilige manier wordt de rechtdoorgaande beweging op de R16 in tunnel op 1 rijbaan per richting gebracht. Hierdoor kunnen de linksaf- en rechtsafbewegingen van en naar de ring en de rechtdoorgaande beweging op de Mechelsesteenweg gelijkgronds verlopen over een rotonde. Deze aanleg geeft aldus de dubbele functie van de ringweg duidelijk aan waarbij de doorgaande as de primaire II functie vervult en de rijbanen die aansluiten op de rotonde de verdeelfunctie.

Een aantal kruispunten werden de laatste jaren reeds heraangelegd als deel van het programma "gevaarlijke punten" van het Vlaamse Gewest nl. Antwerpsesteenweg, Hagenbroeksesteenweg, Berlaarsesteenweg en Aarschotsesteenweg. Voor Antwerpsesteenweg en de Aarschotsesteenweg werd echter het Streefbeeld met ongelijkvloerse oplossingen niet gevolgd maar werd een "voorlopige" beperktere optimalisatie gedaan met een conflictvrije regeling. Hierdoor werd de veiligheid op deze kruispunten sterk verhoogd maar blijft het probleem van filevorming deels bestaan. Verdere optimalisatie van de aanleg en lichtenregeling is daarom nodig.

Recent werd een bijkomend kruispunt tussen ring en de bedrijvzones Mallekot en Duwijk uitgebouwd. Dit vermijdt dat het verkeer naar de bestaande en in uitbouw zijnde bedrijvzones nog via de residentiële straten dient te rijden is aldus een sterke bijdrage tot de leefbaarheid in de omgeving.

Tenslotte is er nog de noodzaak het kruispunt met de N14 (richting Oostmalle) opnieuw aan te leggen. Het slecht functioneren van de linksafbeweging vanaf de ring veroorzaakt daar sterke druk op de omliggende woonzones.

6.2.4.3 Verkeersstructuur centra: "kies de JUISTE poort"

Figuur B 7: Gewenste verkeersstructuur Lier-Centrum

Een belangrijk element in zowel het mobiliteitsplan als het structuurplan is de stadskern uit te bouwen tot een multi-modale kern met prioriteit voor voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer. Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op de multi-functionele hoofdstraten. Het multimodale karakter wordt ondersteund door ondermeer het invoeren van een zone 30- regeling in de volledige binnenstad.

In het kader van het mobiliteitsplan (2000) werden in het centrum verschillende verkeersremmende maatregelen doorgevoerd om de auto-intensiteiten in de binnenstad te beperken. Dit bleek echter onvoldoende om de leefbaarheid naar het gewenste niveau te brengen. Vooral op de Grote Markt zelf bleef een knelpunt wat betreft oversteekbaarheid bestaan. Uit ontwerpend onderzoek bleek dat oplossingen waarbij de huidige circulatie enkel lokaal op de Grote Markt werden aangepakt (gebundeld voor of achter het stadhuis) de oversteekbaarheid op de Grote Markt verder bemoeilijkten en de belevingskwaliteit voor de voetganger verder deed dalen. Een oplossing met een knip in één richting zou dan weer de verkeersdruk ter hoogte van het Zimmerplein sterk doen stijgen.

Naar aanleiding van de modeleringen die gebeurden in het kader van de werken op de ring werden verschillende scenario's voor het geheel of gedeeltelijk knippen van de Grote Markt kwantitatief bestudeerd. Uiteindelijk werd op basis van dit onderzoek gekozen voor een het invoeren van een voetgangerszone in het centraal deel van de binnenstad waarbij doorgaand verkeer onmogelijk wordt gemaakt. Dit biedt bovendien de mogelijkheid de ruimtelijke kwaliteiten van de Grote Markt en omgeving te versterken. Men wenst het bestaande kernwinkelgebied met hoge belevingswaarde van Rechtestraat tot Stationsplein te versterken. Ook wordt een link gemaakt naar de horeca op de Grote Markt en aan het Zimmerplein evenals naar het toeristisch circuit.

Het verkeersvrij maken van de Grote Markt heeft uiteraard een belangrijke invloed op de volledige circulatie in de binnenstad. Er moet voor gezorgd worden dat de uitbreiding van het voetgangersgebied geen nadelige invloed heeft op de verkeersdruk op de omliggende straten. Hierbij wordt de circulatie zo voorzien dat ze aansluit bij de gewenste parkeerstructuur. Deze ingreep impliceert dat alle verkeer via de meest geschikte poort de stad moet binnenrijden. Hiervoor is het nodig dat de ring zowel haar doorgaande als haar verdeelfunctie vlot kan vervullen.

6.2.4.4 Koningshooikt

Men wenst het doorgaand verkeer – in de eerste plaats het vrachtverkeer – uit de dorpskern te weren.

In eerste instantie is het hier van belang de verzamelende functie van de Mechelbaan te benadrukken en een gebruik als verbindende weg zoveel mogelijk te ontmoedigen. Daarbij

blijft er nood aan een grote omleidingsweg rond Koninghooikt om het centrum te ontlasten van (zwaar) doorgaand verkeer.

Daarnaast wil men ook de situatie in het centrum zelf aanpakken. Momenteel loopt de hoofdbeweging vanop de Mechelbaan via de Sander de Vosstraat naar de Aarschotsesteenweg (N10). Voor verkeer richting Lier is dit een belangrijke omweg, waardoor veel chauffeurs toch via het Koningsplein, de Dorpsstraat en de Liersebaan naar de Aarschotsesteenweg (N10) rijden.

Om die reden wordt de Burgemeester Hensstraat opgenomen als lokale weg type I om dit verkeer zo snel mogelijk naar de N10 te leiden, met minimale hinder voor het centrum van Koninghooikt. Als het bedrijf "Van Hool" uitbreidt dan valt deze mogelijkheid wellicht weg zodat de verbindende functie dan volledig via de Sander De Vosstraat dient te verlopen.

6.2.4.5 Snelheidsregimes

Figuur B 8: Gewenste snelheidsregimes

Rekening houdend met de categorisering en de selectie van de verblijfsgebieden worden volgende snelheidsregimes voorgesteld:

- Snelheidsregime 90 km/u.
Enkel op de ringweg (R16) wordt dit snelheidsregime voorgesteld.
- Snelheidsregime 70 km/u.
Op de hoofdassen wordt een snelheidsregime 70 km/u voorgesteld, buiten de bebouwde kom.
- Snelheidsregime 50 km/u
Dit snelheidsregime wordt voorgesteld op de wijkverzamelwegen en de lokale hoofdassen. Ook in de bedrijvzones is dit regime aangewezen gelet op de activiteiten en de eventuele vrachtwagenmanoeuvres in deze zone.
Bijkomend wordt 50 km/uur opgelegd in alle zones tussen de hoofdassen en buiten de verblijfsgebieden. Enerzijds vermijdt dit dat de in deze tussengebieden gelegen landelijke wegen te interessant zijn als sluiproutes om de hoofdassen te vermijden waar wel snelheidsbeperkingen gelden of eventueel congestie optreedt. Anderzijds houdt dit snelheidsregime rekening met de feitelijke situatie dat de landelijke wegen ook sterk recreatief worden gebruikt en ook een aantal functionele fietsroutes deze wegen gebruiken.
- Snelheidsregime 30 km/u
In de centrumgebieden met een hoge verwevenheid van functies en een sterke menging van verkeersdeelnemers en in de woongebieden wordt voorgesteld om een zone 30 regime in te voeren. Slechts bij deze snelheid kan het autoverkeer redelijk veilig gemengd verlopen met fietsverkeer en voetgangersverkeer.
Daarom wordt ook in de zone met een intensief recreatief (eventueel passief) gebruik dit snelheidsregime voorgesteld.
- Woonerf 20 km/uur
Dit snelheidsgebied geldt in een aantal deelgebieden van de residentiële zones die als woonerf (volledige menging van de modi) worden aangelegd.
- Voetgangersgebied: stapvoets
Het centraal deel van de binnenstad wordt uitgebouwd als voetgangersgebied waar voetgangers de snelheid bepalen.

6.2.4.6 Nieuwe weginfrastructuur

Waar het onmogelijk is de gestelde doelen te bereiken binnen de bestaande infrastructuur wordt voorgesteld de volgende nieuwe infrastructures aan te leggen:

- Optimalisatie kruispunten ringstructuur R16 met verhoging van de capaciteit van de afslagbewegingen essentieel voor het verzekeren van de verdeelfunctie van de ring:
 - heraanleg kruispunt N14 (Lispersesteenweg)
 - heraanleg kruispunt N14 (Mechelsesteenweg)
 - Heraanleg kruispunt N10 (Aarschotsesteenweg) met ongelijkvloerse fietskruising
- Een nieuwe toegangsweg naar het station vanaf het kruispunt van de ring aan de Boomlaarstraat zodat enerzijds dit kruispunt kan worden beveiligd door het sluiten van de middenberm en anderzijds de woonzone van Boomlaar ontlast worden van autoverkeer richting station;
- Nieuwe ontsluitingswegen naar de recreatiezone Hogevelde: aansluiting aan beide zijde van de Aarschotsesteenweg met verbinding onder de kanaalbrug door een heraanleg van de kanaaldijk waarbij een dubbelrichtingsfietsverbinding wordt gerealiseerd met het dubbelrichtingsfietspad vanaf de zone De Mol

6.2.5 Werkdomein B5: Routes zwaar vervoer

Figuur B 9: Routes zwaar vervoer

6.2.5.1 Doelstellingen

Men wenst te komen tot een heldere ontsluitingsstructuur voor vrachtverkeer. Op deze manier wil men enerzijds de industrieterreinen en andere attractiepolen vlot ontsluiten en anderzijds de woonwijken zoveel mogelijk vrijwaren van vrachtverkeer. Het aanbieden van een heldere en leesbare ontsluitingsstructuur stimuleert bestuurders op een positieve manier de hoofdroutes te volgen en de woonwijken te ontzien.

Daarnaast gaat er ook aandacht uit naar het parkeren voor vrachtwagens. Voor bezoekende chauffeurs wenst men dit zoveel mogelijk te concentreren binnen de industriegebieden. Voor bewoners wordt bij voorkeur gezorgd voor locaties in de nabijheid van de woonomgeving waar de vrachtwagens geen (grote) hinder veroorzaken.

6.2.5.2 Methodiek

In april 2010 werd het rapport 'Methodiek Vrachtroutenetwerk' afgerond. In dit rapport wordt een algemene methodiek vastgelegd als basis dient voor het vastleggen van (gemeente)grensoverschrijdende vrachtroutes. Hierbij wordt gewerkt met verschillende regio's op meso-niveau die steeds omsloten worden door hoofdvrachtroutes.

Binnen deze methodiek wordt zoveel mogelijk gewerkt met een boomstructuur vanop de bovenlokale dragers of 'hoofdvrachtroutes'. Doorsteken tussen twee hoofdvrachtroutes worden zoveel mogelijk vermeden.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de categorieën en de daaraan gekoppelde functie binnen het netwerk. Per categorie is eveneens de te gebruiken symboliek bepaald om te komen tot een eenvormig vrachtroutenetwerk binnen Vlaanderen.

categorie	betekenis
Hoofdvrachtroute	Het hoofdvrachtroutenetwerk bestaat uit het vrachtroutenetwerk op macro-niveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
Vrachtroute I	De vrachtroutes I zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiezones op meso-niveau te verbinden met het hoofdvrachtroute-netwerk.
Vrachtroute II	Vrachtroute II zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdroutenetwerk aanwezig is of de omrijfactor te groot wordt.

categorie	betekenis
Vrachtroute III	Vrachtroute III, zijn koppelstukken die noodzakelijk zijn om het netwerk te vervolledigen. Doorgaande regionale vrachtstromen dienen hier geweerd te worden. Daarom maken deze routes geen deel uit van het niveau vrachtroute I.
Toegangspunt naar het macro- niveau	Deze toegangspunten op macro-niveau geven toegang van vrachtroute I naar het hoofdvrachtroutenetwerk en omgekeerd.
Toegangspunt naar het lokaal niveau	Deze toegangspunten op lokaal niveau geven toegang vanaf vrachtroute I naar het lokale netwerk. Het kan zowel gaan om aansluitpunten van bedrijventerreinen als op aansluitpunten op lokale vrachtroutes.
Toegangspunt tot multi-modaal knooppunt	Deze toegangspunten geven toegang tot multimodale knooppunten die binnen de regio gelegen zijn. Het kan zowel gaan om bestaande multimodale knooppunten als om toekomstige multimodale knooppunten.
Koppelpunt naar aanpalende regio	Deze koppelpunten geven aan waar aanpalende regio's aan elkaar gelinkt kunnen/moeten worden. Deze koppelpunten kunnen samenvallen met knooppunten tot het macro-niveau, maar kunnen ook op de rand van een regio op vrachtroute I aangeduid worden.
Lokale vrachtroute	Dit zijn voorkeursroutes naar lokale bedrijven/ bedrijventerreinen, vertrekkende vanaf vrachtroute I, II of III. Deze routes worden enkel opgenomen als er problemen opduiken naar de bereikbaarheid van deze sites. Voor deze lokale vrachtroutes worden geen knelpunten en mogelijke maatregelen opgenomen bij verdere uitwerking van het vrachtroutenetwerk op meso-niveau.

Tabel 12: gelaagdheid in het vrachtroutenetwerk

6.2.5.3 Ontsluiting bedrijven

Lier valt voor een groot gedeelte binnen één van de pilootregio's waarbinnen de hierboven vermelde methodiek getest werd. De hoofdstructuur werd dan ook gebaseerd op de deze pilootstudie. Deze visie kwam tot stand in overleg met de gemeenten, MOW en de provincie. Vanuit deze visie werd in het kader van het mobiliteitsplan verder gewerkt om te komen tot een wensbeeld vanuit de stad Lier. Dit wensbeeld dient uiteraard nog verder afgestemd te worden op bovenlokaal niveau.

De voorgestelde ontsluiting uit het pilootproject wordt aangevuld met een visie over de ontsluiting van het bedrijf 'Van Hool' te Koningshooikt.

Hoofdstructuur

De ring (R16) wordt geselecteerd als verkeerstructuur voor het vrachtverkeer te Lier (vrachtroute type I). Via de Liersesteenweg (N14) wordt de verbinding gemaakt naar de hoofdroute E313. Lier wordt dus in de eerste plaats ontsloten naar de E313.

De Waversesteenweg ontsluit als vrachtroute type I de industriezone Oost te Duffel en maakt als vrachtroute type II de verbinding met de R6 rond Mechelen.

De Mechelsesteenweg (N14) ontsluit als vrachtroute type I de industriezone Mechelsesteenweg. Deze route loopt niet verder.

De bedrijventerreinen Hagenbroek – Antwerpsesteenweg – Duwijck enerzijds en Mallekot anderzijds worden rechtstreeks op de R16 aangesloten met een nieuwe aansluiting ter hoogte van Plaslaar.

Via de Antwerpsesteenweg (N10) worden ook de industriezones Veldkant en BMTech te Boechout ontsloten. Tot aan deze industriezones wordt deze route dan ook aangeduid als vrachtroute type I.

De Aarschotsesteenweg (N10) zorgt voor de ontsluiting van het bedrijf Van Hool te Koningshooikt (vrachtroute type I). Vrachtverkeer vanop deze site wordt in de richting van de R16 gestuurd

Lokale ontsluiting

Het grootste gedeelte van de industriezones in Lier sluit rechtstreeks aan op de hoofdstructuur. Hiervoor moet dus geen bijkomende lokale ontsluiting voorzien worden. Hetzelfde geldt voor de handelszones met uitzondering van het centrum van Lier, wat afzonderlijk behandeld zal worden.

Mallekot – Hagebroek – Antwerpsesteenweg

Deze zone zal in de toekomst rechtstreeks op de ring (R16) aangesloten worden via een nieuwe aansluiting ter hoogte van Plaslaar.

Lerenveld (Lint)

De Lintsesteenweg – Liersesteenweg zorgt als lokale route voor de ontsluiting van het terrein Lerenveld te Lint.

Marnix

Deze zone wordt via de Marnixdreef (lokale route) ontsloten naar de Kesselsesteenweg (N13).

6.2.5.4 Vrachtverkeer in de binnenstad

In principe is de binnenstad verboden voor voertuigen zwaarder dan 3,5 ton, laden en lossen uitgezonderd. Uit onderzoek bleek dat dit verbod goed opgevolgd wordt. Tijdens de avondspits was slechts een uiterst beperkt aandeel van het vrachtverkeer doorgaand, het ging bovendien enkel om bestelwagens. Wel was er een duidelijk aandeel halfdoorgaand verkeer. Door de recente circulatiemaatregelen voor autoverkeer in het centrum wordt ook het halfdoorgaand vrachtverkeer verhinderd.

In de binnenstad worden op een groot aantal plaatsen laad-en loszones voorzien. Om de hinder tengevolge van laden-en lossen te beperken worden ook venstertijden voorzien waartussen men kan laden en lossen. Algemeen geldt daarbij het tijdsvenster van 7u tot 11u.

6.2.6 Werkdomein B6: Parkeer-en stallingsbeleid

6.2.6.1 Doelstellingen

Een sturend parkeer-en stallingsbeleid is een essentieel deel van het globale beleidsplan. Enerzijds ondersteunt het de algemene doelstelling om het gebruik van de wagen naar de toekomst toe te beheersen en eerder het fiets- en openbaar-vervoergebruik te stimuleren. Anderzijds dient dit parkeerbeleid voor Lier ook het concept 'Multi-modaal centrum aan de ring' te ondersteunen zowel door het ondersteunen van de sociaal-economische leefbaarheid in de woonkernen als door het geleiden van het verkeer naar de gewenste parkeerlocaties.

Specifieke doelstellingen voor het parkeerbeleid zijn de volgende:

- Voorzien van voldoende stallingsplaatsen voor bewoners maximaal op privaat domein deels op publiek domein
- Het voorzien van voldoende parkeerplaatsen voor de verschillende functies in en rond de binnenstad waarbij de restbehoefte wordt ingevuld bij maximale stimulans van andere modi
- Het optimaal uitbouwen van een gedifferentieerd parkeeraanbod waarbij het aanbod optimaal gebruikt wordt door de verschillende type gebruikers (o.m. bewoners, bezoekers, werknemers, ...)

6.2.6.2 Huidige situatie

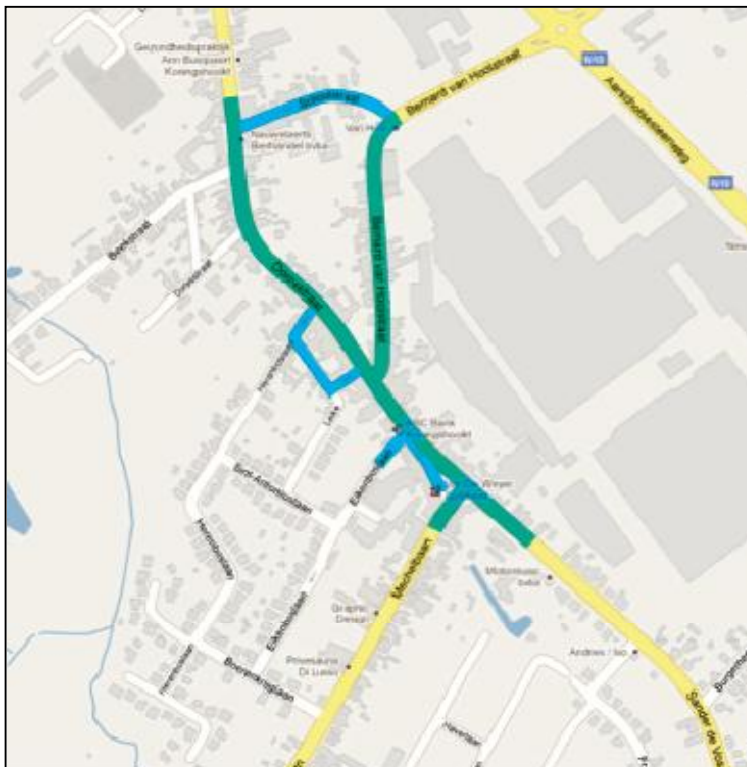
In de afgelopen jaren is het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad licht afgenomen. Er werd meer ruimte gemaakt voor fietsers, voetgangers en ruimtelijke kwaliteit. Hierbij werd parkeren zoveel mogelijk naar de rand van de stad verschoven.

Momenteel bestaat er in de westelijke stadshelft echter een erg hoge parkeerdruk ten gevolge van de aanwezigheid van het ziekenhuis en de vele andere functies.

Zowel voor de Lierse binnenstad als voor de dorpskern van Koningshooikt bestaan reeds een aantal parkeersregimes (beperking in tijd, betalend of blauwe zone).

Koningshooikt

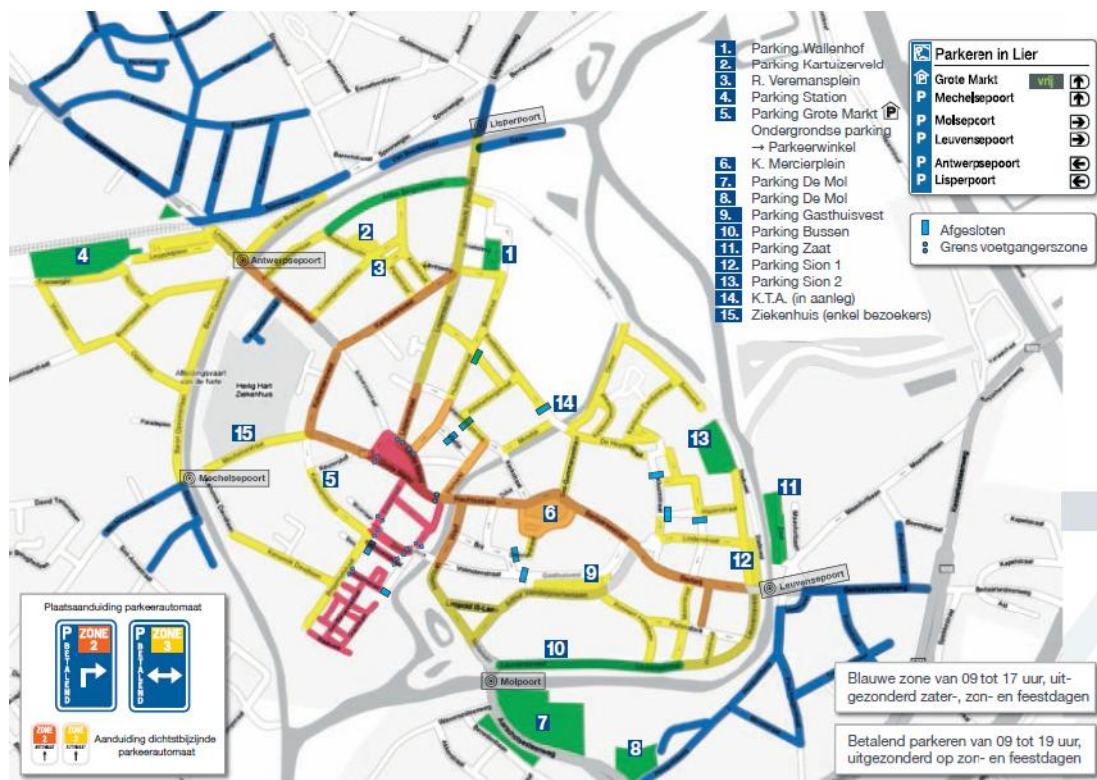
Voor Koningshooikt is het regime 'blauwe zone' met 'residentieel parkeren' van kracht voor de dorpskern. Dit systeem kan naar de toekomst behouden blijven vermits door invoering ervan de beoogde doelstelling, nl. het vermijden van parkeerdruk van de werknemers van Van Hool, wordt bereikt. Op deze wijze hebben zowel inwoners als bezoekers van de handelszaken voldoende parkeerplaats. Een algemene bijsturing van het parkeerregime is niet nodig, aangezien de doelstellingen vandaag gehaald worden. Wel is er lokaal behoefte aan kleinere correcties i.f.v. lokale wijzigingen in de omgeving.



Figuur 9: parkeerstructuur Koningshooikt

Lier

Binnen de Vesten geldt momenteel op de meeste locaties betalend parkeren. Er zijn 2 betalende zones, waarbij het tarief toeneemt en de maximale parkeerduur afneemt naarmate men dichterbij het centrum parkeert. Buiten de Vesten zijn op een aantal plaatsen blauwe zones aangeduid. Op de figuur hieronder wordt een overzicht gegeven van de geldende parkeerregimes.



ROOD ZONE 1	Voetgangerszone Parkeren niet toegelaten
ORANJE P-ZONE 2	Max. 2 uur €0,10/6 min. (min. €0,20)
GEEL P-ZONE 3	Max. 4 uur of dagticket €0,10/10 min. €4,50
BLAUW	Blauwe zone: verplicht gebruik van de Europese parkeerschijf
WIT	Geen parkeergelegenheden op de openbare weg
GROEN	Vrij parkeren
	Gratis en onbeperkt in tijd
WERKWEEK ABONNEMENT	Geldig van maandag tot vrijdag: Zone 1: R. Veremansplein (incl. Rederijkerslei en E. Staeslei) Zone 2: Gasthuisvest €45/3 maanden

Figuur 10: huidig parkeerregime centrum Lier

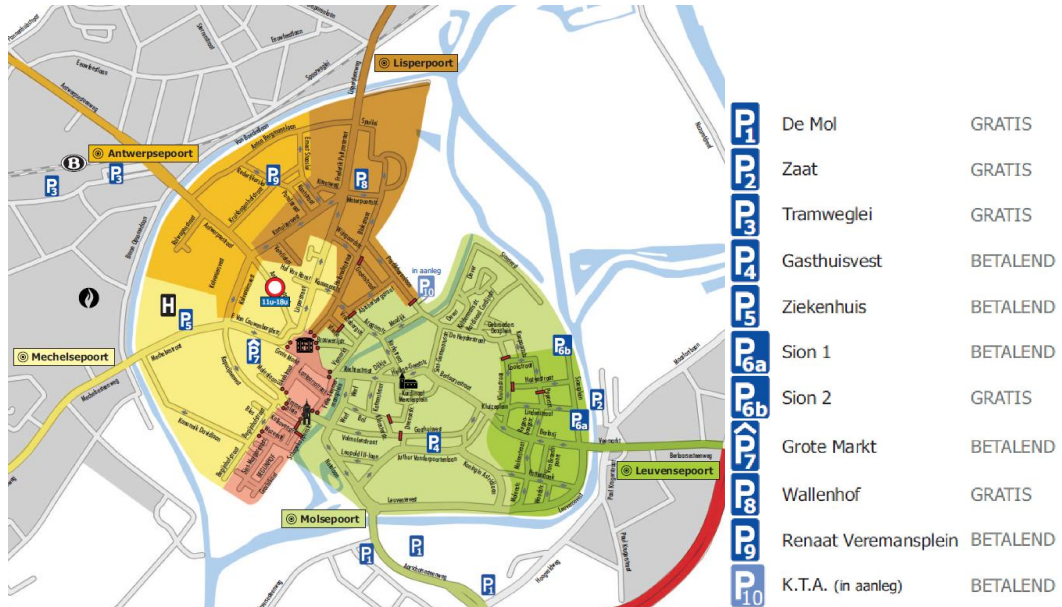
In de binnenstad (zone binnen de Vesten) zijn er volgende zones:

- ZONE 1: Het centraal gelegen voetgangersgebied waar enkel mag geparkeerd worden in de ondergrondse parking en op de parking naast de Schapenkoppenstraat
- ZONE 2: De handelscorridor waar men middellang kan parkeren aan een gemiddeld tarief
- ZONE 3: De rest van de binnenstad met een maximale parkeerduur van 4u (kostprijs 0,10€/10min) maar men ook een dagticket kan kopen voor 4,5€.

Er zijn nog enkele straten/parkings aan de buitenrand van de binnenstad, tegen de Vesten aan, waar men vrij kan parkeren.

In de omgeving van de poorten is er buiten de binnenstad een regime blauwe zone ingevoerd van maandag tot vrijdag tussen 7 en 19 uur.

Naast het straatparkeren zijn er ook verschillende parkings, zowel binnen de Vesten als aan de rand van de binnenstad. Onderstaande figuur geeft deze parkings weer met aanduiding van het parkeeregime.



Figuur 11: Situering parkings binnenstad

6.2.6.3 Evolutie – Wensbeeld

Figuur B 10: Gewenste parkeerstructuur Lier

Globaal genomen voldoet de bestaande parkeerstructuur aan de doelstelling om in de binnenstad voornamelijk ruimte te voorzien voor bezoekers – in de vorm van parkeerplaatsen voor kort en middellang parkeren – en voor bewoners – die met hun bewonerskaart overal in de binnenstad kunnen parkeren. Wel bleek uit het parkeeronderzoek dat in de westelijke stadshelft een belangrijk parkeertekort bestaat, voornamelijk ten gevolge van de attractie van de handelscorridor en de parkeerdruk van het ziekenhuis. Dit tekort wordt scherper dan voorheen voelbaar doordat de binnenstad niet meer doorrijdbaar is waardoor autoverkeer dat via Mechelpoort, Antwerpsepoort of Lisperpoort de binnenstad inrijdt niet meer aan de overzijde van de binnenstad kan parkeren.

Ook bleek dat vooral bij evenementen die meer en meer voorkomen in en omheen de binnenstad er een algemeen parkeertekort ontstaat of zeker zal voorkomen in de toekomst.

Daarom wordt voorgesteld de parkeerstructuur te laten evolueren naar een concept met volgende krachtlijnen:

- De binnenstad heeft 3 betalende HOOFD-CENTRUMPARKINGS voor bezoekers bereikbaar vanuit de 2 poorten van binnenstad met de belangrijkste verkeersfunctie (Mechelpoort en Mosepoort) nl.
 - een parking in het oostelijk deel (Gasthuisvest) eventueel uit te breiden aan de Leopold III laan
 - een parking in het westelijk deel (Grote Markt) uit te breiden onder de naastgelegen projecten (Kapucijnenvest/Flor. Van Cauwenberghstraat)
 - de parking ziekenhuis eventueel uit te breiden op eigen terrein.
- In de binnenstad worden nog een aantal lokale parkings voorzien voor bezoekers en werknemers van specifieke functies en bewoners

- Aan de rand van de binnenstad worden de 2 HOOFD-RANDPARKINGS maximaal uitgebouwd en het gebruik ervan geoptimaliseerd:
 - Parking Tramweglei voor bezoekers en werknemers binnenstad met in de week een P+R functie in relatie met het station
 - Parkings Molpoort² voor bezoekers en werknemers binnenstad met bij evenementen opvang van parkeerbehoefte recreatiezone De Mol
- Bijkomende RANDPARKINGS aan elke invalsweg met parkeermogelijkheid voor werknemers (zodat de naastliggende woonzones worden ontlast) en bezoekers bij evenementen
 - Omgeving Aarschotsesteenweg: combinatie met recreatiezone Hoge Velden
 - Omgeving Lispersteenweg
 - Omgeving Mechelsesteenweg
 - Omgeving Berlaarsesteenweg

Hiertoe worden zoekzones aangeduid waarna de nog beschikbare ruimte zal gescreend worden. Voorgesteld wordt om de mogelijkheden van de organisatie van een parkeershuttle tussen deze parkings en de binnenstad te onderzoeken. Een dergelijke shuttle kan in eerste instantie op zaterdag en bij kleinere evenementen worden ingezet.

Het parkeren op de straat wordt enigszins verder afgebouwd bij heraanleg van het openbaar domein en wordt georganiseerd in 3 zones:

- Betalende zone 1: handelscorridor met kortparkeren en hogere tarieven
- Betalende zone 2: residentiële zones met residentiële kaarten en langparkeren met lagere tarieven
- Blauwe zone aan de poorten van de binnenstad met residentiële kaarten.

Belangrijk is dat de effectieve uitwerking en evolutie van deze principes regelmatig worden getoetst aan de evolutie van de parkeerdruk en de ontwikkeling van de stad.

Voor grotere evenementen zullen bijkomend nog parkeermogelijkheden moeten aangesproken worden verder buiten het centrum.

Algemeen gaat de uitbouw van deze parkeerstructuur samen met de strategie om bezoekers en werknemers aan te zetten op alternatieve wijze naar de stad te komen. Vooral de bezoekers van evenementen kan men attent maken op de alternatieve mogelijkheden om Lier te bereiken. In geval van betalende evenementen kan men tickets eventueel combineren met gratis openbaar vervoer om het gebruik van deze modi te versterken. Ook het duidelijk aangeven van de aanwezigheid van (bewaakte) fietsenstallingen in de communicatie kan mensen aanzetten de wagen thuis te laten.

Op korte termijn worden al een aantal initiatieven genomen die passen in deze toekomstvisie.

Ter compensatie van de parkeerplaatsen die bij heraanleg van de Grote Markt zullen verdwijnen (in totaal 92 plaatsen), zal de bestaande parking Keysershof (in de signalisatie aangeduid als parking Grote Markt) uitgebreid worden met een 100-tal plaatsen.

Daarnaast is er ook een bijkomende parking gepland op de terreinen van het KTA vooral bedoeld voor bewoners en de lokale horeca- en sportfuncties. Hier worden 126 parkeerplaatsen voorzien.

² Hier worden in de nabije toekomst 80 bijkomende parkeerplaatsen voorzien

Tenslotte plant het ziekenhuis een uitbreiding van de parking voor personeel waardoor het parkeeraanbod in de omgeving van het ziekenhuis zal stijgen en de parkeerdruk in de westelijke stadshelft zal afnemen.

Op deze manier wenst men de parkeerdruk op straatniveau verder te laten afnemen zonder hierbij de parkeermogelijkheden in het centrum volledig te laten verdwijnen. Daarnaast zal het gebruik van randparkings verder gestimuleerd worden, zowel door communicatie als door bewegwijzering en tariefzetting kan hier sturend gewerkt worden.

6.2.7 Werkdomein B7: Overstapvoorzieningen

Het station is het belangrijkste overstappunt voor Lier. Hier verknopen de spoorverbindingen naar Brussel, Antwerpen, Leuven, Hasselt, Luik, Turnhout en Herentals met de stedelijke en regionale buslijnen. Ook is dit een belangrijk opstappunt voor reizigers uit de omgeving die per auto, per fiets of te voet naar het station komen.

De uitstraling en de gebruiksvriendelijkheid van deze knoop zijn van groot belang om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Voor de herinrichting van de stationsomgeving werd een masterplan opgemaakt.

Doel van dit plan is de omgeving van het station om te vormen van een enigszins verouderd gebied met weinig identiteit tot een krachtig multimodaal knooppunt dat een representatieve toegang tot de stad vormt. Daarbij wordt gewerkt aan een volwaardige tweede stationszijde en aan de verzachting van de breuk in het stedelijk weefsel. Het plan behelst de aanleg van een ondergrondse parking, een directe route van en naar de ring, een vernieuwing van het busstation en van de fietstunnel.

Naast dit westelijk knooppunt is er ook in het oosten van de stad een verknoping van de buslijnen wenselijk. Momenteel gebeurt dit op de Veemarkt. Bij eventuele verdere aanpassing van de lijnvoering door het centrum kan deze verknoping verschuiven naar de Molpoort.

6.2.8 Werkdomein B8: Verkeersveiligheid en -leefbaarheid

6.2.8.1 Doelstellingen

Op basis van de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid wordt in het verkeersveiligheidsplan een veiligheidsbeleid uitgewerkt door middel van een samenhangend pakket "duurzaam veilige maatregelen". Deze maatregelen sluiten nauw aan bij de categorisering van de wegeninfrastructuur, de afbakening van de verblijfsgebieden en de consequente beveiliging van de fiets- en voetgangersnetwerken. Veel van de hieronder aangehaalde aspecten zijn dan ook al eerder in andere werkdomeinen behandeld. Toch lijkt het nuttig de ingrepen die specifiek betrekking hebben op verkeersveiligheid en -leefbaarheid hier te bundelen om zo een totaal overzicht te krijgen van de intenties op dit vlak.

6.2.8.2 Uitwerking

Het verkeersveiligheidsplan zit reeds grotendeels vervat in de overige luiken van het algemeen verkeersbeleid:

- gepaste snelheidsregimes en inrichting van de weg ondersteunen zowel de selectie van de verblijfsgebieden als de voorgestelde categorisering van de wegen
- maatregelen om de fietsroutes veilig te maken
- (her)aanleg van kruispunten en fiets- of voetgangersoversteken opdat het autoverkeer er op zich maar ook het samengaan met ander modi, er veilig kan verlopen.

Algemeen past het verkeersveiligheidsbeleid in een 'duurzaam veilig' beleid en is het geïntegreerd in het ruimtelijk beleid door de omgeving van elke weg als een belangrijke ontwerpfactor te hanteren bij de inrichting van wegen en de kruispunten.

Beveiliging schoolomgevingen

De meeste scholen zijn gelegen aan de wijkverzamelwegen of de centrumhoofdstraten. Vooral op deze wegen is het wenselijk – ondanks een eventueel snelheidsregime van 50 km/u of 30 km/u – de inrichting specifiek te richten op de piekmomenten van het begin en het einde van de schooluren, vooral om het fietsverkeer en het voetgangersverkeer veilig te laten verlopen. Vooral het afzetten en ophalen van leerlingen per auto is in vele gevallen in conflict met de fietsers en overstekende voetgangers. Belangrijk is echter ook dat de scholen zelf hun interne circulatie zo organiseren dat in- en uitgangen optimaal aansluiten op de veilige fietsstructuur die o.m. de vestengordel (aansluitend op de radiale hoofdroutes) biedt.

Beschermen woonklimaat in de woonstraten

De bescherming van het woonklimaat in de woonstraten werd in eerste instantie nagestreefd door het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/u binnen afgebakende zone. Deze snelheidslimiet moet mede ondersteund worden door het nemen van een aantal fysieke maatregelen teneinde de snelheid effectief af te remmen. Deze maatregelen hebben dan tevens tot doel het sluipverkeer in de straten tegen te gaan.

Gezien dit in sommige gevallen toch onvoldoende blijkt, werden een aantal circulatiemaatregelen ingevoerd die op effectieve wijze het sluipverkeer tegen gaan door het afsnijden van een aantal bewegingen.

Heraanleg gevaarlijke kruispunten

Volgende kruispunten verdienen specifieke aandacht op vlak van verkeersveiligheid:

- Onveilige aansluiting van de bedrijvzone Duwijck met de Antwerpsesteenweg
- Lichtengeregeld kruispunt van de ring R16 met de Mechelsesteenweg
- Voorrangskruispunt op de ring R16 met de Boomlaarstraat

Al deze kruispunten maken deel uit van het actieprogramma voor de uitbouw van de gewenste wegenstructuur. Het aantal ernstige ongevallen is daarbij een bepalende factor om de prioriteit van de heraanleg te bepalen. In dit kader dient het kruispunt R16 – Mechelsesteenweg prioritair te worden aangepakt. De heraanleg van dit kruispunt wordt in de nabije toekomst gepland.

De problematiek ter hoogte van de aansluiting Boomlaarstraat – R16 is sinds de opmaak van het mobiliteitsplan 2000 nog verder toegenomen. Door de komst van nieuwe grootschalige kleinhandel op de strook langs de ring tussen Boomlaarstraat en Bosstraat is de auto-intensiteit hier immers toegenomen. De realisatie van een nieuwe ontsluitingsstructuur van de stationsomgeving zal toelaten de middeberm op dit punt volledig te sluiten.

Fietsnetwerk

In het werkdomein fietsnetwerken werden een aantal wegsegmenten en kruispunten aangeduid die prioritair moeten aangepakt worden op vlak van veiligheid. Het gaat om de volgende wegsegmenten:

- Mechelbaan vanaf Fruithoflaan tot grens Sint-Katelijne-Waver
- Sander de Vosstraat van Putsesteenweg tot Aarschotsebaan
- Aarschotsesteenweg van Liersebaan tot Schollebeekstraat
- Waversesteenweg van grens Sint-Katelijne-Waver tot Netekanaal
- Lintsesteenweg
- Kesselsesteenweg
- Marnixdreef tussen Kesselsesteenweg en spoorweg
- Berlaarsesteenweg tussen R16 en grens Berlaar

Ook volgende kruispunten vragen bijzondere aandacht:

- Aarschotsesteenweg – Liersebaan
- Aarschotsesteenweg – R16
- Aarschotsesteenweg - Hoogveldweg
- Mechelsesteenweg – R16
- Antwerpsesteenweg – R16
- Hagenbroeksesteenweg – R16
- Kesselsesteenweg – Maasfortbaan
- Lispersteenweg – Spoorweglei – Guldesporenlaan

Daarnaast dient er ook aandacht te zijn voor de aansluitingen en oversteken van recreatieve fietsroutes op autowegen.

6.3 Werkdomein C: flankerende maatregelen

Het verkeers- en vervoersgedrag van de mens wordt bepaald door diverse soorten factoren. Waar modules A en B veeleer op infrastructureel-ruimtelijke factoren inwerken, speelt module C in op een brede set van factoren: motivatie, emotie, intelligentie/kennis, organisatie, pragmatisme, ...³

Onderstaande ondersteunende en flankerende maatregelen werken geïntegreerd en in synergie. Indien ze los van elkaar (of van beide voorgaande domeinen) worden genomen, zijn ze in veel gevallen zinloos en een verspilling van energie, tijd en geld.

Wil men komen tot een efficiënt mobiliteitsbeleid dan is het duidelijk dat ook de aspecten informatie, vorming en communicatie in het beleid moeten geïntegreerd (lees ingeburgerd) zijn. Het verdient dan ook de grootste aandacht om binnen het beleid te werken aan 'het bij de bevolking laten inzien dat duurzame mobiliteitsoplossingen in het bereik liggen'.

Het finale doel van deze flankerende maatregelen is specifiek van gemeente tot gemeente, afhankelijk van de mogelijkheden die ter beschikking staan. Steeds wordt er getracht om de individuele verplaatsing met de wagen te minimaliseren, en deze gericht om te vormen naar een verplaatsing via alternatieve modi (te voet, per fiets, per openbaar vervoer, via carpool)

Bij de uitwerking van de flankerende maatregelen biedt het Vlaamse Gewest voor type van beleidsmaatregelen aan de gemeentelijke overheden ondersteuning. Met name kan vanaf januari 2002 voor deze samenwerking beroep gedaan worden op de "module 15 - subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam mobiliteitsbeleid". Volgende typeprojecten zijn hierbij in theorie mogelijk:

- projecten om de publieke betrokkenheid te verhogen
- projecten om duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren
- projecten voor het wegwerken van mobiliteitseffecten van mobiliteitsgeneratoren
- projecten die de druk op het leefmilieu verminderen

6.3.1 Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, ...

Een sturend mobiliteitsbeleid heeft tot doel de diverse actoren binnen economische, maatschappelijke, onderwijs- en recreatieve functies te responsabiliseren en hen actief te betrekken bij het promoten van vervoersalternatieven voor het autosolisme. Door middel van een gericht vervoersmanagement bij de bedrijven en scholen gevestigd in Lier wordt het sturende mobiliteitsbeleid aldus ondersteund.

Vervoersmanagement is een vraaggerichte benadering in het goederen- en personenvervoer om via informatie, advisering, ontwikkeling van transportgebonden producten, communicatie, organisatie en coördinatie te trachten de houding en het gedrag van de burger te veranderen ten voordele van de duurzame verplaatsingswijzen, om aldus tot minder individueel autogebruik te komen. Het doelpubliek is vrij ruim, in de zin dat het kan gaan om het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer, het woon-schoolverkeer, het winkelverkeer en het recreatief verkeer.

Samenwerkingsverbanden voor vervoersmanagement zijn op te zetten door/met verschillende partners. Vaste actoren zijn meestal de scholen, de bedrijven, de overheid,...

³ Bron W e.a., "Ondersteunende of flankerende maatregelen", in Mobiliteitshandboek, aflevering 11, november 1999.

Belangrijk is dat bij deze samenwerking de stad steeds (alleszins in vele gevallen) mede-initiatiefnemer is, temeer omdat zij een sturende rol kan vervullen.

Bedrijfsvervoerplannen

Om de autogerichtheid van de werknemers in het centrum van Lier terug te dringen kunnen er ook bedrijfsvervoerplannen opgemaakt worden. We denken hier in het bijzonder aan het stadspersoneel, het personeel van het OCMW, personeel van het ziekenhuis, de verschillende verzorgingstehuizen,

De stad zal daarbij het goede voorbeeld geven en zal voor haar eigen personeel nagaan welke initiatieven nog genomen kunnen worden om duurzame verplaatsingsmodi te stimuleren.

Schoolvervoersplannen

Ook de leerkrachten van de verschillende scholen brengen een grote verkeersdrukte en parkeerbehoefte met zich mee. Verder kan de parkeerdruk hoog oplopen bij het begin en einde van de scholen. Om de autogerichtheid van zowel de leerkrachten als de leerlingen terug te dringen zal aan de scholen gevraagd worden om een schoolvervoersplan op te maken.

6.3.2 Werkdomein C2: Tarifiering openbaar vervoer en parkeren

6.3.2.1 Parkeren

Door middel van een gedifferentieerd parkeertarief wordt het gevoerde parkeerbeleid in het centrum van Lier ondersteund. Zo zijn de parkeerplaatsen in de oranje zone, die bestemd zijn voor kort-parkeren, duurder (€0,10/6min.) dan de parkeerplaatsen aan de rand van de binnenstad, die bestemd zijn voor middellang-parkeren (€0,10/10min).

De randparkings en Park&Ride-parkings zijn gratis zodat men maximaal gebruik zal maken van dit soort parkings.

Elke inwoner heeft maximaal recht op 2 bewonerskaarten per wooneenheid (of per gezin). De eerste bewonerskaart is gratis, de tweede kan verkregen worden aan 70 euro per jaar. Op deze manier wenst men bewoners in de onmiddellijke omgeving van hun woning een parkeerplaats aan te bieden, terwijl het bezit van meerdere auto's ontraden wordt.

6.3.2.2 Openbaar vervoer

De tarifiering van het openbaar vervoer is een tweede aandachtspunt van dit onderdeel van de beleidsnota. Hierbij dient nagegaan te worden op welke manier de tarieven van de verschillende vervoersmaatschappijen beter in overeenstemming kunnen gebracht worden. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan de overeenstemming tussen De Lijn en de NMBS door middel van gecombineerde tickets. Dit systeem is momenteel reeds operationeel voor de abonnementen, maar zou ook uitgebreid moeten worden voor occasionele gebruikers van het openbaar vervoer.

In het kader van het "Derde-betalersysteem" doet de stad Lier tarieftegemoeftkomsten voor openbaar-vervoerverplaatsingen van haar inwoners op het eigen grondgebied. Op die wijze kost een busverplaatsing op het grondgebied Lier €0,50/rit mits men een 10-rittenkaart koopt en zowel de op- als afstaphalte binnen de stadsgrenzen ligt.

Deze maatregel verhoogt het openbaarvervoergebruik van de inwoners op het grondgebied van Lier in het bijzonder voor verplaatsingen naar de binnenstad vanuit Koningshooikt, het noordelijke deel van Zevenbergen, Lachenen (Mechelsesteenweg) en de Berlaarsesteenweg. Vanuit deze zones zou het nemen van de bus voor verplaatsingen naar het centrum van Lier relatief duur zijn zonder deze maatregel, aangezien voor dergelijke verplaatsingen meerdere tariefzones dienen doorkruist te worden.

De wijziging van het ticketsysteem van De Lijn naar de smartcard zal op termijn wellicht wijzigingen aan het derde-betalerssysteem noodzakelijk maken. De stad wenst in elk geval de ritten binnen het grondgebied aan één vaste, lage prijs te blijven aanbieden. Dit zowel als sociale als als mobiliteitssturende maatregel.

6.3.3 Werkdomein C3: Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen

Teneinde het maatschappelijk draagvlak te vergroten voor het door de stad gevoerde mobiliteitsbeleid en de acties die binnen dit beleid kaderen, is het voeren van een degelijke communicatie naar het publiek onontbeerlijk.

Eenzijds dient op afdoende wijze informatie verleend te worden aan de betrokkenen met betrekking tot de maatregelen die vooropgesteld worden binnen het mobiliteitsplan, anderzijds dienen gerichte campagnes gevoerd te worden ter bevordering van het openbaar vervoer- en fietsgebruik binnen de stad.

Volgende onderwerpen m.b.t. het mobiliteitsplan dienen gecommuniceerd te worden:

- Algemene informatie in verband met het mobiliteitsplan en de beleidskeuzen die de stad hierin maakt, moet doorgespeeld worden naar de bevolking, handelaars, scholen en bedrijfsleiding. Dit kan gebeuren via het stedelijk infoblad of een aparte folder kan opgemaakt worden.
- Het concept "Lier AAN de Ring" en "kies de JUISTE" poort waarbij elke bestemming binnen de ring en zeker in de binnenstad wordt bereikt via de meest aangewezen poort.
- Indien het aanbod openbaar vervoer wijzigt (en zeker bij de invoering van de nieuwe doorkoppelingen) dient een informatiefolder hieromtrent verspreid te worden
- Bij de verbetering van de fietsinfrastructuren, kan een aparte folder met een cartografische weergaven van de diverse fietsroutes verspreid worden
- Bij aanpassingen aan het parkeertarief, dient een informatiefolder verspreid te worden met de motivatie van deze aanpassingen en een plan waarop ook de randparkings en hun capaciteit worden aangegeven
- Ook rond de herinrichtingsprojecten in de verschillende deelen is informatie noodzakelijk. Hierbij dient een participatietraject gevoerd te worden met de omwonenden.

De meeste van deze elementen worden momenteel op regelmatige basis door de communicatiedienst van de stad gecommuniceerd en voor elk inrichtingsproject wordt een participatietraject gevolgd met minstens 2 interactiemomenten met de betrokkenen.

Specifiek voor het vrachtverkeer is het nuttig de bedrijven in en rond Lier afdoende in te lichten over de gewenste routes van het vrachtvervoer, zodat zij op hun beurt de vervoerders de nodige informatie kunnen verschaffen door middel van een brochure waarin de routes gevisualiseerd worden.

6.3.4 Werkdomein C4: Handhaving

Door middel van handhaving wordt het gevoerde mobiliteitsbeleid van de stad ondersteund. Dit handhavingsbeleid dient gericht te worden op belangrijke elementen van het mobiliteitsbeleid:

- snelheidslimieten
- parkeerregulering centrum Lier
- verbod zwaar vrachtverkeer in centrum (uitgezonderd laden en lossen)
- voetgangerszone

Teneinde te komen tot het respecteren van de snelheidslimieten, dienen op geregelde tijdstippen onaangekondigde snelheidscontroles uitgevoerd te worden, welke leiden tot een sanctie bij het overtreden van de toegelaten snelheid.

Het controleren van de parkeerregulering spitst zich voornamelijk toe op de controle van de parkeerduur. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen genomen te worden bij het overtreden van de maximaal toegelaten parkeerduur, teneinde te komen tot een respectering van de parkeerduurbepanking. De controle op het parkeren gebeurt in samenwerking met een parkeerbedrijf voor het betalend gedeelte.

Het verbod aan zwaar vrachtverkeer in het centrum dient op een afdoende wijze gesignaleerd te worden en vooral in de beginperiode bij de invoering van de nieuwe circulatiemaatregelen gecontroleerd te worden, teneinde te komen tot een algemene aanvaarding en naleving van deze maatregel die tot doel heeft te komen tot een goede spreiding van de verkeersdruk over het centrumgebied.

De vernieuwing van de Grote Markt en de bijhorende circulatiemaatregelen zullen een zekere aanpassingsperiode vragen. Het is belangrijk in deze beginperiode voldoende controle uit te oefenen om het oneigenlijk gebruik van de voetgangerszones door autoverkeer te voorkomen.

6.3.5 Werkdomein C5: Bewegwijzeringsplan

Een duidelijke en samenhangende signalisatie ondersteunt de gewenste wegenstructuur en zorgt voor een optimaler gebruik van het wegennet door het verkeer langsheen de gewenste routes naar een bepaalde bestemming te leiden.

Lier opteerde reeds vroeger om af te stappen van een signalisatie voor het autoverkeer waarbij het CENTRUM wordt aangeduid als één bestemming. Wel worden de POORTEN als referentiepunten van dit centrum gehanteerd waarbij bij elke vermelding CENTRUM ook wordt aangegeven via welke POORT de binnenstad wordt binnengereden. Alle signalisatie op de ringweg en de invalswegen is hiermee in overeenstemmingen en de stad zelf gebruikt thans de POORTEN als vertrekpunt voor alle signalisatie naar specifieke attractiepolen.

De signalisatie is aangepast aan de nieuwe verkeerssituatie in het centrum. Hierbij dient extra aandacht uit te gaan naar de signalisatie aan de kruispunten van de R16, teneinde het autoverkeer via de meest nabije stadspoort naar bestemmingen in de binnenstad te leiden. Hierdoor zal de R16 zijn functie als verdeelweg voor het bestemmingsverkeer naar de binnenstad beter kunnen vervullen.

Teneinde de oriëntatie van de automobilisten te verhogen werden op de belangrijkste invalswegen naar Lier (aan de kruispunten met de R16) informatieborden geplaatst waarop de hoofdverkeerstructuur van de stad Lier (ringstructuur) wordt gepresenteerd. Op deze borden worden de vijf stadspoorten als referentie- en herkenningspunten aangeduid.

PARKEREN IN LIER



Figuur 12: Lier en de poorten

Teneinde het parkeerverkeer zo goed mogelijk te leiden en daarbij het zoekverkeer naar parkings in het centrum te beperken, worden ook de belangrijkste parkings opgenomen in het globaal signalisatieplan. Zo is vanaf de R16 de parking 'Grote Markt' dynamisch bewegwijzerd (met de aanduiding VRIJ/VOLZET), terwijl de andere parkings m.b.v. statische bewegwijzering worden aangeduid (routes leidend vanaf de R16 via de meest nabije stadspoort naar de parkings).

Mogelijk kan in de toekomst een systeem uitgewerkt worden waarbij vanop de ring wordt aangegeven of de grote parkings vrij of volzet zijn, zoals dit nu reeds het geval is voor de parking Grote Markt. Op deze manier kan het verkeer beter naar de juiste poort geleid worden.

Voor fietsers en voetgangers is reeds een bewegwijzering van de poorten naar de Grote Markt. Bijkomend zal een systeem uitgewerkt worden waarbij de poorten bewegwijzerd worden vanuit het centrum van de stad. Op deze manier wordt hetzelfde systeem gehanteerd als voor autoverkeer, zodat een samenhangend en gemakkelijk leesbaar geheel ontstaat. Buiten het centrum dient er een bewegwijzering voor fietsers uitgewerkt te worden die gericht is op optimale en aangename fietsroutes naar de verschillende buurgemeenten.

6.3.6 Werkdomein C6: Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

6.3.6.1 Permanente opvolging

In Lier bestaan reeds geruime tijd twee organen die de evoluties binnen het mobiliteitsbeleid opvolgen, de Plangroep Verkeer en de Mobiliteitscommissie.

De Plangroep verkeer omvat vertegenwoordigers van de politie, de verkeerscel, de dienst ruimtelijke ordening en de technische dienst. Men bespreekt en adviseert zowel de dagelijkse vragen op vlak van mobiliteit als de meer algemene operationele mobiliteitsvragen. Voor het Mobiliteitsplan fungeert dit overlegorgaan als een praktische procesbegeleiding. De vorderingen van het mobiliteitsplan werden hier dan ook continue opgevolgd.

Op meer strategisch vlak worden de mobiliteitsthema's besproken in de Mobiliteitscommissie. Deze Mobiliteitscommissie bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende belangengroepen, externe experts, vertegenwoordigers van de politieke partijen en van de verschillende stadsdiensten.

Beide organen zijn reeds langere tijd geïntegreerd in het beslissingsproces in het kader van het mobiliteitsbeleid van de stad. Zij zijn dus niet alleen betrokken bij de opmaak van het mobiliteitsplan, maar zullen ook na de goedkeuring de vorderingen ervan opvolgen en de gemaakte keuzes evolueren. Het Participatietraject voor dit Mobiliteitsplan houdt in dat het voorstel tot nieuw Beleidsplan wordt voorgelegd aan de Mobiliteitscommissie.

6.3.6.2 Periodiek overleg

Naast dit bestaande overleg is het ook belangrijk om regelmatig samen te komen met de verschillende externe partners om de voortgang van het mobiliteitsbeleid te bespreken. Deze vergadering zou op vlak van samenstelling overeenkomen met een GBC vergadering.

De belangrijkste taken van deze vergadering zijn de volgende:

- Concrete afspraken met betrekking tot uit te voeren acties
- Evaluatie van uitgevoerde acties
- Eventueel bijsturen van de visie ahv waargenomen evoluties

Deze vergadering kan jaarlijks of halfjaarlijks gehouden worden.

6.3.7 Werkdomein C7: Monitoring en evaluatie

6.3.7.1 Sluipverkeer

In de uitwerkingsnota sluipverkeer werd vastgesteld dat een aantal routes rondom de ring (R16) momenteel worden gebruikt als sluiproute om de knelpunten op de ring te ontwijken. Anderzijds werd aangegeven dat het aantal wagens die van deze sluiproutes gebruik maken momenteel eerder beperkt is zodat ingrepen niet nodig zijn. Dergelijke ingrepen betekenen immers ook steeds een hinder voor de omwonenden, zodat er omzichtig mee moet omgesprongen worden.

Het is echter noodzakelijk de situatie op deze routes blijvend te monitoren. Vooral in het kader van de werken aan de ring is het van belang de hinder op te volgen en indien nodig (tijdelijke) maatregelen in te voeren.

6.3.7.2 Verkeersintensiteiten centrum

Na de uitvoering van de werken aan de Grote Markt zal bekeken moeten worden in hoeverre deze maatregelen effect hebben gehad op de verkeersintensiteiten in de binnenstad. Daartoe kunnen ter hoogte van de verschillende poorten intensiteitsmetingen gebeuren. De resultaten uit het hb-onderzoek dat uitgevoerd werd voor de knip kunnen als nulmeting beschouwd worden. Er dient dan voor de toekomstige onderzoeken op dezelfde locaties geteld te worden.

6.3.7.3 Parkeren vrachtwagens

Momenteel worden de vrachtparkings aan de ring en op de Leuvensevest druk gebruikt. Hierdoor is de hinder door geparkeerde vrachtwagens in de woonwijken eerder beperkt. Door het grote succes van deze parkings bestaat echter het risico dat deze in de toekomst niet meer voldoende ruimte zullen bieden. Op de Leuvensevest bestaat bovendien ook een zekere druk van personenwagens.

Het is dan ook van belang de situatie hier te monitoren en indien nodig bijkomende parkeer ruimte voor vrachtwagens te voorzien of met de chauffeurs/bedrijven andere regelingen uit te werken. Anders bestaat het risico dat – door een tekort aan voorziene plaatsen – de chauffeurs toch opnieuw in de woonwijken zouden gaan parkeren.

6.3.7.4 Parkeren personenwagens

Momenteel doet het parkeerbedrijf jaarlijks een parkeertelling uit. Aan de hand van deze telling kan de evolutie van de parkeerdruk in het centrum gevolgd worden.

Belangrijk nadeel is echter dat deze telling enkel gebeurt in de betalende zone en voor de periode dat er betaald dient te worden (overdag). Hierdoor ontbreken recente gegevens voor de niet-betalende straten en parkings en gegevens over de parkeerdruk 's avonds.

Het is dan ook aan te raden jaarlijks rond dezelfde periode bijkomend een telling uit te voeren van de niet-betalende straten aangevuld met een nachttelling van de volledige binnenstad. Als te onderzoeken zone wordt voor Lier het gebied binnen de R16 voorgesteld. Men wil immers ook de effecten kennen van genomen maatregelen op de stadsdelen waar momenteel geen parkeerbeleid geldt. Voor Koningshooikt wordt in grote lijnen het gebied dat zich tussen de Leliebaan, de Fruithoflaan, de Putsesteenweg en de N10 bevindt als onderzoeksgebied voorgesteld.

6.3.7.5 Kwaliteit infrastructuur

Een belangrijk aspect in de promotie van alternatieve vervoerswijzen is de kwaliteit van de infrastructuur. Fiets- en voetpaden in slechte staat, verwaarloosde haltes en stallingen en dergelijke kunnen alle overige inspanningen voor promotie teniet doen.

Het is daarom belangrijk de staat van deze infrastructuur op regelmatige basis te controleren en eventuele mankementen zo snel mogelijk te verhelpen.

6.3.7.6 Verkeersdruk busverkeer

Momenteel vormt het grote aantal bussen een verstoring van de leefbaarheid van het voetgangersgebied in het centrum van de stad. Om hierin verbetering te brengen werd met De Lijn afgesproken buslijnen maximaal door te koppelen om zo het aantal bussen te verminderen. Daarnaast zullen alle bussen hier stapvoets moeten rijden.

Of deze maatregelen volstaan om de klachten van de bewoners en bezoekers hieromtrent te verhelpen zal de toekomst moeten uitwijzen. Indien dit niet het geval is zal samen met De Lijn gezocht worden naar een andere oplossing.

6.3.7.7 Fietsintensiteiten

Verschillende maatregelen uit het mobiliteitsplan hebben tot doel de fiets als vervoermiddel voor kortere afstanden te promoten. Onder andere het verkeersluwer maken van het centrum, het voorzien van nieuwe fietsbruggen, het plaatsen van bijkomende stallingen,... zijn hiervan voorbeelden.

Om in te kunnen schatten of deze maatregelen effectief effect hebben kan het nuttig zijn de evolutie van het aantal fietsers te monitoren. Hiervoor bestaat momenteel evenwel nog geen nultelling. Er dient bekeken te worden welke locaties nuttig zijn als referentie. Zowel in het stadscentrum als op de belangrijkste toeleidende fietsassen kan een telling nuttig zijn.

7. UITWERKING ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma wordt vanuit 5 verschillende invalshoeken opgesteld. Zo bekomen we 5 verschillende actietabellen, die op zich inhoudelijk hetzelfde zijn maar met elk hun eigen functie en doel.

- Het actieprogramma A-B-C: uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen ABC
- Het werkprogramma per locatie. Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- Een investeringsprogramma. Investeringsprogramma KT, MLT, LT. Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- Een beleidsprogramma. Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
- Een takenprogramma per initiatiefnemer: Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling.

De locatie van de projecten wordt aangeduid met verwijzing naar volgende deelgebieden:

- Deelgemeente Lier
- Deelgemeente Koninghooikt
- Lier buiten de Ring
- Lier binnen de Ring
- Lier binnen de Vesten
- Bovenlokaal
- Gebiedsdekkend

Hieronder worden de verschillende werkdomeinen kort toegelicht.

Nr	Ruimtelijke ontwikkelingen	Aandachtspunten
A1	Ruimtelijke planning	Op basis van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, afbakening stedelijk gebied, Ruimtelijke uitvoeringsplannen ... Mobiliteitseffecten van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, RUP, BPA, bouwprojecten ...
A2	Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.	Locatiebeleid. Specifieke strategische projecten (herinrichting van kerngebieden, autoluwe centra, weginfrastructuren, masterplan toegankelijk openbaar domein, ...) Strategische intermodale knooppunten (stations-herwaardering, hoofdhalttes, randparkings, goederenterminal ...)
A3	Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen.	Op basis van het RSV, PRS, en vorig mobiliteitsplan. Afstemming aanpalende gemeenten

Tabel 13: Overzicht werkdomeinen ruimtelijke ontwikkelingen

Nr	Netwerken en voorzieningen	Aandachtspunten
B1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoluwe kernen en autovrije gebieden ▪ Aantrekkelijke looproutes ▪ Zone 30, trage wegen, toegankelijk openbaar domein ▪ Trage wegenbeleid, inventarisatie en beheer
B2	Fietsrouten netwerk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk ▪ Lokale fietsroutes en recreatieve fietsroutes ▪ Oversteekpunten of fietsroutes
B3	Openbaarvervoernetwerk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actualiseren aanbod ▪ Doorstromingsmaatregelen ▪ Uitwerken hoofdhalttes ▪ Herwaardering stations en haltevoorzieningen ▪ Overstappunten ▪ Toegankelijkheid haltevoorzieningen, informatie en voertuigen
B4	Autonetwerk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sluipverkeer ▪ Autoluwe kernen ▪ Snelheidsplan
B5	Routes zwaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aanpassingen infrastructuur ▪ Specifieke parkeervoorzieningen ▪ Servicepunten
B6	Parkeer- en stallingsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gedifferentieerd en multimodaal aanbod aan parkeermogelijkheden (fiets-auto) ▪ Tariefstructuur ▪ Bewonersparkeren ▪ Parkeren gehandicapten
B7	Overstapvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Park&Ride ▪ Park&Bike ▪ Carpool
B7	Verkeersveiligheid en leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beveiliging kruispunten ▪ Optimalisatie fietsinfrastructuur ▪ Ongelijkgrondse kruisingen ▪ ...

Tabel 14: Overzicht werkdomeinen netwerken en voorzieningen

Nr	Flankerende maatregelen	Aandachtspunten
C1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, ...	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welke partners? ▪ Doelgroep en beoogde effecten? ▪ Te gebruiken instrumenten? (bijv. MOBER..)
C2	Tarifering openbaar vervoer en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mogelijkheden voor tariefbeleid <ul style="list-style-type: none"> . Openbaar vervoer . Parkeren
C3	Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mogelijke communicatiestrategieën ▪ Module 15
C4	Handhaving	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taakstelling voor de politiezone. ▪ Snelheid, parkeerbeleid, parkeren op trottoirs, gehandicaptenparkeerplaatsen, haltes OV, zwaar vervoer...
C5	Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opmaak bewegwijzeringsplan
C6	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interne gemeentelijke organisatie aanstelling mobiliteitsambtenaar, toegankelijkheidsambtenaar, interne vorming ...
C7	Monitoring en evaluatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acties om effect mobiliteitsplan op te volgen

Tabel 15: Overzicht werkdomeinen flankerende maatregelen

De voorstelling van actieprogramma gebeurt aan de hand van de in bijlage opgenomen tabellen waarin per werkdomein de belangrijkste actiepunten/maatregelen zijn opgenomen.

Bij het actieprogramma is een kostprijsraming opgenomen. Op de eerste plaats is dit zo voor de acties op korte termijn (KT); indien mogelijk, wordt ook voor andere projecten (MT/LT) een indicatief bedrag naar voor geschoven. Soms kunnen acties naar kostprijs een onderdeel vormen van andere grotere projecten; dit wordt aangegeven met een verwijzing in de tabel.

De mogelijkheid bestaat tevens dat bepaalde werken onderhevig zijn aan subsidieregelingen, onder welke vorm dan ook. Bij de raming kan niet steeds een inschatting gebeuren over deze subsidiemodaliteiten en de onderlinge verdeelsleutels van financiering die voor bepaalde projecten van toepassing zijn.

8. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

8.1 Organisatie

Uit de actietabel is duidelijk af te leiden dat voor vele projecten er sprake is van meerdere betrokken actoren.

Om de uitvoering van het actieprogramma tot een goed te laten verlopen, is samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren noodzakelijk. Regelmatig overleg is aangewezen om de stand van zaken en de vorderingen op de verschillende beleidsdomeinen te bespreken.

De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden door regelmatig overleg tussen de betrokken actoren.

Hiervoor wordt voorgesteld dat:

- De voortgang van het mobiliteitsplan regelmatig wordt besproken in zowel de plangroep verkeer als in de mobiliteitscommissie.
- Minimaal jaarlijks overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

8.2 Evaluatie

8.2.1 Voortgang van het mobiliteitsbeleid

De vijfjaarlijkse bijsturing en de jaarlijkse evaluatie zoals opgenomen in het eerste generatie mobiliteitsplan zijn ondertussen afgeschaft. Deze zijn vervangen door de sneltoets.

In essentie staat de sneltoets voor een korte, relatief eenvoudige evaluatie van het conform verklaarde mobiliteitsplan. Die evaluatie gebeurt aan de hand van een vragenlijst, waarbij drie vragen worden overlopen:

- Hoe is de planningscontext veranderd sinds de conformverklaring van het mobiliteitsplan? Zijn er andere beleidsdomeinen/-plannen (van de lokale én hogere overheden) waarop er moet worden afgestemd?
- Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van de beleidsnota? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?
- Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

De conformiteit van een gemeentelijk mobiliteitsplan verstrijkt vijf jaar na datum van de conformverklaring. Een mobiliteitsplan moet immers van tijd tot tijd bijgestuurd worden, onder impuls van nieuwe uitdagingen, doelstellingen en verwachtingen. De sneltoets komt in de plaats van de vroeger bepaalde vijfjaarlijkse bijsturing. Daarom wordt aan de lokale besturen gevraagd om de sneltoets en haar uitkomst voor advies voor te leggen aan de PAC, ten laatste vijf jaar na de conformverklaring van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

Het is de bedoeling om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid nauwer te laten aansluiten bij de andere sectorale beleidsplannen die de Vlaamse Overheid van de lokale besturen verwacht. Deze plannen zijn legislatuurgebonden. De sneltoets wordt dus best legislatuurgebonden uitgevoerd. Zo neemt het nieuwe bestuur kennis van het mobiliteitsbeleid en kan zij aangeven of ze al of niet achter het omschreven beleid staat.

Naast het uitvoeren van de sneltoets bij aanvang van een nieuwe legislatuur, is het aangewezen halverwege de legislatuur een voortgangsverslag op te maken van het actieprogramma. Hierin kan aangegeven worden:

- welke acties reeds zijn uitgevoerd
- welke acties op de planning stonden maar nog niet zijn uitgevoerd
- welke acties nog op planning staan en of deze al dan niet op korte termijn in uitvoering zullen gaan.

8.2.2 Effecten van het mobiliteitsbeleid

Naast de evaluatie van de effectieve uitvoering van het mobiliteitsbeleid, is het ook aangewezen om de effecten van het gevoerde beleid te evalueren.

Doel van de evaluatie is uiteraard het toetsen van de voortgang van het mobiliteitsplan aan de doelstellingen, een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, als ook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen.

9. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPLANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN

9.1 Ruimtelijk structuurplan Lier

9.1.1 Wegencategorisering

De wegcategorisering wijkt in het huidig voorstel in het verbreed en verdiept mobiliteitsplan licht af van de versie die opgenomen is in het ruimtelijk structuurplan.

Straatnaam	Huidige categorisering	Nieuwe categorisering
Grote Markt	Centrumhoofdstraat	Voetgangersgebied
Mallekotstraat – Veldstraat	Lokale weg type II – industriële verzamelweg	Lokale weg type III
Hagebroeksesteenweg (zijtak)	Lokale weg type II – industriële verzamelweg	Lokale weg type III
Mallekotstraat (tussen twee delen Hagebroeksesteenweg)	Lokale weg type III	Lokale weg type II – wijkverzamelstraat
Mechelbaan – Sander de Vosstraat	Lokale weg type I	Secundaire weg type II

9.1.2 Categorisering fietsnetwerk

Voor de categorisering van het fietsnetwerk werden in het vorige mobiliteitsplan, en dus ook in het structuurplan, andere benamingen gebruikt. Er werd over primaire, secundaire en recreatieve routes gesproken. In het voorliggend beleidsplan werd de benaming aangepast om beter aan te sluiten bij de benamingen uit het BFF.

In eerste instantie werd hiervoor de categorisering van het BFF overgenomen. In grote lijnen kan men stellen dat de 'primaire fietsroutes' uit het vorige mobiliteitsplan overeenkomen met de 'fiets-o-strades' en de 'functionele routes' uit het BFF. De primaire routes die – toen – samenvielen met een fiets-o-strade werden 'primaire fietsnetwerk deel van lange-afstandfietsroutes of non-stop hoofdroutes' genoemd.

De secundaire fietsroutes komen voornamelijk overeen met de alternatieve en lokale routes uit het huidig plan. De recreatieve routes hebben deze benaming behouden.

Ten gevolge van gewijzigde inzichten werden een aantal routes ook anders gecategoriseerd. Deze worden hieronder opgelijst.

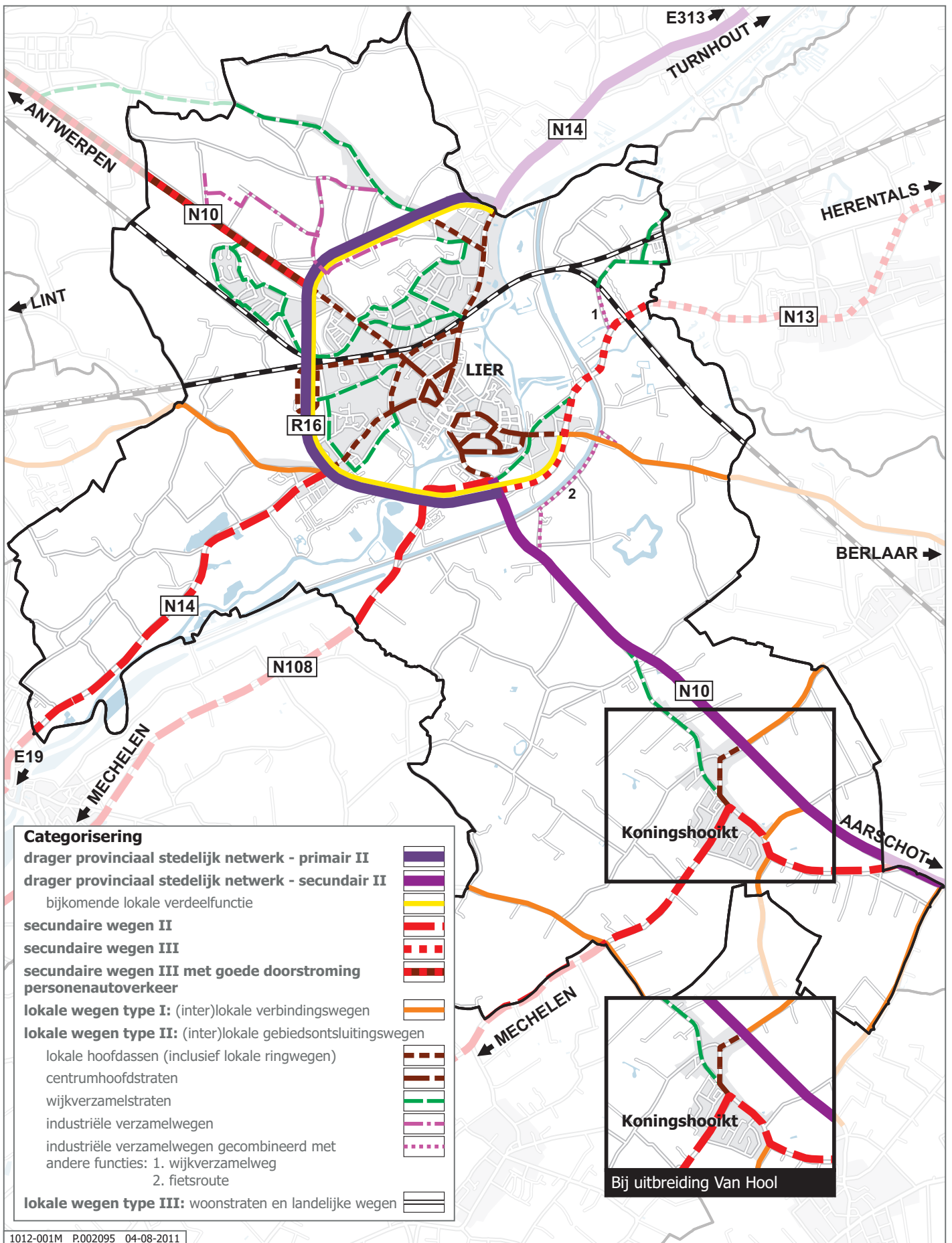
Straatnaam	Huidige categorisering	Nieuwe categorisering
Zuidzijde spoorlijn 15 richting Antwerpen	Geen	Fiets-o-strade
Spoorlijn 15 richting Aarschot	Geen	Fiets-o-strade
Spoorlijn 15 richting Herentals	Geen	Fiets-o-strade
Misstraat	Geen	Functioneel bovenlokaal
Mimosalaan – oude	Geen	Alternatief bovenlokaal

Straatnaam	Huidige categorisering	Nieuwe categorisering
spoorbedding tot R16		
Joseph Van Instraat – nieuwe straat naar kruispunt ring – Bollaarstraat	Geen	Functioneel bovenlokaal
Lintsesteenweg	Geen	Alternatief bovenlokaal
Beukheuvel	Secundaire fietsroute	Functioneel bovenlokaal
Marnixdreef – Bist (tot spoorlijn)	Secundaire fietsroute	Alternatief bovenlokaal
Gaslei – Stadsvest	Recreatieve fietsroute	Alternatief bovenlokaal / Recreatieve langeafstandsroute
Westelijke dijk Netekanaal tussen Kesselsesteenweg en spoorlijn 15	Recreatieve fietsroute	Alternatief bovenlokaal / Recreatieve langeafstandsroute

10. BIJLAGEN

10.1 Bijlage 1: Figuren

Figuur B 1: Overzicht wegencategorisering	38
Figuur B 2: Overzicht verblijfsgebieden	42
Figuur B 3: Overzichtskaart trage wegen	45
Figuur B 4: Overzicht knelpunten fietsroutes	51
Figuur B 5: Wensstructuur fietsnetwerk.....	52
Figuur B 6: Overzicht huidige lijnvoering De Lijn.....	54
Figuur B 7: Gewenste verkeersstructuur Lier-Centrum.....	61
Figuur B 8: Gewenste snelheidsregimes	62
Figuur B 9: Routes zwaar vervoer	64
Figuur B 10: Gewenste parkeerstructuur Lier	71



Mobiliteitsplan Lier

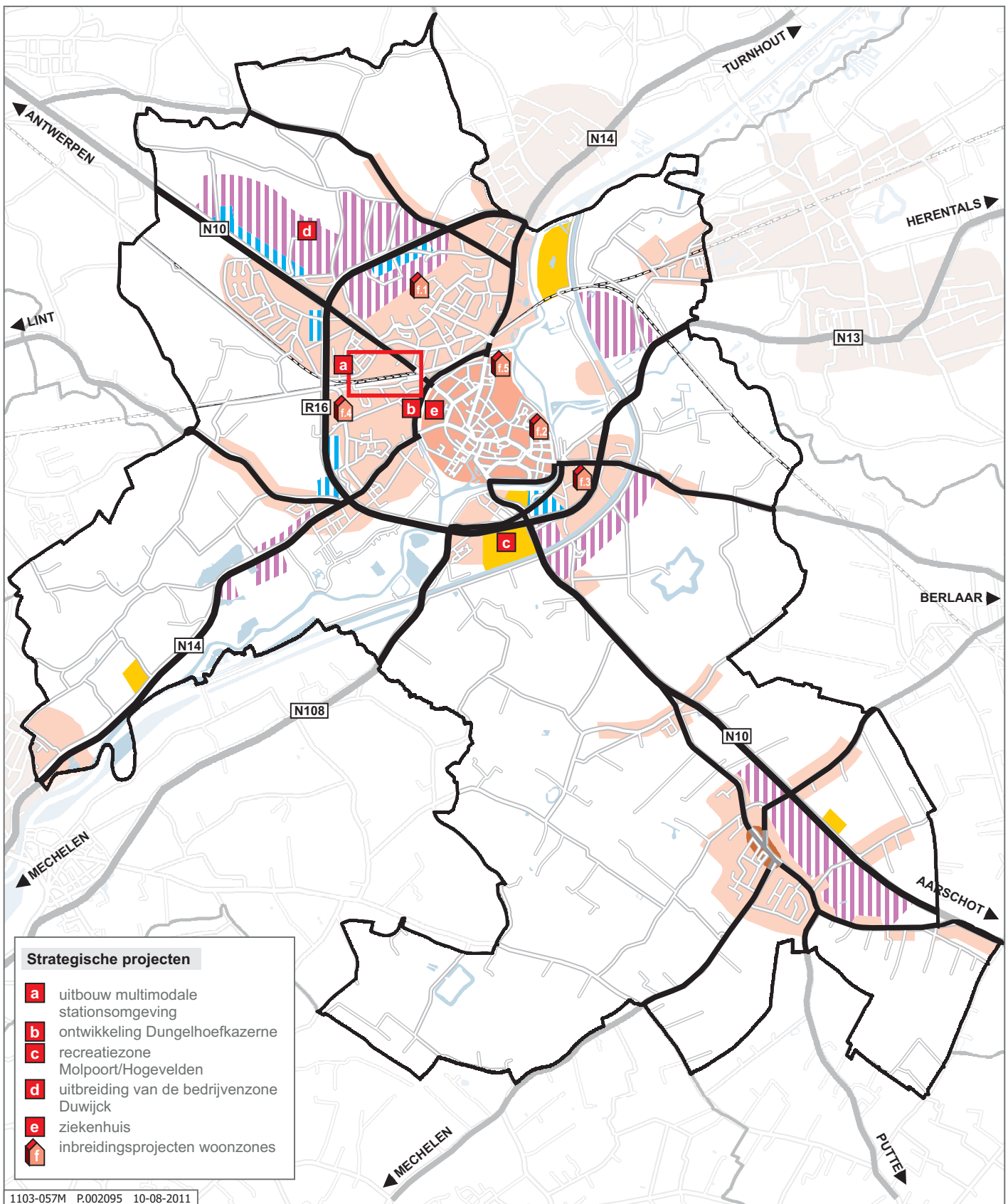
Figuur B1:
Overzicht wegcategorisering

Bron:



0 500 1000 m





Mobiliteitsplan Lier

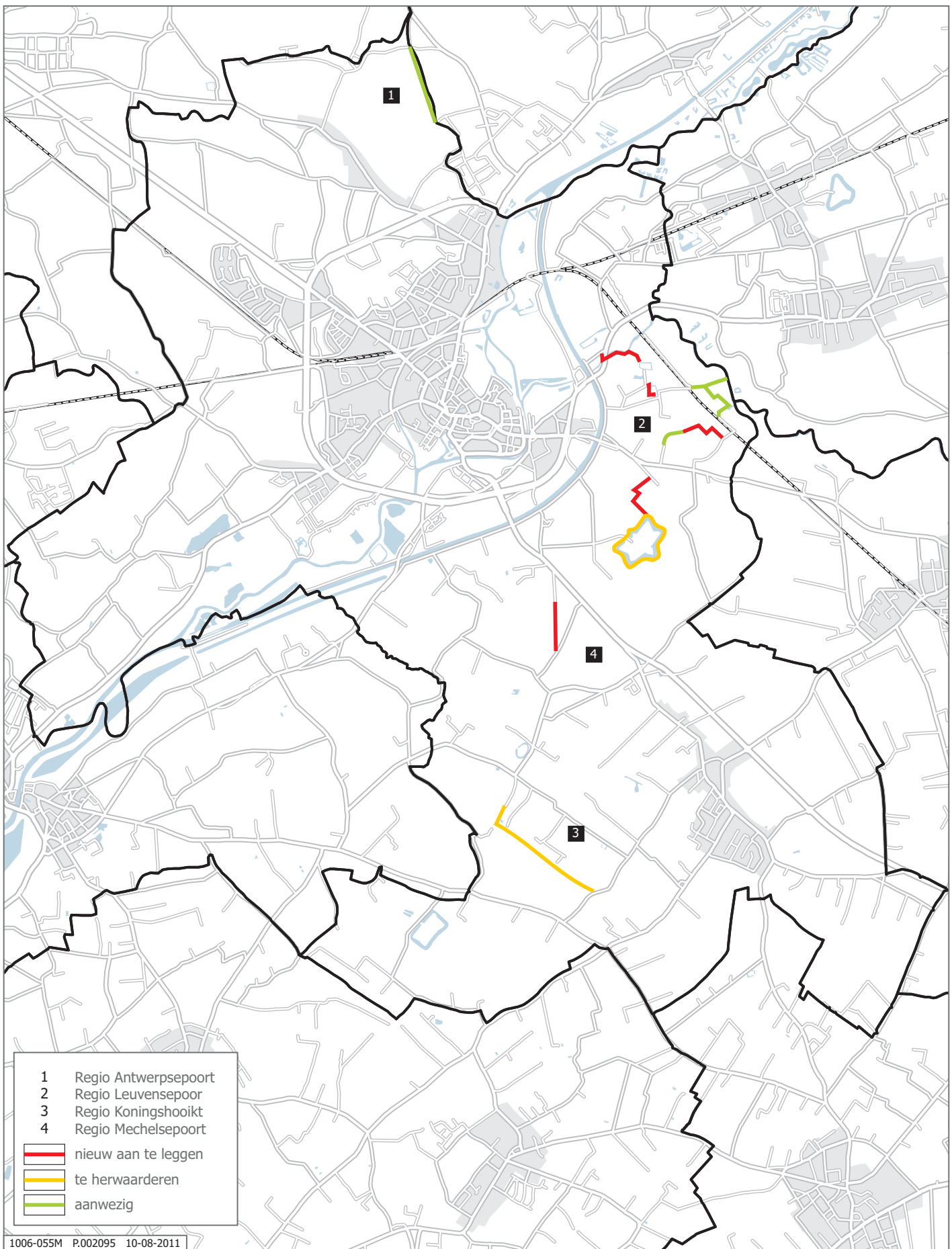
Figuur B2:
Overzicht verblijfsgebieden en strategische projecten

Bron:



0 500 1000 m

TRITEL



Mobiliteitsplan Lier

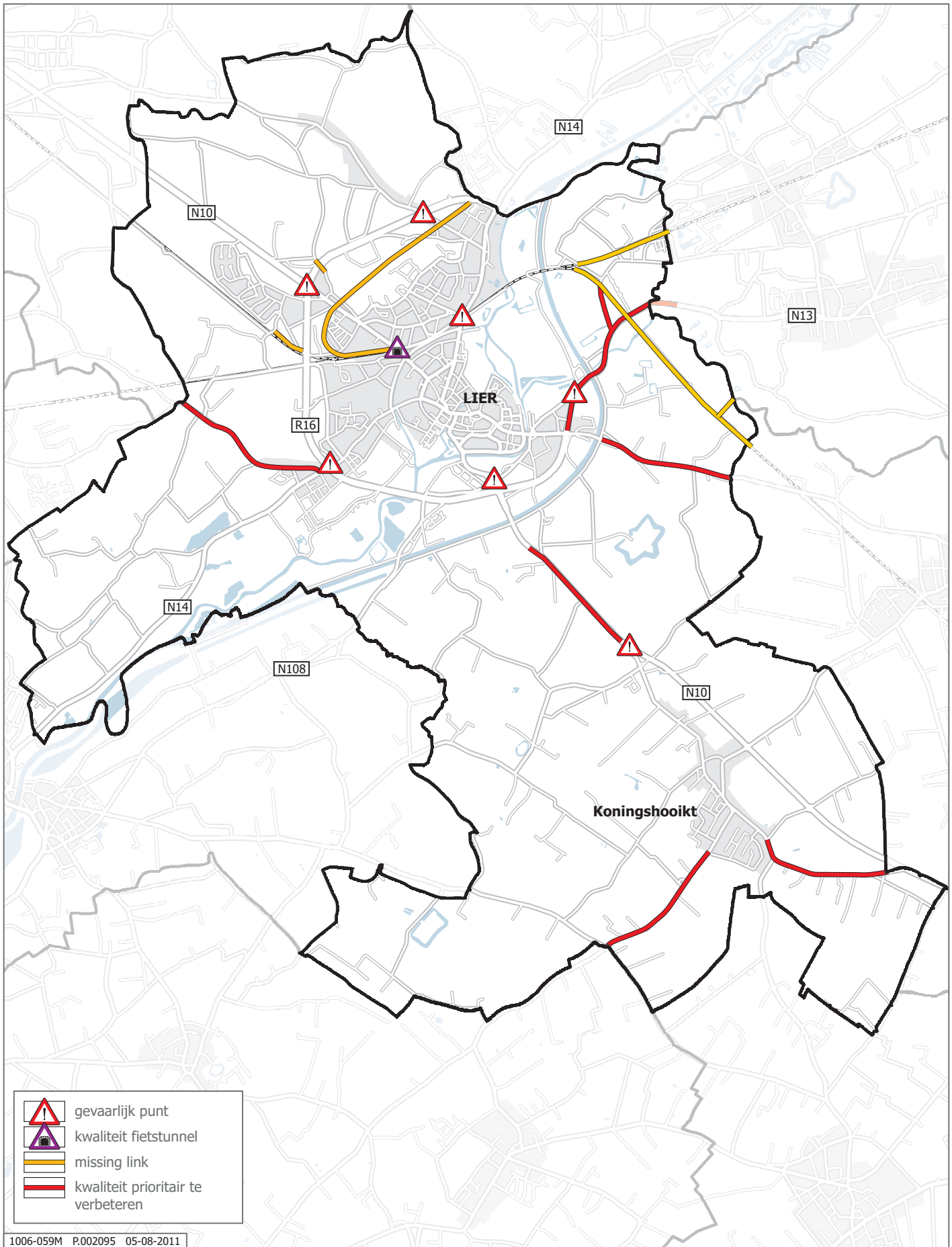
Figuur B3:
Overzicht geselecteerde trage wegen

Bron:



0 500 1000 m

TRITEL



Mobiliteitsplan Lier

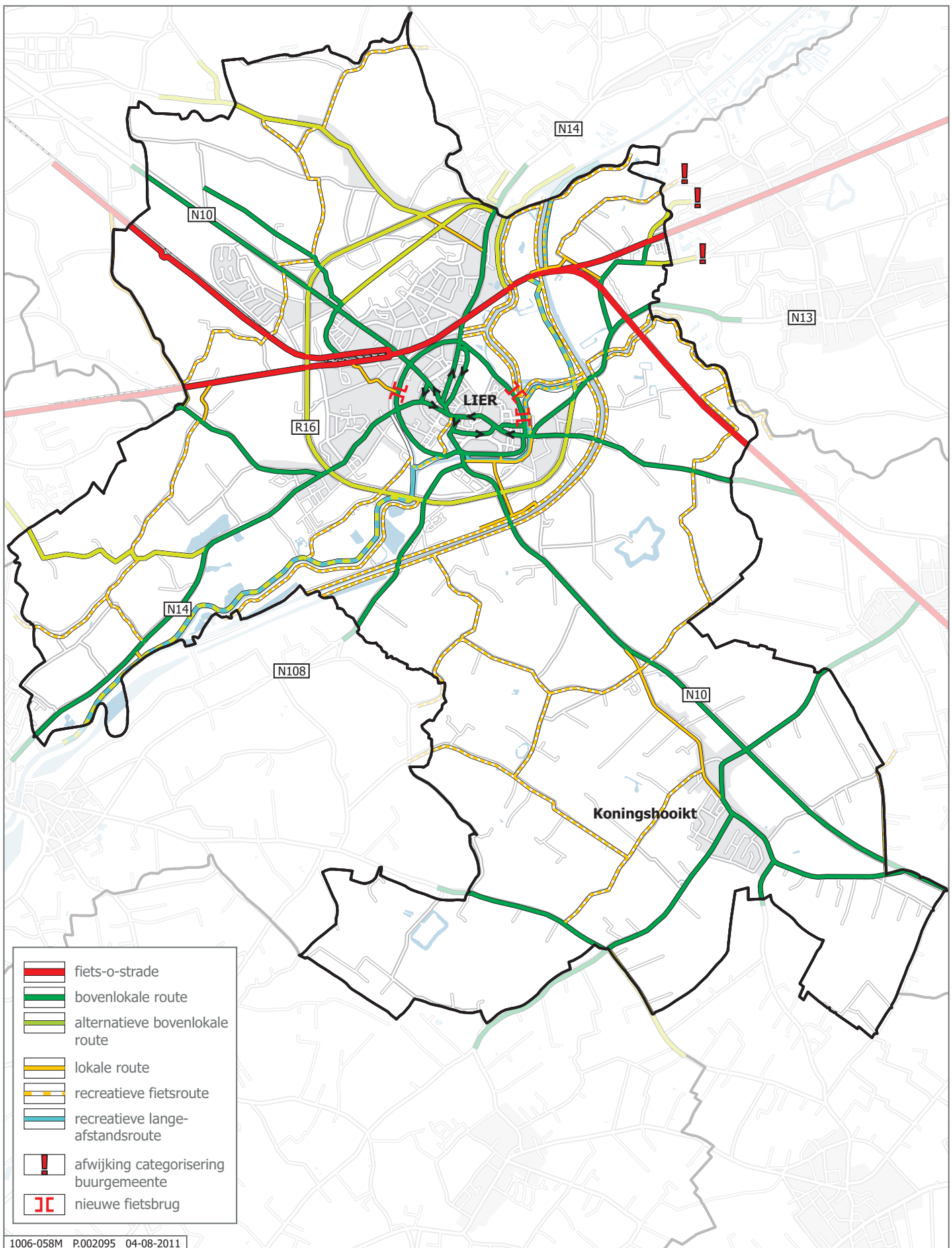
Figuur B4:
Overzicht knelpunten fietsroutes

Bron:



0 500 1000 m

TRITEL



Mobiliteitsplan Lier

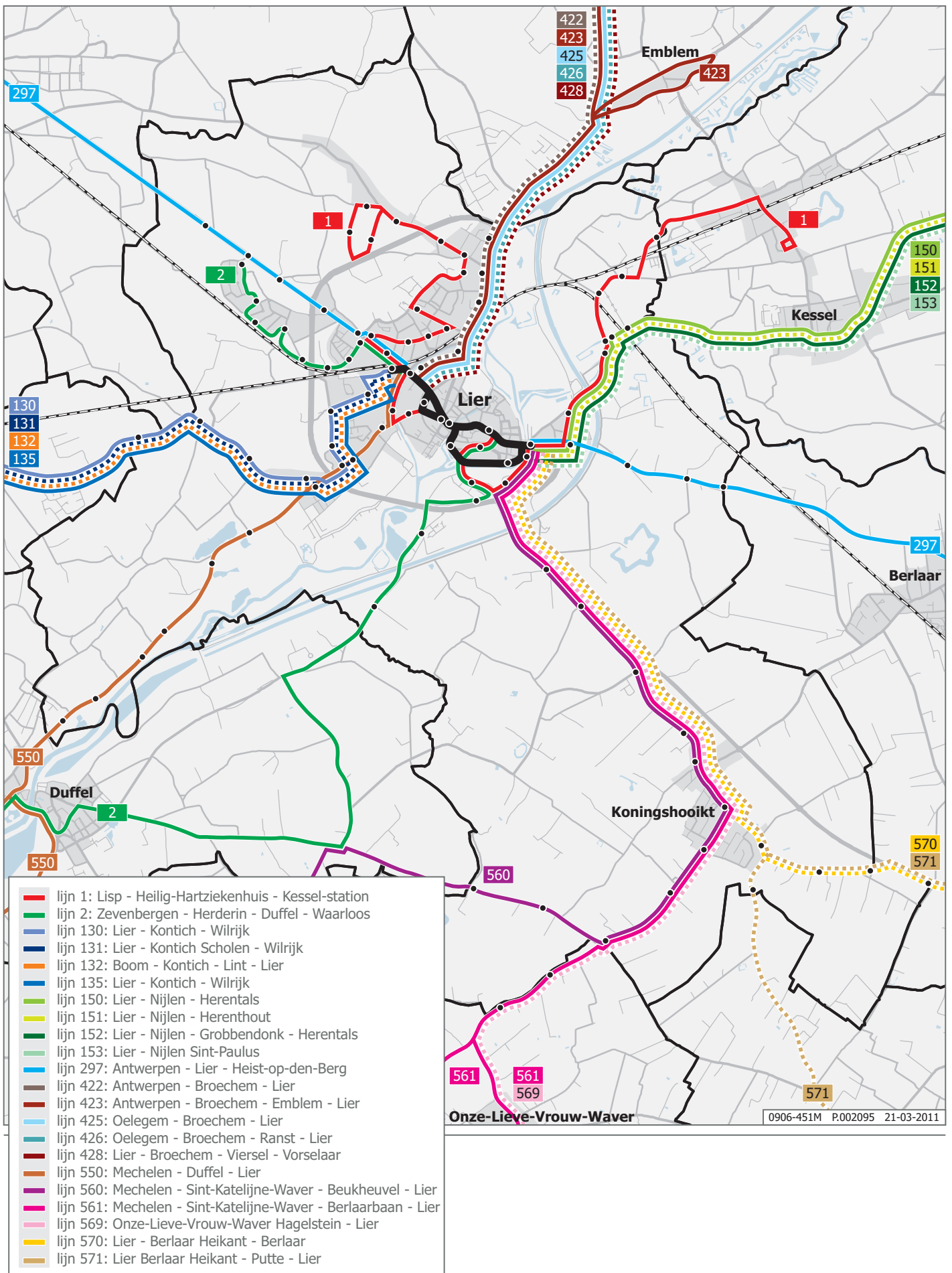
Figuur B5:
Wensstructuur fietsnetwerk

Bron:



0 500 1000 m

TRITEL



Mobiliteitsplan Lier

Figuur B6:
Overzicht huidige lijnvoering De Lijn

Bron:



0 500 1000 m

TRITEL



 voetgangerszone

hier kan je met de auto niet passeren:

 afgesloten

 grens voetgangerszone

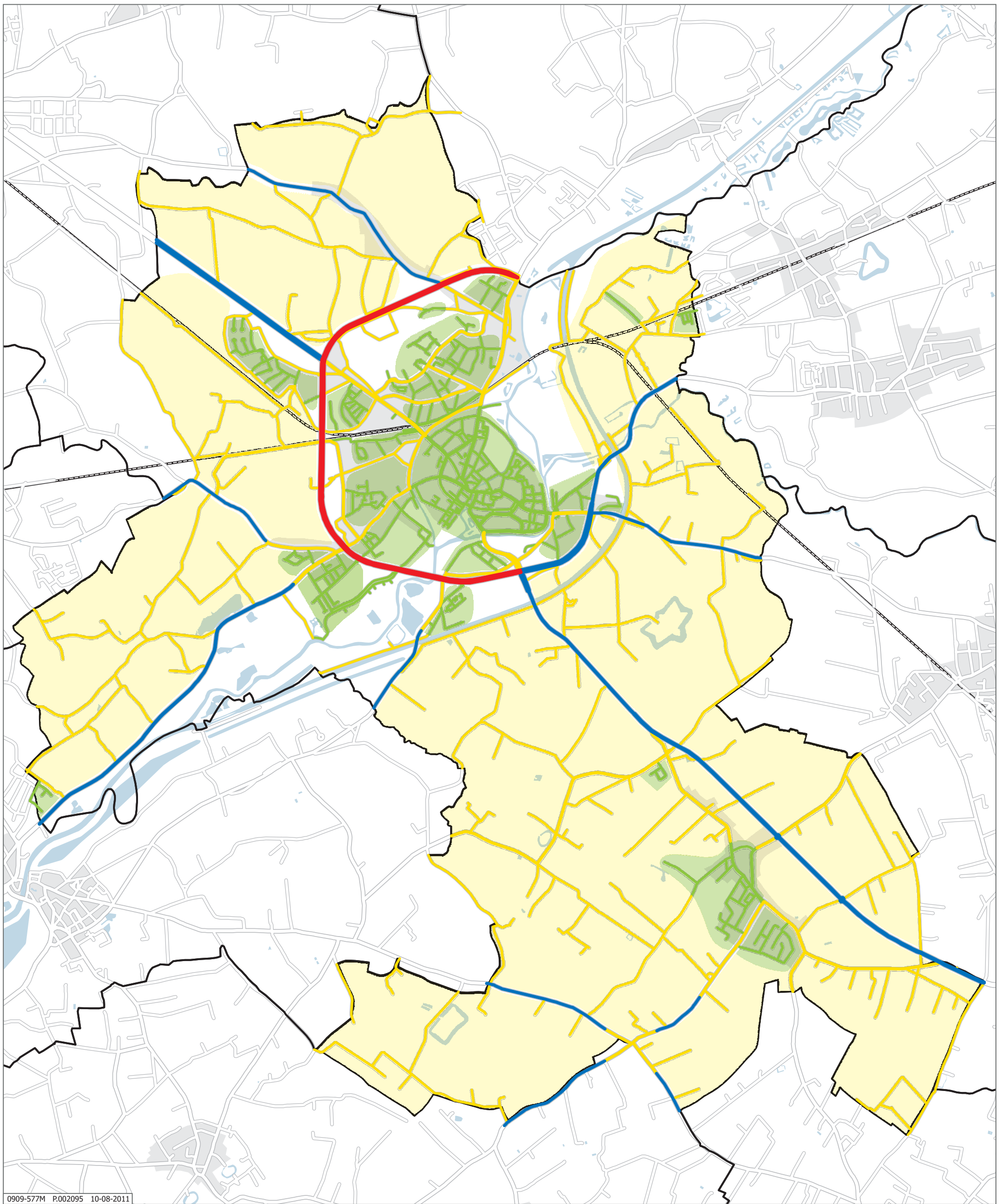
Mobiliteitsplan Lier

Figuur B7:
Gewenste verkeersstructuur Lier Centrum



0 200 400 m

TRITEL



- 90 km/u
- 70 km/u
- 50 km/u
- 30 km/u met deelgebieden voetgangersgebied en woonerf

Mobiliteitsplan Lier

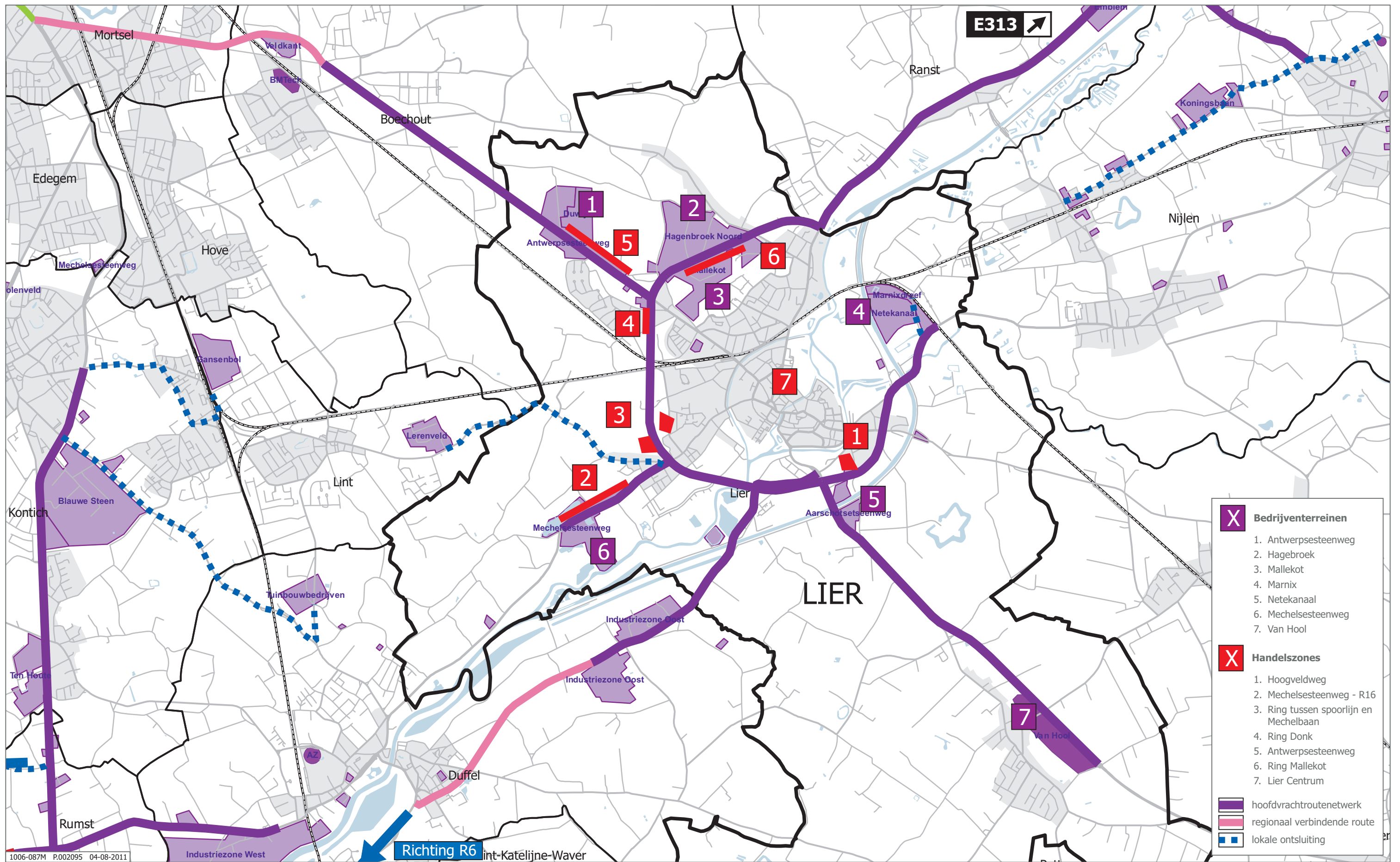
Figuur B8:
Snelheidsregimes

Bron:



0 500 1000 m





Mobiliteitsplan Lier

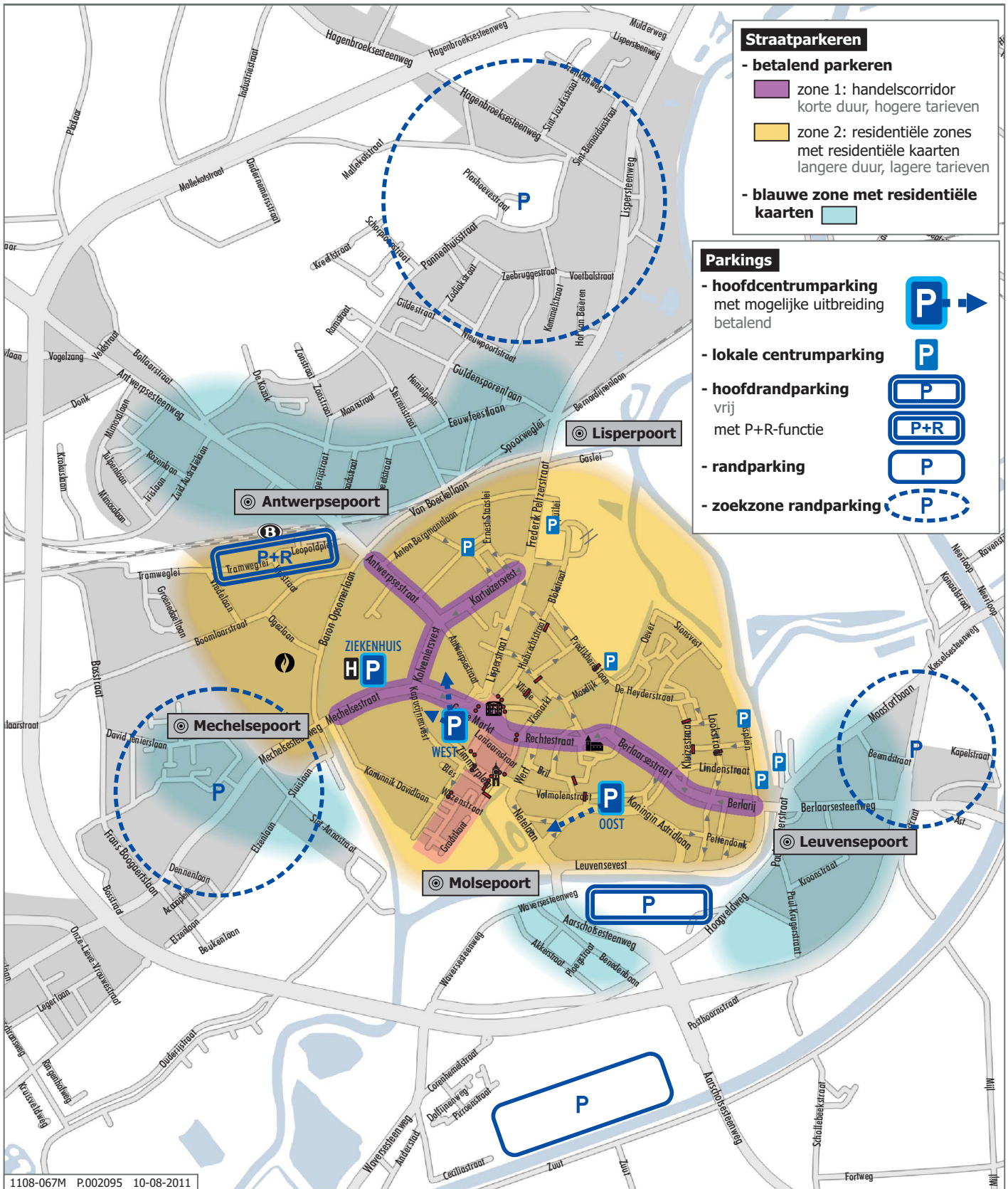
Figuur B9:
Routes zwaar vervoer

Bron:



0 500 1000 m





voetgangerszone

Mobiliteitsplan Lier

Figuur B10:
Wensstructuur parkeren Lier

Bron:



0 200 400 m

TRITEL

10.2 Bijlage 2: Voorstelling actieprogramma

De voorstelling van actieprogramma gebeurt aan de hand van de bijgevoegde tabellen waarin per werkdomein de belangrijkste actiepunten/maatregelen zijn opgenomen. Hieronder worden eerst de gebruikte afkortingen opgesomd.

Kolomnaam	Afkorting	Betekenis
Timing	G	Gerealiseerd
	IU	In uitvoering
	PER	Permanent op te volgen
	KT	Korte termijn – maximum 3 jaar
	MLT	Middellange termijn – 3 tot 6 jaar
	LT	Lange termijn - meer dan 6 jaar
BA/NA	BA	Bestaande actie (deze actie komt uit het bestaande mobiliteitsplan)
	NA	Nieuwe actie (deze actie is toegevoegd ikv verbreden/verdiepen)
Werkdomein	A	Ruimtelijke Structuur
	B	Verkeersstructuur
	C	Ondersteunende en Flankerende maatregelen

Tabel 16: Gebruikte afkortingen actietabel

Werkdomein Ruimtelijk beleid

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.1-1	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak op de markt brengen van bouwrijpe percelen	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Middel	Stad		C	BA
A.1-2	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak stimuleren optimaal gebruik bestaande gebouwen (Anderstad,...)	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Hoog	Stad (per jaar)		C	BA
A.1-3	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak stimuleren van inbreidingsprojecten	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Hoog	Stad (per project)		C	BA
A.1-4	Realisatie ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak woonuitbreidingsgebieden	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Hoog	Stad		C	BA
A.1-5	Koningshooikt als volwaardig hoofddorp uitbouwen	Koningshooikt centrum: Centrum			Middel	Stad		IU	BA
A.2-1	Niet verweefbare economische activiteiten concentreren op goed uitgeruste bedrijventerreinen	Lier: Bedrijventerrein			Middel	Stad		IU	BA
A.2-2	Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (station)	Lier binnen de ring: OV-knoop	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.2-3	Ontwikkelen stationsomgeving als poort tot de stad	Lier binnen de ring: OV-knoop	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VVM - De Lijn NMBS	MLT	BA
A.2-4	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier - beleid mbt herbestemmen van leegstaande monumenten ifv kernversterkend beleid dwz kleinhandel, horeca, socio-cultuur, dienstverlening	Lier binnen de ring: Centrum			Hoog	Stad		C	BA
A.2-5	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier: deeltaak stimuleren van wonen boven winkels	Lier binnen de Vesten: Centrum			Hoog	Stad		C	BA
A.2-6	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier: deeltaak geïntegreerd kernversterkend beleid binnen de vesten annex Baron Opsomerlaan en Leopoldplein	Lier binnen de Vesten: Centrum			Hoog	Stad		C	BA
A.2-7	Maximale verweving van functies in het woongebied	Lier binnen de ring: Centrum	Overkoepelend		Hoog	Vlaams Gewest		C	BA
A.3-1	Zone voor harde recreatie uitbouwen Hoge Velden tussen ring (R16) en Netekanaal	Deelgemeente Lier	Milieu		Middel	Stad		IO	BA
A.3-2	RUP Hippisch centrum Azelhof	Deelgemeente Koningshooikt: Recreatiezone	Overkoepelend		Laag	Stad		KT	BA
A.3-3	Uitdovingsbeleid mbt weekendverblijven	Lier: Gebiedsdekkend			Middel	Gewest		C	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.3-4	Het vrijwaren van de open ruimte	Deelgemeente Lier: Gebiedsdekkend			Hoog	Stad		G	BA
Werkdomein Verkeersnetwerken									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-1	Voetgangers- en fietsbruggetje over Nete aan Zaat (recreatieve fietsroute)	Lier binnen de Vesten: Centrum Nete Zaat	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
B.1-2	Voetgangers- en fietsbruggetje over Nete aan Nazareth-Zuid (recreatieve fietsroute)	Lier binnen de Vesten: Centrum Nete Nazareth-Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	NA
B.1-3	Heraanleg stationsomgeving	Lier binnen de ring: Stationsomgeving				Stad	VVM - De Lijn NMBS	MLT	BA
B.1-4	Heraanleg Binnenstad - Werf	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Werf				Stad		KT	BA
B.1-5	Heraanleg Binnenstad - wijk Brill	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Brill				Stad		KT	BA
B.1-6	Heraanleg Binnenstad - Berlaarsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Berlaarsestraat				Stad		MLT	BA
B.1-7	Heraanleg binnenstad - Rechtestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Rechtestraat				Stad		MLT	BA
B.1-8	Heraanleg binnenstad - 't Looks	Lier binnen de Vesten: Wegsegment 't Looks				Stad		G	BA
B.1-9	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Lintsesteenweg	Verkeersleefbaarheid			Stad		KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-10	Heraanleg binnenstad - Vismarkt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Vismarkt				Stad		MLT	BA
B.1-11	Heraanleg binnenstad - Antwerpsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Antwerpsestraat (brede)				Stad		G	BA
B.1-12	Fiets- en voetgangersbrug	Lier binnen de ring: Kruispunt over Vesten ter hoogte van Dungalhoefkazerne				Stad		?	BA
B.1-13	Heraanleg binnenstad - Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Grote Markt	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		IU	BA
B.1-14	Heraanleg binnenstad - omgeving Sint-Gummaruskerk	Lier binnen de Vesten: Wegsegment omgeving Sint-Gummaruskerk				Stad		MLT	BA
B.1-15	Heraanleg Antwerpsesteenweg binnen de Ring	Lier binnen de ring: Wegsegment Antwerpsesteenweg N10	Verkeersleefbaarheid			Stad	MOW - AWV	LT	BA
B.1-16	Snelheidsremmende maatregelen	Lier buiten de ring: Wegsegment Tuinweg	Verkeersveiligheid			Stad		G	BA
B.1-17	Voetgangersdoorsteken	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid			Stad		C	BA
B.1-18	Heraanleg Sander De Vosstraat	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Sander De Vosstraat	Verkeersleefbaarheid			Stad		KT	BA
B.1-19	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Kesselsesteenweg N13	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWV		KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-20	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Berlaarsesteenweg	Verkeersleefbaarheid			Stad		MLT	BA
B.1-21	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWW		MLT	BA
B.1-22	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Waversesesteenweg N108	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWW		KT	BA
B.1-23	Creatie poorten verblijfsgebieden Mechelsesteenweg t.h. van Oud-Strijderslaan	Lier buiten de ring: Wegsegment Mechelsesteenweg N14	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWW	Stad	KT	BA
B.2-1	Beveiligen oversteken recreatieve fietsroutes	Lier: Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Laag	Stad		MLT	NA
B.2-2	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes	Lier binnen de Vesten: Kruispunt Gasthuisvest - A. Vanderpoortenlaan				Stad		MLT	BA
B.2-3	Fiets- en voetgangersbrug Leuvensevest	Lier binnen de ring: Kruispunt over de Vesten, ter hoogte van Bloemmolens Hellemans				Stad		MLT	BA
B.2-4	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - wegdek Kolveniersvest	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Kolveniersvest				Stad		G	BA
B.2-5	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Grote Markt				Stad		IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-6	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Werf	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Werf				Stad		KT	BA
B.2-7	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Rechtestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Rechtestraat				Stad	Provincie	MLT	BA
B.2-8	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - omgeving Sint-Gummaruskerk	Lier binnen de Vesten: Wegsegment omgeving Sint-Gummaruskerk				Stad		MLT	BA
B.2-9	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Berlaarsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Berlaarsestraat				Stad		MLT	BA
B.2-10	Opheffen missing link: fiets-o-strade richting Antwerpen	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 15 - richting Antwerpen tussen Smedenstraat en E Claeslaan	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	MLT	NA
B.2-11	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - 't Looks	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Lindenstraat - Sionsvest deel 't Looks				Stad		G	BA
B.2-12	Creatie fietsverbinding (functionele route) Veemarkt	Lier binnen de ring: Wegsegment tussen brug Veemarkt en Maasfortbaan				Stad	Provincie MOW - AWW	KT	BA
B.2-13	Auto-arm maken Maasfortbaan om functionele route mogelijk te maken	Lier binnen de ring: Wegsegment Maasfortbaan				Stad		G	BA
B.2-14	Dubbelrichtingsfietspad (functionele fietsroute) verbeteren	Lier buiten de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg brug over Netekanaal				Stad	Waterwegen & Zeekanal Provincie NMBS	KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-15	Fiets en voetgangersbrug	Deelgemeente Lier: over vesten naar Nazarethgebied				Stad		KT	BA
B.2-16	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Kluizeplein deel 't Looks				Stad		G	BA
B.2-17	Dubbelrichtingsfietspad: fiets-o-strade vanuit Lint	Deelgemeente Lier: Wegsegment Tuinweg (onder R16 door)				Stad	Provincie	G	BA
B.2-19	Beveiligen kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt Mechelsesteenweg - Lintsesteenweg N14				MOW - AWW	Stad	KT	BA
B.2-20	Beveiliging oversteek	Deelgemeente Lier: Kruispunt Mechelsesteenweg - 't Sas N14				MOW - AWW	Stad	KT	BA
B.2-21	Beveiliging oversteek	Lier buiten de ring: Kruispunt Waversesesteenweg - Herderin N108 (verlichting - verhoging)			Hoog	MOW - AWW		KT	BA
B.2-22	Verbetering dubbelrichtingsfietspaden	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Aarschotsesesteenweg N10 tussen Liersebaan en grens Berlaar				MOW - AWW		G	BA
B.2-23	Enkelrichtingsfietspaden Bist (alternatieve route)	Deelgemeente Lier				Stad	Provincie MOW - AWW	MLT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-24	Verlichting fietsroute	Deelgemeente Lier: route Bernardijnenlaan				Stad		G	BA
B.2-25	Aanleg fiets-o-strade	Deelgemeente Lier: Wegsegment Tuinweg - Vinkenstraat - Boechoutse Steenweg				Stad	Provincie	G	BA
B.2-26	Opheffen missing link : fiets-o-strade naar Antwerpen	Lier binnen de ring: Wegsegment spoorlijn 15/16 tussen Zuid- Australiëlaan en station - noordzijde spoor	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	KT	NA
B.2-27	Onderzoek mogelijke fietsdoorsteek (in samenhang met het project Trage Wegen)	Lier buiten de ring: Wegsegment tussen spoorlijn 16 richting Herentals en Netedijk	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
B.2-28	Opheffen missing link: fiets-o-strade naar Heist-op-den-Berg	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 16 richting Heist-op- den-Berg vanaf splitsing lijn 15 en 16	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	KT	NA
B.2-29	Opheffen missing link: fiets-o-strade richting Herentals	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 15 richting Herentals - vanaf splitsing lijn 15 en 16	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	KT	NA
B.2-30	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Kesselsesteenweg N13 tussen kanaal en grens Kessel	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-31	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg tussen kanaal en grens Berlaar	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	KT	NA
B.2-32	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd aanliggend (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Sander de Vosstraat tussen Putsesteenweg en Aarschotsesteenweg			Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	KT	NA
B.2-33	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd aanliggend / vrijliggend (functionele fietsroute)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Mechelbaan van Fruithoflaan tot grens Duffel	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	KT	NA
B.2-34	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele fietsroute)	Lier: Wegsegment Aarschotsesteenweg van Schollebeekstraat tot Liersebaan	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	KT	NA
B.2-35	Heraanleg fietspaden - wensbeeld: vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Waversesesteenweg - Oude Liersebaan zuidzijde kanaal	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	IU	BA
B.2-36	Heraanleg fietspaden - wensbeeld: vrijliggend (functionele fietsroute)	Lier buiten de ring: Wegsegment Lintsesteenweg	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	KT	BA
B.2-37	Opheffen missing link (alternatieve route)	Lier binnen de ring: Wegsegment fietsroute Bogerse Velden tussen Pannenhuisstraat en Hagebroeksesteenweg	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-38	Opheffen missing link (functionele route)	Lier buiten de ring: Kruispunt R16 kruising tussen Mallekotstraat en Plaslaar	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	G	NA
B.2-39	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Antwerpsesteenweg R16	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	KT	NA
B.2-40	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Mechelsesteenweg R16	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	KT	BA
B.2-41	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Aarschotsesteenweg R16 ongelijkvloerse kruising	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	MLT	BA
B.2-42	Aanleg fietspaden Kesselsesteenweg (functionele route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Kesselsesteenweg / Maasfortbaan N13	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	MOW - AWW	KT	NA
B.2-43	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (fiets-o-strade / functionele route)	Lier binnen de ring: Kruispunt Kruising spoorlijn / Lispersesteenweg / Bernardijnenlaan / Guldensporenlaan	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	NMBS	MLT	NA
B.2-44	Heraanleg fietstunnel station (in kader van masterplan Stationsomgeving)	Lier binnen de ring: Stationsomgeving	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VVM - De Lijn NMBS	MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-45	Aanleg fietsweg (fiets-o-strade)	Deelgemeente Lier: Spoorlijn 16 tussen splitsing spoorlijnen 15-16 en Kesselsesteenweg	Bereikbaarheid		Middel	Provincie		MLT	NA
B.2-46	Aanleg fietsbrug (fiets-o-strade)	Deelgemeente Lier: Kruispunt spoorlijn 16 / Grote Nete	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	?	NA
B.2-47	Aanleg fietsweg	Deelgemeente Lier: Wegsegment spoorlijn 16 tussen Spoorweglei en grens Berlaar	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	?	NA
B.2-48	Aanleg fietsweg	Deelgemeente Lier: Wegsegment spoorlijn 15 (richting Herentals) tussen splitsing lijnen 15-16 en grens Nijlen	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	?	NA
B.2-49	Aanleg fietspaden (? Zone 30 ?) (fiets-o-strade)	Lier binnen de ring: Wegsegment Spoorweglei	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	?	NA
B.2-50	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Lier binnen de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg tussen Vesten en R16	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWW	?	NA
B.2-51	Aanleg fietspad - wensbeeld verhoogd (alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Nazarethdreef - Achtransbrug	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWW	?	NA
B.2-52	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Beukheuvel	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWW	?	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-53	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Putsesteenweg	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie MOW - AWW	?	NA
B.2-54	Heraanleg fietspad - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Mechelsesteenweg N14	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie MOW - AWW	?	NA
B.2-55	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Antwerpsesteenweg N10 tussen station en Guido Gezellelaan	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie MOW - AWW	?	NA
B.2-56	Aanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele / alternatieve route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Bist	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWW	?	NA
B.2-57	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Ring rond Lier R16	Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWW	Stad Provincie	?	BA
B.2-58	Invoeren zone 30 in kader van veiligheid voor fietsers	Lier binnen de ring: Wegsegment Spoorweglei	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		KT	NA
B.2-59	Invoeren zone 30 in kader van veiligheid voor fietsers	Lier binnen de ring: Wegsegment Maasfortbaan	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		KT	NA
B.2-60	Screening fietsinfrastructuur BFF	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Stad	KT	NA
B.3-1	Overstappunt Grote Markt (bij heraanleg Grote Markt)	Lier binnen de Vesten: OV-knoop Grote Markt	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		IU	BA
B.3-2	Latere treinbediening Lier-Antwerpen	Bovenlokaal	Verkeersveiligheid		Hoog	NMBS-groep		KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.3-3	Latere treinbediening naar Mechelen/Brussel	Bovenlokaal	Verkeersveiligheid		Middel	NMBS-groep		KT	NA
B.3-4	Verlengen Buslijn 1 in bedrijvzone Duwijck	Lier buiten de ring			Hoog	VVM - De Lijn		KT	NA
B.3-5	Herbekijken haltemogelijkheden lijn 1 aan Veemarkt	Lier binnen de ring: OV-knoop Veemarkt	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	KT	NA
B.3-6	Aanpassing snelheid busverkeer	Lier binnen de Vesten: Centrum Grote Markt - Antwerpsestraat	Verkeersleefbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn	Stad	KT	NA
B.3-7	Screening kwaliteit bushaltes en aanpassingen indien nodig	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	C	NA
B.3-8	Extra ritten tussen Lier en Koningshooikt bekijken	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VVM - De Lijn	KT	NA
B.3-9	Stedelijke buslijn Hagenbroek-centrum - Mol - Kloosterheide	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid			Stad	VVM - De Lijn	G	BA
B.3-10	Stedelijke buslijn Zevenbergen - Mol - Herdering	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid			Stad	VVM - De Lijn	G	BA
B.3-11	Uitwerking lijnvoering met minder hinder op de Grote Markt	Bovenlokaal: Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn	Stad Buurgemeenten	KT	NA
B.3-12	Aanbod regionaal treinverkeer - Turnhout - Lier - Mechelen - Brussel: verhoging aanbod	Bovenlokaal: spoorlijn 15 verhogen frequentie tot 2 per uur (thans enkel extra trein rond 7.30u)	Bereikbaarheid			NMBS		KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.3-13	Aanbod regionaal treinverkeer - Lier - Antwerpen: cadans verbetering	Bovenlokaal: spoorlijn 15 een trein elke 15 min.	Bereikbaarheid			NMBS		KT	BA
B.3-14	Vrije busbaan Mechelsesteenweg naar R16	Lier binnen de ring: Wegsegment Mechelsesteenweg (richting R16)			Hoog	Provincie		KT	BA
B.3-15	Verder optimaliseren van de lijnvoering - beperken hinder Grote Markt	Bovenlokaal	Verkeersleefbaarheid		Middel	VVM - De Lijn	Stad	LT	BA
B.4-1	Optimalisatie kruispunt Ring - Aarschotsesteenweg - Hoogveldweg verlengen aanloopstroken en optimalisatie lichtenregeling	Lier: Kruispunt	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW		KT	NA
B.4-2	Implementeren aangepaste circulatie binnenstad in kader van voetgangerzone Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Centrum	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		G	NA
B.4-3	Herorganisatie N10 (Lier - Antwerpen) volgens rechts-rechtsuit principe	Bovenlokaal: N10 buiten de Ring				MOW - AWW	Provincie	KT	BA
B.4-4	Heraanleg kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Lispersteenweg R16				MOW - AWW		?	BA
B.4-5	Sluiten middenberm	Deelgemeente Lier: Wegsegment ring R16 ter hoogte van Donk	Verkeersveiligheid			MOW - AWW		G	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-6	Herinrichting gevaarlijk kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Antwerpsesteenweg R16	Verkeersveiligheid			MOW - AWW		G	BA
B.4-7	Ongelijkvloerse kruising met rotonde	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Mechelsesteenweg R16	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Provincie	KT	BA
B.4-8	Heraanleg wegsegment	Lier: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10 tussen brug Netekanaal en Liersebaan				MOW - AWW		KT	BA
B.4-9	Ontsluiting recreatiezone Hoge Velden tussen ring en Netekanaal	Lier buiten de ring: Recreatiezone			Hoog	Stad		KT	BA
B.4-10	Nieuwe ontsluiting station	Lier binnen de ring: Wegsegment wegeninfrastructuur tussen R16 en Leopoldplein				Stad		KT	BA
B.4-11	Sluiting middenberm (in kader van ontsluiting station)	Lier binnen de ring: Wegsegment ring R16 thv Boomlaarstraat				MOW - AWW		KT	BA
B.4-12	Verbreiding weg tot dubbelrichting	Lier binnen de ring: Wegsegment Beukenlaan				Stad		MLT	NA
B.4-13	Verlenging Elzenlaan	Lier binnen de ring: Wegsegment Elezenlaan				Stad		KT	BA
B.4-14	Wegenis uitbreiding bedrijvzone Duwijck	Lier buiten de ring: Bedrijventerrein				Stad		IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-15	Ongelijkvloerse kruising spoorlijn	Lier buiten de ring: Kesselsesteenweg				Stad	NMBS	LT	BA
B.4-16	Heraanleg kruispunt Ring - Lispersteenweg	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Lispersteenweg R16	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWW	Stad	MLT	NA
B.5-1	Grote omleidingsweg Koningshooikt zwaar verkeer	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment omleidingsweg rond centrum Koningshooikt	Verkeersleefbaarheid			Stad	Putte Provincie OLV-Waver	LT	BA
B.6-1	Uitbreiding parking P&R	Deelgemeente Lier: Stationsomgeving parking station				Stad	NMBS	MLT	BA
B.6-2	Parkeersignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				Stad		IU	BA
B.6-3	Optimalisatie parkeerregimes	Lier binnen de ring			Hoog	Stad		C	BA
B.6-4	Uitbouw parking KTA	Lier binnen de Vesten	Bereikbaarheid		Laag	Stad		KT	NA
B.6-5	Realisatie bijkomende randparkings	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
B.6-6	Uitbreiding parking ziekenhuis (werknemers - bezoekers)	Lier binnen de Vesten: Centrum Heilig Hart Ziekenhuis	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Heilig Hart Ziekenhuis		MLT	NA
B.6-7	Uitbreiding parking Keyersshof (compensatie ppl Grote Markt)	Lier binnen de Vesten: Centrum P Keyersshof	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		KT	NA
B.6-8	Zoeken afstandsparkings voor grote evenementen	Lier binnen de Vesten: Gebiedsdekkend Grote Markt	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA

Werkdomein Flankerende maatregelen									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-1	Onderzoek vervoersmanagement bij scholen	Lier: Niet relevant				Stad	Scholen	G	BA
C.1-2	Bedrijfsvervoerplan Van Hool	Lier: Niet relevant				Stad	Van Hool	G	BA
C.1-3	Bedrijfsvervoerplannen bedrijven Hagenbroek	Lier: Niet relevant				Stad	Bedrijven	KT	BA
C.3-1	Sensibilisatiecampagne scholen	Lier: Niet relevant				Stad	Scholen	C	BA
C.3-2	Info handelaars en attractiepolen over beste route via juiste poort voor fietsers en autoverkeer	Lier: Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
C.3-3	Info- en overlegvergaderingen Mobiliteitsplan	Lier: Niet relevant				Stad		C	BA
C.3-4	Informatiebrochure parkeerplan	Lier: Niet relevant				Stad		C	BA
C.3-5	Informatiebrochure fietsplan	Lier: Niet relevant				Stad		C	BA
C.3-6	Informatiecampagne openbaar vervoer	Lier: Niet relevant				Stad	VVM - De Lijn	C	BA
C.3-7	Informatiebrochure Mobiliteitsplan	Lier: Niet relevant				Stad		KT	BA
C.3-8	Bedrijven aansporen de gewenste vrachtroutes op te nemen in hun communicatie	Lier: Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Bedrijven	C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.4-1	Controle beperking vrachtverkeer in het centrum	Lier binnen de ring: Centrum				Politie		C	BA
C.4-2	Parkeercontroles	Lier: Centrum				Parkeerbedrijf	Politie	C	BA
C.4-3	Snelheidscontroles	Lier: Gebiedsdekkend				Politie		C	BA
C.5-1	Fietsroutesignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				Stad	MOW - AWW	KT	BA
C.5-2	Parkeersignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				Stad	MOW - AWW	KT	BA
C.5-3	Signalisatie op kruispunten van de R16 met aanduiding stadspoorten	Lier: Wegsegment ring R16				Stad	MOW - AWW	G	BA
C.5-4	Vertalen gewenste routes vrachtverkeer naar concrete bewegwijzering	Lier: Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
C.5-5	Aanpassen bewegwijzering ifv nieuwe circulatie centrum	Lier binnen de ring: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
C.6-1	Jaarlijkse afstemming voortgang mobiliteitsplan met externe partners (samenstelling zoals GBC)	Lier: Niet relevant	Overkoepelend		Hoog	Stad	VVM - De Lijn Provincie Politie	C	NA
C.6-2	Opvolging voortgang mobiliteitsplan in Plangroep Verkeer en Mobiliteitscommissie	Lier: Niet relevant	Overkoepelend		Hoog	Stad		C	NA
C.7-1	Monitoring kwaliteit halte-infrastructuur	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	C	NA
C.7-2	Monitoring kwaliteit voetpaden en doorsteken	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.7-3	Monitoring kwaliteit fietsenstallingen	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsersbond	C	NA
C.7-4	Monitoring kwaliteit fietspaden	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsersbond	C	NA
C.7-5	Monitoring parkeerdruk Lier centrum	Lier binnen de ring: Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Parkeerbedrijf	C	NA
C.7-6	Monitoring parkeerdruk op voorziene vrachtwagenparkings	Deelgemeente Lier: Andere vrachtparkings	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	NA
C.7-7	Monitoring sluipverkeer routes rond ring (in kader van werken ring en nieuwe situatie)	Deelgemeente Lier: Wegsegment verschillende wegsegmenten rondom R16	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	NA

Takenprogramma per initiatiefnemer

TRITEL

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Gewest		A.3-3	Uitdovingsbeleid mbt weekendverblijven	Lier: Gebiedsdekkend			Middel	C	BA
Heilig Hart Ziekenhuis		B.6-6	Uitbreiding parking ziekenhuis (werknemers - bezoekers)	Lier binnen de Vesten: Centrum Heilig Hart Ziekenhuis		Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	NA
MOW - AWW		B.1-19	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Kesselsesteenweg N13		Verkeersleefbaarheid		KT	BA
MOW - AWW		B.1-21	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10		Verkeersleefbaarheid		MLT	BA
MOW - AWW		B.1-22	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Waverssesteenweg N108		Verkeersleefbaarheid		KT	BA
MOW - AWW	Stad	B.1-23	Creatie poorten verblijfsgebieden Mechelsesteenweg t.h. van Oud-Strijderslaan	Lier buiten de ring: Wegsegment Mechelsesteenweg N14		Verkeersleefbaarheid		KT	BA
MOW - AWW	Stad	B.2-19	Beveiligen kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt Mechelsesteenweg - Lintsesteenweg N14				KT	BA
MOW - AWW	Stad	B.2-20	Beveiliging oversteek	Deelgemeente Lier: Kruispunt Mechelsesteenweg - 't Sas N14				KT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW		B.2-21	Beveiliging oversteek	Lier buiten de ring: Kruispunt Waversesteenweg - Herderin N108 (verlichting - verhoging)			Hoog	KT	BA
MOW - AWW		B.2-22	Verbetering dubbelrichtingsfietspaden	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10 tussen Liersebaan en grens Berlaar				G	BA
MOW - AWW	Stad	B.2-39	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Antwerpsesteenweg R16		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
MOW - AWW	Stad	B.2-40	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Mechelsesteenweg R16		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	BA
MOW - AWW	Stad	B.2-41	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Aarschotsesteenweg R16 ongelijkvloerse kruising		Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	BA
MOW - AWW	Stad Provincie	B.2-57	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Ring rond Lier R16		Verkeersveiligheid	Middel	?	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW		B.4-1	Optimalisatie kruispunt Ring - Aarschotsesteenweg - Hoogveldweg verlengen aanloopstroken en optimalisatie lichtenregeling	Lier: Kruispunt		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
MOW - AWW		B.4-11	Sluiting middenberm (in kader van ontsluiting station)	Lier binnen de ring: Wegsegment ring R16 thv Boomlaarstraat				KT	BA
MOW - AWW	Stad	B.4-16	Heraanleg kruispunt Ring - Lispersteenweg	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Lispersteenweg R16		Verkeersleefbaarheid		MLT	NA
MOW - AWW	Provincie	B.4-3	Herorganisatie N10 (Lier - Antwerpen) volgens rechts-rechtsuit principe	Bovenlokaal: N10 buiten de Ring				KT	BA
MOW - AWW		B.4-4	Heraanleg kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Lispersteenweg R16				?	BA
MOW - AWW		B.4-5	Sluiten middenberm	Deelgemeente Lier: Wegsegment ring R16 ter hoogte van Donk		Verkeersveiligheid		G	BA
MOW - AWW		B.4-6	Herinrichting gevaarlijk kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Antwerpsesteenweg R16		Verkeersveiligheid		G	BA
MOW - AWW	Provincie	B.4-7	Ongelijkvloerse kruising met rotonde	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Mechelsesteenweg R16		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW		B.4-8	Heraanleg wegsegment	Lier: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10 tussen brug Netekanaal en Liersebaan				KT	BA
NMBS		B.3-12	Aanbod regionaal treinverkeer - Turnhout - Lier - Mechelen - Brussel: verhoging aanbod	Bovenlokaal: spoorlijn 15 verhogen frequentie tot 2 per uur (thans enkel extra trein rond 7.30u)		Bereikbaarheid		KT	NA
NMBS		B.3-13	Aanbod regionaal treinverkeer - Lier - Antwerpen: cadans verbetering	Bovenlokaal: spoorlijn 15 een trein elke 15 min.		Bereikbaarheid		KT	BA
NMBS-groep		B.3-2	Latere treinbediening Lier-Antwerpen	Bovenlokaal		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
NMBS-groep		B.3-3	Latere treinbediening naar Mechelen/Brussel	Bovenlokaal		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Parkeerbedrijf	Politie	C.4-2	Parkeercontroles	Lier: Centrum				C	BA
Politie		C.4-1	Controle beperking vrachtverkeer in het centrum	Lier binnen de ring: Centrum				C	BA
Politie		C.4-3	Snelheidscontroles	Lier: Gebiedsdekkend				C	BA
Provincie		B.2-45	Aanleg fietsweg (fiets-ostrade)	Deelgemeente Lier: Spoorlijn 16 tussen splitsing spoorlijnen 15-16 en Kesselsesteenweg		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	B.2-46	Aanleg fietsbrug (fiets-ostrade)	Deelgemeente Lier: Kruispunt spoorlijn 16 / Grote Nete		Bereikbaarheid	Middel	?	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Provincie	Stad	B.2-60	Screening fietsinfrastructuur BFF	Lier: Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Provincie		B.3-14	Vrije busbaan Mechelsesteenweg naar R16	Lier binnen de ring: Wegsegment Mechelsesteenweg (richting R16)			Hoog	KT	BA
Stad		A.1-1	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak op de markt brengen van bouwrijpe percelen	Lier: Gebiedsdekkend		Overkoepelend	Middel	C	BA
Stad		A.1-4	Realisatie ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak woonuitbreidingsgebieden	Lier: Gebiedsdekkend		Overkoepelend	Hoog	C	BA
Stad		A.1-5	Koningshooikt als volwaardig hoofddorp uitbouwen	Koningshooikt centrum: Centrum			Middel	IU	BA
Stad		A.2-1	Niet verweefbare economische activiteiten concentreren op goed uitgeruste bedrijventerreinen	Lier: Bedrijventerrein			Middel	IU	BA
Stad		A.2-2	Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (station)	Lier binnen de ring: OV-knoop		Bereikbaarheid	Hoog	IU	BA
Stad	VVM - De Lijn NMBS	A.2-3	Ontwikkelen stationsomgeving als poort tot de stad	Lier binnen de ring: OV-knoop		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		A.2-4	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier - beleid mbt herbestemmen van leegstaande monumenten ifv kernversterkend beleid dwz kleinhandel, horeca, socio-cultuur, diensteverlening	Lier binnen de ring: Centrum			Hoog	C	BA
Stad		A.2-5	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier: deeltaak stimuleren van wonen boven winkels	Lier binnen de Vesten: Centrum			Hoog	C	BA
Stad		A.2-6	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier: deeltaak geïntegreerd kernversterkend beleid binnen de vesten annex Baron Opsomerlaan en Leopoldplein	Lier binnen de Vesten: Centrum			Hoog	C	BA
Stad		A.3-1	Zone voor harde recreatie uitbouwen Hoge Velden tussen ring (R16) en Netekanaal	Deelgemeente Lier		Milieu	Middel	IO	BA
Stad		A.3-2	RUP Hippisch centrum Azelhof	Deelgemeente Koningshooikt: Recreatiezone		Overkoepelend	Laag	KT	BA
Stad		A.3-4	Het vrijwaren van de open ruimte	Deelgemeente Lier: Gebiedsdekkend			Hoog	G	BA
Stad		B.1-1	Voetgangers- en fietsbruggetje over Nete aan Zaat (recreatieve fietsroute)	Lier binnen de Vesten: Centrum Nete Zaat		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.1-10	Heraanleg binnenstad - Vismarkt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Vismarkt				MLT	BA
Stad		B.1-11	Heraanleg binnenstad - Antwerpsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Antwerpsestraat (brede)				G	BA
Stad		B.1-12	Fiets- en voetgangersbrug	Lier binnen de ring: Kruispunt over Vesten ter hoogte van Dungalhoefkazerne				?	BA
Stad		B.1-13	Heraanleg binnenstad - Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Grote Markt		Verkeersleefbaarheid	Hoog	IU	BA
Stad		B.1-14	Heraanleg binnenstad - omgeving Sint-Gummaruskerk	Lier binnen de Vesten: Wegsegment omgeving Sint-Gummaruskerk				MLT	BA
Stad	MOW - AWW	B.1-15	Heraanleg Antwerpsesteenweg binnen de Ring	Lier binnen de ring: Wegsegment Antwerpsesteenweg N10		Verkeersleefbaarheid		LT	BA
Stad		B.1-16	Snelheidsremmende maatregelen	Lier buiten de ring: Wegsegment Tuinweg		Verkeersveiligheid		G	BA
Stad		B.1-17	Voetgangersdoorsteken	Lier: Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid		C	BA
Stad		B.1-18	Heraanleg Sander De Vosstraat	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Sander De Vosstraat		Verkeersleefbaarheid		KT	BA
Stad		B.1-2	Voetgangers- en fietsbruggetje over Nete aan Nazareth-Zuid (recreatieve fietsroute)	Lier binnen de Vesten: Centrum Nete Nazareth-Zuid		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.1-20	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Berlaarsesteenweg		Verkeersleefbaarheid		MLT	BA
Stad	VVM - De Lijn NMBS	B.1-3	Heraanleg stationsomgeving	Lier binnen de ring: Stationsomgeving				MLT	BA
Stad		B.1-4	Heraanleg Binnenstad - Werf	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Werf				KT	BA
Stad		B.1-5	Heraanleg Binnenstad - wijk Brill	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Brill				KT	BA
Stad		B.1-6	Heraanleg Binnenstad - Berlaarsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Berlaarsestraat				MLT	BA
Stad		B.1-7	Heraanleg binnenstad - Rechtestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Rechtestraat				MLT	BA
Stad		B.1-8	Heraanleg binnenstad - 't Looks	Lier binnen de Vesten: Wegsegment 't Looks				G	BA
Stad		B.1-9	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Lintsesteenweg		Verkeersleefbaarheid		KT	BA
Stad		B.2-1	Beveiligen oversteken recreatieve fietsroutes	Lier: Gebiedsdekkend		Verkeersveiligheid	Laag	MLT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-10	Opheffen missing link: fiets-o-strade richting Antwerpen	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 15 - richting Antwerpen tussen Smedenstraat en E Claeslaan		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.2-11	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - 't Looks	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Lindenstraat - Sionsvest deel 't Looks				G	BA
Stad	Provincie MOW - AWW	B.2-12	Creatie fietsverbinding (functionele route) Veemarkt	Lier binnen de ring: Wegsegment tussen brug Veemarkt en Maasfortbaan				KT	BA
Stad		B.2-13	Auto-arm maken Maasfortbaan om functionele route mogelijk te maken	Lier binnen de ring: Wegsegment Maasfortbaan				G	BA
Stad	Waterwegen & Zeekanal Provincie NMBS	B.2-14	Dubbelrichtingsfietspad (functionele fietsroute) verbeteren	Lier buiten de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg brug over Netekanaal				KT	BA
Stad		B.2-15	Fiets en voetgangersbrug	Deelgemeente Lier: over vesten naar Nazarethgebied				KT	BA
Stad		B.2-16	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Kluizeplein deel 't Looks				G	BA
Stad	Provincie	B.2-17	Dubbelrichtingsfietspad: fiets-o-strade vanuit Lint	Deelgemeente Lier: Wegsegment Tuinweg (onder R16 door)				G	BA
Stad		B.2-2	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes	Lier binnen de Vesten: Kruispunt Gasthuisvest - A. Vanderpoortenlaan				MLT	BA
Stad	Provincie MOW - AWW	B.2-23	Enkelrichtingsfietspaden Bist (alternatieve route)	Deelgemeente Lier				MLT	BA
Stad		B.2-24	Verlichting fietsroute	Deelgemeente Lier: route Bernardijnenlaan				G	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	Provincie	B.2-25	Aanleg fiets-o-strade	Deelgemeente Lier: Wegsegment Tuinweg - Vinkenstraat - Boechoutse Steenweg				G	BA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-26	Opheffen missing link : fiets- o-strade naar Antwerpen	Lier binnen de ring: Wegsegment spoorlijn 15/16 tussen Zuid- Australiëlaan en station - noordzijde spoor		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Stad		B.2-27	Onderzoek mogelijke fietsdoorsteek (in samenhang met het project Trage Wegen)	Lier buiten de ring: Wegsegment tussen spoorlijn 16 richting Herentals en Netedijk		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-28	Opheffen missing link: fiets- o-strade naar Heist-op-den- Berg	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 16 richting Heist-op- den-Berg vanaf splitsing lijn 15 en 16		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-29	Opheffen missing link: fiets- o-strade richting Herentals	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 15 richting Herentals - vanaf splitsing lijn 15 en 16		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad		B.2-3	Fiets- en voetgangersbrug Leuvensevest	Lier binnen de ring: Kruispunt over de Vesten, ter hoogte van Bloemmolens Hellemans				MLT	BA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-30	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Kesselsesteenweg N13 tussen kanaal en grens Kessel		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-31	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg tussen kanaal en grens Berlaar		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-32	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd aanliggend (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Sander de Vosstraat tussen Putsesteenweg en Aarschotsesteenweg			Hoog	KT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-33	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd aanliggend / vrijliggend (functionele fietsroute)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Mechelbaan van Fruithoflaan tot grens Duffel		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-34	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele fietsroute)	Lier: Wegsegment Aarschotsesteenweg van Schollebeekstraat tot Liersebaan		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-35	Heraanleg fietspaden - wensbeeld: vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Waverssesteenweg - Oude Liersebaan zuidzijde kanaal		Verkeersveiligheid	Hoog	IU	BA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-36	Heraanleg fietspaden - wensbeeld: vrijliggend (functionele fietsroute)	Lier buiten de ring: Wegsegment Lintsesteenweg		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	BA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-37	Opheffen missing link (alternatieve route)	Lier binnen de ring: Wegsegment fietsroute Bogerse Velden tussen Pannenhuisstraat en Hagebroeksesteenweg		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	Provincie MOW - AWW	B.2-38	Opheffen missing link (functionele route)	Lier buiten de ring: Kruispunt R16 kruising tussen Mallekotstraat en Plasaar		Verkeersveiligheid	Hoog	G	NA
Stad		B.2-4	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - wegdek Kolveniersvest	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Kolveniersvest				G	BA
Stad	MOW - AWW	B.2-42	Aanleg fietspaden Kesselsesteenweg (functionele route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Kesselsesteenweg / Maasfortbaan N13		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Stad	NMBS	B.2-43	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (fiets-ostrade / functionele route)	Lier binnen de ring: Kruispunt Kruising spoorlijn / Lispersesteenweg / Bernardijnenlaan / Guldensporenlaan		Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA
Stad	VVM - De Lijn NMBS	B.2-44	Heraanleg fietstunnel station (in kader van masterplan Stationsomgeving)	Lier binnen de ring: Stationsomgeving		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	B.2-47	Aanleg fietsweg	Deelgemeente Lier: Wegsegment spoorlijn 16 tussen Spoorweglei en grens Berlaar		Bereikbaarheid	Middel	?	NA
Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	B.2-48	Aanleg fietsweg	Deelgemeente Lier: Wegsegment spoorlijn 15 (richting Herentals) tussen splitsing lijnen 15-16 en grens Nijlen		Bereikbaarheid	Middel	?	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	B.2-49	Aanleg fietspaden (? Zone 30 ?) (fiets-o-strade)	Lier binnen de ring: Wegsegment Spoorweglei		Verkeersveiligheid	Middel	?	NA
Stad		B.2-5	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Grote Markt				IU	BA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-50	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Lier binnen de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg tussen Vesten en R16		Verkeersveiligheid	Middel	?	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-51	Aanleg fietspad - wensbeeld verhoogd (alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Nazarethdreef - Achtransbrug		Verkeersveiligheid	Middel	?	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-52	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Beukheuvel		Verkeersveiligheid	Middel	?	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-53	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Putsesteenweg		Verkeersveiligheid	Laag	?	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-54	Heraanleg fietspad - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Mechelsesteenweg N14		Verkeersveiligheid	Laag	?	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-55	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Antwerpsesteenweg N10 tussen station en Guido Gezellelaan		Verkeersveiligheid	Laag	?	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.2-56	Aanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele / alternatieve route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Bist		Verkeersveiligheid	Middel	?	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.2-58	Invoeren zone 30 in kader van veiligheid voor fietsers	Lier binnen de ring: Wegsegment Spoorweglei		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Stad		B.2-59	Invoeren zone 30 in kader van veiligheid voor fietsers	Lier binnen de ring: Wegsegment Maasfortbaan		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad		B.2-6	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Werf	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Werf				KT	BA
Stad	Provincie	B.2-7	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Rechtestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Rechtestraat				MLT	BA
Stad		B.2-8	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - omgeving Sint-Gummaruskerk	Lier binnen de Vesten: Wegsegment omgeving Sint-Gummaruskerk				MLT	BA
Stad		B.2-9	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Berlaarsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Berlaarsestraat				MLT	BA
Stad		B.3-1	Overstappunt Grote Markt (bij heraanleg Grote Markt)	Lier binnen de Vesten: OV-knoop Grote Markt		Bereikbaarheid	Hoog	IU	BA
Stad	VVM - De Lijn	B.3-10	Stedelijke buslijn Zevenbergen - Mol - Herdering	Lier: Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid		G	BA
Stad	VVM - De Lijn	B.3-5	Herbekijken halte mogelijkheden lijn 1 aan Veemarkt	Lier binnen de ring: OV-knoop Veemarkt		Toegankelijkheid	Middel	KT	NA
Stad	VVM - De Lijn	B.3-7	Screening kwaliteit bushaltes en aanpassingen indien nodig	Lier: Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad	VVM - De Lijn	B.3-8	Extra ritten tussen Lier en Koningshooikt bekijken	Lier: Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	VVM - De Lijn	B.3-9	Stedelijke buslijn Hagenbroek-centrum - Mol - Kloosterheide	Lier: Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid		G	BA
Stad		B.4-10	Nieuwe ontsluiting station	Lier binnen de ring: Wegsegment wegeninfrastructuur tussen R16 en Leopoldplein				KT	BA
Stad		B.4-12	Verbreding weg tot dubbelrichting	Lier binnen de ring: Wegsegment Beukenlaan				MLT	NA
Stad		B.4-13	Verlenging Elzenlaan	Lier binnen de ring: Wegsegment Elezenlaan				KT	BA
Stad		B.4-14	Wegenis uitbreiding bedrijventzone Duwijck	Lier buiten de ring: Bedrijventerrein				IU	BA
Stad	NMBS	B.4-15	Ongelijkvloerse kruising spoorlijn	Lier buiten de ring: Kesselsesteenweg				LT	BA
Stad		B.4-2	Implementeren aangepaste circulatie binnenstad in kader van voetgangerzone Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Centrum		Verkeersleefbaarheid	Hoog	G	NA
Stad		B.4-9	Ontsluiting recreatiezone Hoge Velden tussen ring en Netekanaal	Lier buiten de ring: Recreatiezone			Hoog	KT	BA
Stad	Putte Provincie OLV-Waver	B.5-1	Grote omleidingsweg Koningshooikt zwaar verkeer	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment omleidingsweg rond centrum Koningshooikt		Verkeersleefbaarheid		LT	BA
Stad	NMBS	B.6-1	Uitbreiding parking P&R	Deelgemeente Lier: Stationsomgeving parking station				MLT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.6-2	Parkeersignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				IU	BA
Stad		B.6-3	Optimalisatie parkeerregimes	Lier binnen de ring			Hoog	C	BA
Stad		B.6-4	Uitbouw parking KTA	Lier binnen de Vesten		Bereikbaarheid	Laag	KT	NA
Stad		B.6-5	Realisatie bijkomende randparkings	Lier: Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		B.6-7	Uitbreiding parking Keyersshof (compensatie ppl Grote Markt)	Lier binnen de Vesten: Centrum P Keyersshof		Toegankelijkheid	Hoog	KT	NA
Stad		B.6-8	Zoeken afstandsparkings voor grote evenementen	Lier binnen de Vesten: Gebiedsdekkend Grote Markt		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Stad	Scholen	C.1-1	Onderzoek vervoersmanagement bij scholen	Lier: Niet relevant				G	BA
Stad	Van Hool	C.1-2	Bedrijfsvervoerplan Van Hool	Lier: Niet relevant				G	BA
Stad	Bedrijven	C.1-3	Bedrijfsvervoerplannen bedrijven Hagenbroek	Lier: Niet relevant				KT	BA
Stad	Scholen	C.3-1	Sensibilisatiecampagne scholen	Lier: Niet relevant				C	BA
Stad		C.3-2	Info handelaars en attractiepolen over beste route via juiste poort voor fietsers en autoverkeer	Lier: Centrum		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Stad		C.3-3	Info- en overlegvergaderingen Mobiliteitsplan	Lier: Niet relevant				C	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.3-4	Informatiebrochure parkeerplan	Lier: Niet relevant				C	BA
Stad		C.3-5	Informatiebrochure fietsplan	Lier: Niet relevant				C	BA
Stad	VVM - De Lijn	C.3-6	Informatiecampagne openbaar vervoer	Lier: Niet relevant				C	BA
Stad		C.3-7	Informatiebrochure Mobiliteitsplan	Lier: Niet relevant				KT	BA
Stad	Bedrijven	C.3-8	Bedrijven aansporen de gewenste vrachtroutes op te nemen in hun communicatie	Lier: Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	C	NA
Stad	MOW - AWW	C.5-1	Fietsroutesignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				KT	BA
Stad	MOW - AWW	C.5-2	Parkeersignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				KT	BA
Stad	MOW - AWW	C.5-3	Signalisatie op kruispunten van de R16 met aanduiding stadspoorten	Lier: Wegsegment ring R16				G	BA
Stad		C.5-4	Vertalen gewenste routes vrachtverkeer naar concrete bewegwijzering	Lier: Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		C.5-5	Aanpassen bewegwijzering ifv nieuwe circulatie centrum	Lier binnen de ring: Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Stad	VVM - De Lijn Provincie Politie	C.6-1	Jaarlijkse afstemming voortgang mobiliteitsplan met externe partners (samenstelling zoals GBC)	Lier: Niet relevant		Overkoepelend	Hoog	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.6-2	Opvolging voortgang mobiliteitsplan in Plangroep Verkeer en Mobiliteitscommissie	Lier: Niet relevant		Overkoepelend	Hoog	C	NA
Stad	VVM - De Lijn	C.7-1	Monitoring kwaliteit halte-infrastructuur	Lier: Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		C.7-2	Monitoring kwaliteit voetpaden en doorsteken	Lier: Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad	Fietsersbond	C.7-3	Monitoring kwaliteit fietsenstallingen	Lier: Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad	Fietsersbond	C.7-4	Monitoring kwaliteit fietspaden	Lier: Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad	Parkeerbedrijf	C.7-5	Monitoring parkeerdruk Lier centrum	Lier binnen de ring: Centrum		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA
Stad		C.7-6	Monitoring parkeerdruk op voorziene vrachtwagenparkings	Deelgemeente Lier: Andere vrachtparkings		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA
Stad		C.7-7	Monitoring sluipverkeer routes rond ring (in kader van werken ring en nieuwe situatie)	Deelgemeente Lier: Wegsegment verschillende wegsegmenten rondom R16		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA
Stad (per jaar)		A.1-2	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak stimuleren optimaal gebruik bestaande gebouwen (Anderstad,...)	Lier: Gebiedsdekkend		Overkoepelend	Hoog	C	BA
Stad (per project)		A.1-3	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak stimuleren van inbreidingsprojecten	Lier: Gebiedsdekkend		Overkoepelend	Hoog	C	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Vlaams Gewest		A.2-7	Maximale verweving van functies in het woongebied	Lier binnen de ring: Centrum		Overkoepelend	Hoog	C	BA
VVM - De Lijn	Stad Burgemeenten	B.3-11	Uitwerking lijnvoering met minder hinder op de Grote Markt	Bovenlokaal: Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	NA
VVM - De Lijn	Stad	B.3-15	Verder optimaliseren van de lijnvoering - beperken hinder Grote Markt	Bovenlokaal		Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	BA
VVM - De Lijn		B.3-4	Verlengen Buslijn 1 in bedrijvzone Duwijck	Lier buiten de ring			Hoog	KT	NA
VVM - De Lijn	Stad	B.3-6	Aanpassing snelheid busverkeer	Lier binnen de Vesten: Centrum Grote Markt - Antwerpsestraat		Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	NA

Beleidsprogramma naar timing

TRITEL

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	A.3-4	Het vrijwaren van de open ruimte	Deelgemeente Lier: Gebiedsdekkend			Hoog	Stad		BA
G	B.1-11	Heraanleg binnenstad - Antwerpsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Antwerpsestraat (brede)				Stad		BA
G	B.1-16	Snelheidsremmende maatregelen	Lier buiten de ring: Wegsegment Tuinweg	Verkeersveiligheid			Stad		BA
G	B.1-8	Heraanleg binnenstad - 't Looks	Lier binnen de Vesten: Wegsegment 't Looks				Stad		BA
G	B.2-11	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - 't Looks	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Lindenstraat - Sionsvest deel 't Looks				Stad		BA
G	B.2-13	Auto-arm maken Maasfortbaan om functionele route mogelijk te maken	Lier binnen de ring: Wegsegment Maasfortbaan				Stad		BA
G	B.2-16	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Kluizeplein deel 't Looks				Stad		BA
G	B.2-17	Dubbelrichtingsfietspad: fiets-o-strade vanuit Lint	Deelgemeente Lier: Wegsegment Tuinweg (onder R16 door)				Stad	Provincie	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	B.2-22	Verbetering dubbelrichtingsfietspaden	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10 tussen Liersebaan en grens Berlaar				MOW - AWW		BA
G	B.2-24	Verlichting fietsroute	Deelgemeente Lier: route Bernardijnenlaan				Stad		BA
G	B.2-25	Aanleg fiets-o-strade	Deelgemeente Lier: Wegsegment Tuinweg - Vinkenstraat - Boechoutse Steenweg				Stad	Provincie	BA
G	B.2-38	Opheffen missing link (functionele route)	Lier buiten de ring: Kruispunt R16 kruising tussen Mallekotstraat en Plaslaar	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	NA
G	B.2-4	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - wegdek Kolveniersvest	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Kolveniersvest				Stad		BA
G	B.3-10	Stedelijke buslijn Zevenbergen - Mol - Herdering	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid			Stad	VVM - De Lijn	BA
G	B.3-9	Stedelijke buslijn Hagenbroek-centrum - Mol - Kloosterheide	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid			Stad	VVM - De Lijn	BA
G	B.4-2	Implementeren aangepaste circulatie binnenstad in kader van voetgangerzone Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Centrum	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	B.4-5	Sluiten middenberm	Deelgemeente Lier: Wegsegment ring R16 ter hoogte van Donk	Verkeersveiligheid			MOW - AWW		BA
G	B.4-6	Herinrichting gevaarlijk kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Antwerpsesteenweg R16	Verkeersveiligheid			MOW - AWW		BA
G	C.1-1	Onderzoek vervoersmanagement bij scholen	Lier: Niet relevant				Stad	Scholen	BA
G	C.1-2	Bedrijfsvervoerplan Van Hool	Lier: Niet relevant				Stad	Van Hool	BA
G	C.5-3	Signalisatie op kruispunten van de R16 met aanduiding stadspoorten	Lier: Wegsegment ring R16				Stad	MOW - AWW	BA
IU	A.1-5	Koningshooikt als volwaardig hoofddorp uitbouwen	Koningshooikt centrum: Centrum			Middel	Stad		BA
IU	A.2-1	Niet verweefbare economische activiteiten concentreren op goed uitgeruste bedrijventerreinen	Lier: Bedrijventerrein			Middel	Stad		BA
IU	A.2-2	Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (station)	Lier binnen de ring: OV-knoop	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		BA
IU	B.1-13	Heraanleg binnenstad - Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Grote Markt	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		BA
IU	B.2-35	Heraanleg fietspaden - wensbeeld: vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Waverssesteenweg - Oude Liersebaan zuidzijde kanaal	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
IU	B.2-5	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Grote Markt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Grote Markt				Stad		BA
IU	B.3-1	Overstappunt Grote Markt (bij heraanleg Grote Markt)	Lier binnen de Vesten: OV-knoop Grote Markt	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		BA
IU	B.4-14	Wegenis uitbreiding bedrijvenzone Duwijck	Lier buiten de ring: Bedrijventerrein				Stad		BA
IU	B.6-2	Parkeersignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				Stad		BA
IO	A.3-1	Zone voor harde recreatie uitbouwen Hoge Velden tussen ring (R16) en Netekanaal	Deelgemeente Lier	Milieu		Middel	Stad		BA
C	A.1-1	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak op de markt brengen van bouwrijpe percelen	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Middel	Stad		BA
C	A.1-2	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak stimuleren optimaal gebruik bestaande gebouwen (Anderstad,...)	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Hoog	Stad (per jaar)		BA
C	A.1-3	Realisatie van ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak stimuleren van inbreidingsprojecten	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Hoog	Stad (per project)		BA
C	A.1-4	Realisatie ongeveer 1000 bijkomende woningen: deeltaak woonuitbreidingsgebieden	Lier: Gebiedsdekkend	Overkoepelend		Hoog	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	A.2-4	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier - beleid mbt herbestemmen van leegstaande monumenten ifv kernversterkend beleid dwz kleinhandel, horeca, socio-cultuur, dienstverlening	Lier binnen de ring: Centrum			Hoog	Stad		BA
C	A.2-5	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier: deeltaak stimuleren van wonen boven winkels	Lier binnen de Vesten: Centrum			Hoog	Stad		BA
C	A.2-6	Versterken van de stadskern, dé trekker van Lier: deeltaak geïntegreerd kernversterkend beleid binnen de vesten annex Baron Opsomerlaan en Leopoldplein	Lier binnen de Vesten: Centrum			Hoog	Stad		BA
C	A.2-7	Maximale verweving van functies in het woongebied	Lier binnen de ring: Centrum	Overkoepelend		Hoog	Vlaams Gewest		BA
C	A.3-3	Uitdovingsbeleid mbt weekendverblijven	Lier: Gebiedsdekkend			Middel	Gewest		BA
C	B.1-17	Voetgangersdoorsteken	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid			Stad		BA
C	B.3-7	Screening kwaliteit bushaltes en aanpassingen indien nodig	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	NA
C	B.6-3	Optimalisatie parkeerregimes	Lier binnen de ring			Hoog	Stad		BA
C	C.3-1	Sensibilisatiecampagne scholen	Lier: Niet relevant				Stad	Scholen	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	C.3-3	Info- en overlegvergaderingen Mobiliteitsplan	Lier: Niet relevant				Stad		BA
C	C.3-4	Informatiebrochure parkeerplan	Lier: Niet relevant				Stad		BA
C	C.3-5	Informatiebrochure fietsplan	Lier: Niet relevant				Stad		BA
C	C.3-6	Informatiecampagne openbaar vervoer	Lier: Niet relevant				Stad	VVM - De Lijn	BA
C	C.3-8	Bedrijven aansporen de gewenste vrachtroutes op te nemen in hun communicatie	Lier: Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Bedrijven	NA
C	C.4-1	Controle beperking vrachtverkeer in het centrum	Lier binnen de ring: Centrum				Politie		BA
C	C.4-2	Parkeercontroles	Lier: Centrum				Parkeerbedrijf	Politie	BA
C	C.4-3	Snelheidscontroles	Lier: Gebiedsdekkend				Politie		BA
C	C.6-1	Jaarlijkse afstemming voortgang mobiliteitsplan met externe partners (samenstelling zoals GBC)	Lier: Niet relevant	Overkoepelend		Hoog	Stad	VVM - De Lijn Provincie Politie	NA
C	C.6-2	Opvolging voortgang mobiliteitsplan in Plangroep Verkeer en Mobiliteitscommissie	Lier: Niet relevant	Overkoepelend		Hoog	Stad		NA
C	C.7-1	Monitoring kwaliteit halte-infrastructuur	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	NA
C	C.7-2	Monitoring kwaliteit voetpaden en doorsteken	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	C.7-3	Monitoring kwaliteit fietsenstallingen	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsersbond	NA
C	C.7-4	Monitoring kwaliteit fietspaden	Lier: Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsersbond	NA
C	C.7-5	Monitoring parkeerdruk Lier centrum	Lier binnen de ring: Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Parkeerbedrijf	NA
C	C.7-6	Monitoring parkeerdruk op voorziene vrachtwagenparkings	Deelgemeente Lier: Andere vrachtparkings	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		NA
C	C.7-7	Monitoring sluipverkeer routes rond ring (in kader van werken ring en nieuwe situatie)	Deelgemeente Lier: Wegsegment verschillende wegsegmenten rondom R16	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		NA
KT	A.3-2	RUP Hippisch centrum Azelhof	Deelgemeente Koningshooikt: Recreatiezone	Overkoepelend		Laag	Stad		BA
KT	B.1-1	Voetgangers- en fietsbruggetje over Nete aan Zaat (recreatieve fietsroute)	Lier binnen de Vesten: Centrum Nete Zaat	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		NA
KT	B.1-18	Heraanleg Sander De Vosstraat	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Sander De Vosstraat	Verkeersleefbaarheid			Stad		BA
KT	B.1-19	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Kesselsesteenweg N13	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWV		BA
KT	B.1-22	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Waversesesteenweg N108	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWV		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.1-23	Creatie poorten verblijfsgebieden Mechelsesteenweg t.h. van Oud-Strijderslaan	Lier buiten de ring: Wegsegment Mechelsesteenweg N14	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWW	Stad	BA
KT	B.1-4	Heraanleg Binnenstad - Werf	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Werf				Stad		BA
KT	B.1-5	Heraanleg Binnenstad - wijk Brill	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Brill				Stad		BA
KT	B.1-9	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Lintsesteenweg	Verkeersleefbaarheid			Stad		BA
KT	B.2-12	Creatie fietsverbinding (functionele route) Veemarkt	Lier binnen de ring: Wegsegment tussen brug Veemarkt en Maasfortbaan				Stad	Provincie MOW - AWW	BA
KT	B.2-14	Dubbelrichtingsfietspad (functionele fietsroute) verbeteren	Lier buiten de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg brug over Netekanaal				Stad	Waterwegen & Zeekanal Provincie NMBS	BA
KT	B.2-15	Fiets en voetgangersbrug	Deelgemeente Lier: over vesten naar Nazarethgebied				Stad		BA
KT	B.2-19	Beveiligen kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt Mechelsesteenweg - Lintsesteenweg N14				MOW - AWW	Stad	BA
KT	B.2-20	Beveiliging oversteek	Deelgemeente Lier: Kruispunt Mechelsesteenweg - 't Sas N14				MOW - AWW	Stad	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.2-21	Beveiliging oversteek	Lier buiten de ring: Kruispunt Waverssesteenweg - Herderin N108 (verlichting - verhoging)			Hoog	MOW - AWW		BA
KT	B.2-26	Opheffen missing link : fiets- o-strade naar Antwerpen	Lier binnen de ring: Wegsegment spoorlijn 15/16 tussen Zuid- Australiëlaan en station - noordzijde spoor	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
KT	B.2-27	Onderzoek mogelijke fietsdoorsteek (in samenhang met het project Trage Wegen)	Lier buiten de ring: Wegsegment tussen spoorlijn 16 richting Herentals en Netedijk	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
KT	B.2-28	Opheffen missing link: fiets- o-strade naar Heist-op-den- Berg	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 16 richting Heist-op- den-Berg vanaf splitsing lijn 15 en 16	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
KT	B.2-29	Opheffen missing link: fiets- o-strade richting Herentals	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 15 richting Herentals - vanaf splitsing lijn 15 en 16	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
KT	B.2-30	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Kesselsesteenweg N13 tussen kanaal en grens Kessel	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
KT	B.2-31	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg tussen kanaal en grens Berlaar	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.2-32	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd aanliggend (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Sander de Vosstraat tussen Putsesteenweg en Aarschotsesteenweg			Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	NA
KT	B.2-33	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd aanliggend / vrijliggend (functionele fietsroute)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Mechelbaan van Fruithoflaan tot grens Duffel	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	NA
KT	B.2-34	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele fietsroute)	Lier: Wegsegment Aarschotsesteenweg van Schollebeekstraat tot Liersebaan	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	NA
KT	B.2-36	Heraanleg fietspaden - wensbeeld: vrijliggend (functionele fietsroute)	Lier buiten de ring: Wegsegment Lintsesteenweg	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	BA
KT	B.2-39	Oplossing gevaarlijke overstek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Antwerpsesteenweg R16	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	NA
KT	B.2-40	Oplossing gevaarlijke overstek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Mechelsesteenweg R16	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	BA
KT	B.2-42	Aanleg fietspaden Kesselsesteenweg (functionele route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Kesselsesteenweg / Maasfortbaan N13	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	MOW - AWW	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.2-58	Invoeren zone 30 in kader van veiligheid voor fietsers	Lier binnen de ring: Wegsegment Spoorweglei	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		NA
KT	B.2-59	Invoeren zone 30 in kader van veiligheid voor fietsers	Lier binnen de ring: Wegsegment Maasfortbaan	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		NA
KT	B.2-6	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Werf	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Werf				Stad		BA
KT	B.2-60	Screening fietsinfrastructuur BFF	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Stad	NA
KT	B.3-11	Uitwerking lijnvoering met minder hinder op de Grote Markt	Bovenlokaal: Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn	Stad Burgemeenten	NA
KT	B.3-12	Aanbod regionaal treinverkeer - Turnhout - Lier - Mechelen - Brussel: verhoging aanbod	Bovenlokaal: spoorlijn 15 verhogen frequentie tot 2 per uur (thans enkel extra trein rond 7.30u)	Bereikbaarheid			NMBS		NA
KT	B.3-13	Aanbod regionaal treinverkeer - Lier - Antwerpen: cadans verbetering	Bovenlokaal: spoorlijn 15 een trein elke 15 min.	Bereikbaarheid			NMBS		BA
KT	B.3-14	Vrije busbaan Mechelsesteenweg naar R16	Lier binnen de ring: Wegsegment Mechelsesteenweg (richting R16)			Hoog	Provincie		BA
KT	B.3-2	Latere treinbediening Lier-Antwerpen	Bovenlokaal	Verkeersveiligheid		Hoog	NMBS-groep		NA
KT	B.3-3	Latere treinbediening naar Mechelen/Brussel	Bovenlokaal	Verkeersveiligheid		Middel	NMBS-groep		NA
KT	B.3-4	Verlengen Buslijn 1 in bedrijvzone Duwijck	Lier buiten de ring			Hoog	VVM - De Lijn		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.3-5	Herbekijken haltemogelijkheden lijn 1 aan Veemarkt	Lier binnen de ring: OV-knoop Veemarkt	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	NA
KT	B.3-6	Aanpassing snelheid busverkeer	Lier binnen de Vesten: Centrum Grote Markt - Antwerpsestraat	Verkeersleefbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn	Stad	NA
KT	B.3-8	Extra ritten tussen Lier en Koningshooikt bekijken	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VVM - De Lijn	NA
KT	B.4-1	Optimalisatie kruispunt Ring - Aarschotsesteenweg - Hoogveldweg verlengen aanloopstroken en optimalisatie lichtenregeling	Lier: Kruispunt	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW		NA
KT	B.4-10	Nieuwe ontsluiting station	Lier binnen de ring: Wegsegment wegeninfrastructuur tussen R16 en Leopoldplein				Stad		BA
KT	B.4-11	Sluiting middenberm (in kader van ontsluiting station)	Lier binnen de ring: Wegsegment ring R16 thv Boomlaarstraat				MOW - AWW		BA
KT	B.4-13	Verlenging Elzenlaan	Lier binnen de ring: Wegsegment Elezenlaan				Stad		BA
KT	B.4-3	Herorganisatie N10 (Lier - Antwerpen) volgens rechts-rechtsuit principe	Bovenlokaal: N10 buiten de Ring				MOW - AWW	Provincie	BA
KT	B.4-7	Ongelijkvloerse kruising met rotonde	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Mechelsesteenweg R16	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Provincie	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.4-8	Heraanleg wegsegment	Lier: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10 tussen brug Netekanaal en Liersebaan				MOW - AWV		BA
KT	B.4-9	Ontsluiting recreatiezone Hoge Velden tussen ring en Netekanaal	Lier buiten de ring: Recreatiezone			Hoog	Stad		BA
KT	B.6-4	Uitbouw parking KTA	Lier binnen de Vesten	Bereikbaarheid		Laag	Stad		NA
KT	B.6-5	Realisatie bijkomende randparkings	Lier: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
KT	B.6-7	Uitbreiding parking Keyersshof (compensatie ppl Grote Markt)	Lier binnen de Vesten: Centrum P Keyersshof	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		NA
KT	B.6-8	Zoeken afstandsparkings voor grote evenementen	Lier binnen de Vesten: Gebiedsdekkend Grote Markt	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		NA
KT	C.1-3	Bedrijfsvervoerplannen bedrijven Hagenbroek	Lier: Niet relevant				Stad	Bedrijven	BA
KT	C.3-2	Info handelaars en attractiepolen over beste route via juiste poort voor fietsers en autoverkeer	Lier: Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		NA
KT	C.3-7	Informatiebrochure Mobiliteitsplan	Lier: Niet relevant				Stad		BA
KT	C.5-1	Fietsroutesignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				Stad	MOW - AWV	BA
KT	C.5-2	Parkeersignalisatie	Lier: Gebiedsdekkend				Stad	MOW - AWV	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	C.5-4	Vertalen gewenste routes vrachtverkeer naar concrete bewegwijzering	Lier: Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		NA
KT	C.5-5	Aanpassen bewegwijzering ifv nieuwe circulatie centrum	Lier binnen de ring: Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		NA
MLT	A.2-3	Ontwikkelen stationsomgeving als poort tot de stad	Lier binnen de ring: OV-knoop	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VVM - De Lijn NMBS	BA
MLT	B.1-10	Heraanleg binnenstad - Vismarkt	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Vismarkt				Stad		BA
MLT	B.1-14	Heraanleg binnenstad - omgeving Sint-Gummaruskerk	Lier binnen de Vesten: Wegsegment omgeving Sint-Gummaruskerk				Stad		BA
MLT	B.1-2	Voetgangers- en fietsbruggetje over Nete aan Nazareth-Zuid (recreatieve fietsroute)	Lier binnen de Vesten: Centrum Nete Nazareth-Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
MLT	B.1-20	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Berlaarsesteenweg	Verkeersleefbaarheid			Stad		BA
MLT	B.1-21	Creatie poorten verblijfsgebieden	Lier binnen de ring: Wegsegment Aarschotsesteenweg N10	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWW		BA
MLT	B.1-3	Heraanleg stationsomgeving	Lier binnen de ring: Stationsomgeving				Stad	VVM - De Lijn NMBS	BA
MLT	B.1-6	Heraanleg Binnenstad - Berlaarsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Berlaarsestraat				Stad		BA
MLT	B.1-7	Heraanleg binnenstad - Rechtestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Rechtestraat				Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.2-1	Beveiligen oversteken recreatieve fietsroutes	Lier: Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Laag	Stad		NA
MLT	B.2-10	Opheffen missing link: fiets-o-strade richting Antwerpen	Lier buiten de ring: Wegsegment spoorlijn 15 - richting Antwerpen tussen Smedenstraat en E Claeslaan	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	NA
MLT	B.2-2	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes	Lier binnen de Vesten: Kruispunt Gasthuisvest - A. Vanderpoortenlaan				Stad		BA
MLT	B.2-23	Enkelrichtingsfietspaden Bist (alternatieve route)	Deelgemeente Lier				Stad	Provincie MOW - AWW	BA
MLT	B.2-3	Fiets- en voetgangersbrug Leuvensevest	Lier binnen de ring: Kruispunt over de Vesten, ter hoogte van Bloemmolens Hellemans				Stad		BA
MLT	B.2-37	Opheffen missing link (alternatieve route)	Lier binnen de ring: Wegsegment fietsroute Bogerse Velden tussen Pannenhuisstraat en Hagebroeksesteenweg	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	NA
MLT	B.2-41	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (functionele / alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Kruispunt Ring rond Lier / Aarschotsesteenweg R16 ongelijkvloerse kruising	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.2-43	Oplossing gevaarlijke oversteek fietsers (fiets-ostrade / functionele route)	Lier binnen de ring: Kruispunt Kruising spoorlijn / Lispersesteenweg / Bernardijnenlaan / Guldensporenlaan	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	NMBS	NA
MLT	B.2-44	Heraanleg fietstunnel station (in kader van masterplan Stationsomgeving)	Lier binnen de ring: Stationsomgeving	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VVM - De Lijn NMBS	NA
MLT	B.2-45	Aanleg fietsweg (fiets-ostrade)	Deelgemeente Lier: Spoorlijn 16 tussen splitsing spoorlijnen 15-16 en Kesselsesteenweg	Bereikbaarheid		Middel	Provincie		NA
MLT	B.2-7	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Rechtstraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Rechtstraat				Stad	Provincie	BA
MLT	B.2-8	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - omgeving Sint-Gummaruskerk	Lier binnen de Vesten: Wegsegment omgeving Sint-Gummaruskerk				Stad		BA
MLT	B.2-9	Verbeteringen Lierse binnenstad ifv functionele routes - Berlaarsestraat	Lier binnen de Vesten: Wegsegment Berlaarsestraat				Stad		BA
MLT	B.4-12	Verbreding weg tot dubbelrichting	Lier binnen de ring: Wegsegment Beukenlaan				Stad		NA
MLT	B.4-16	Heraanleg kruispunt Ring - Lispersteenweg	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Lispersteenweg R16	Verkeersleefbaarheid			MOW - AWW	Stad	NA
MLT	B.6-1	Uitbreiding parking P&R	Deelgemeente Lier: Stationsomgeving parking station				Stad	NMBS	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.6-6	Uitbreiding parking ziekenhuis (werknemers - bezoekers)	Lier binnen de Vesten: Centrum Heilig Hart Ziekenhuis	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Heilig Hart Ziekenhuis		NA
LT	B.1-15	Heraanleg Antwerpsesteenweg binnen de Ring	Lier binnen de ring: Wegsegment Antwerpsesteenweg N10	Verkeersleefbaarheid			Stad	MOW - AWW	BA
LT	B.3-15	Verder optimaliseren van de lijnvoering - beperken hinder Grote Markt	Bovenlokaal	Verkeersleefbaarheid		Middel	VVM - De Lijn	Stad	BA
LT	B.4-15	Ongelijkvloerse kruising spoorlijn	Lier buiten de ring: Kesselsesteenweg				Stad	NMBS	BA
LT	B.5-1	Grote omleidingsweg Koningshooikt zwaar verkeer	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment omleidingsweg rond centrum Koningshooikt	Verkeersleefbaarheid			Stad	Putte Provincie OLV-Waver	BA
?	B.1-12	Fiets- en voetgangersbrug	Lier binnen de ring: Kruispunt over Vesten ter hoogte van Dungenhoefkazerne				Stad		BA
?	B.2-46	Aanleg fietsbrug (fiets-ostrade)	Deelgemeente Lier: Kruispunt spoorlijn 16 / Grote Nete	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	NA
?	B.2-47	Aanleg fietsweg	Deelgemeente Lier: Wegsegment spoorlijn 16 tussen Spoorweglei en grens Berlaar	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	NA
?	B.2-48	Aanleg fietsweg	Deelgemeente Lier: Wegsegment spoorlijn 15 (richting Herentals) tussen splitsing lijnen 15-16 en grens Nijlen	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
?	B.2-49	Aanleg fietspaden (? Zone 30 ?) (fiets-o-strade)	Lier binnen de ring: Wegsegment Spoorweglei	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie NMBS MOW - AWW	NA
?	B.2-50	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Lier binnen de ring: Wegsegment Berlaarsesteenweg tussen Vesten en R16	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
?	B.2-51	Aanleg fietspad - wensbeeld verhoogd (alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Nazarethdreef - Achtransbrug	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
?	B.2-52	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Beukheuvel	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
?	B.2-53	Heraanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele route)	Deelgemeente Koningshooikt: Wegsegment Putsesteenweg	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
?	B.2-54	Heraanleg fietspad - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Mechelsesteenweg N14	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
?	B.2-55	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (functionele route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Antwerpsesteenweg N10 tussen station en Guido Gezellelaan	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
?	B.2-56	Aanleg fietspaden - wensbeeld verhoogd (functionele / alternatieve route)	Lier buiten de ring: Wegsegment Bist	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV	NA
?	B.2-57	Heraanleg fietspaden - wensbeeld vrijliggend (alternatieve route)	Deelgemeente Lier: Wegsegment Ring rond Lier R16	Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWW	Stad Provincie	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
?	B.4-4	Heraanleg kruispunt	Deelgemeente Lier: Kruispunt ring - Lispersteenweg R16				MOW - AWV		BA

10.3 Bijlage 3: diverse documenten

10.3.1 Sneltoets

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Naam van de Gemeente : STAD LIER

Datum van de GBC: 21.3.2008

Aanwezigheidslijst:

Naam	Dienst
Werner Van Gysel	Stad Lier Ruimtelijke Ordening
Karin Van Asch	Stad Lier
Bart Vereelh	Stad Lier Milieu
Luc Buelens	NMBS
Mark Vanhee	Provincie Antwerpen DMOB
Jan Hermans	Stad Lier Schepen
Stefan Van den Abbeele	De Lijn
Dirk Engels	TRITEL
Natalie Craeghs	TRITEL

Verontschuldigd:

Naam	Dienst
Cathérine Hoebeeck	Mobiliteitsbegeleider BMV Antwerpen

Inleiding

De sneltoets heeft als **doel** het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn **actualiteitswaarde en richting** te **geven** aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Volgens het nieuwe gemeentedecreet zal het gemeentelijk beleidsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode. Er wordt in dit verband geopteerd om het gemeentelijk mobiliteitsplan legislatuurgebonden te benaderen.

Het doorlopen van de **sneltoets** en het bijsturen van het mobiliteitsplan wordt zoals bij het opstellen van het mobiliteitsplan **in de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)** gelegd. Het is bijgevolg van groot belang dat alle actoren aanwezig zijn op de sneltoetsvergadering.

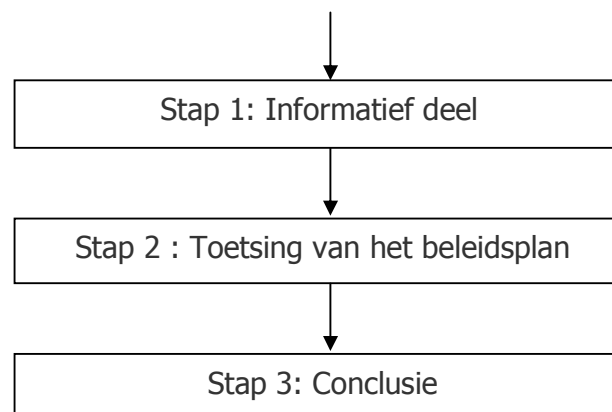
Het is aan te bevelen dat de gemeente de sneltoets zo ver mogelijk voorbereidt. Deze voorbereiding betreft vooral de invulling van het informatief gedeelte (stap 1) en de kolommen 'werkdomeinen', 'aanwezig' en 'actueel' in tabel 2 (stap 2). Aan de partners van het mobiliteitsconvenant wordt gevraagd een **inhoudelijk standpunt** in te nemen **over het gemeentelijk mobiliteitsplan** zoals het op dat moment gekend is. Het einddoel van het instrument is niet de bijsturing op zich, die volgt nadien, maar een eenvoudige toetsing van het bestaande mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde. Hieruit volgt dan een plan van aanpak die aangeeft hoe en wanneer de bijsturing wordt aangepakt en wat de engagementen van elkeen zijn.

De herziening geeft de kans om het bestaande mobiliteitsplan bij te sturen (we spreken van 'verbreden' = aandacht voor nieuwe thema's of 'verdiepen' = verfijnen van behandelde elementen). Eventueel kan het plan worden bevestigd zodat een actualisering van het actieprogramma volstaat, in een ander geval is een totale vernieuwing van het mobiliteitsplan aan de orde. Nieuwe thema's kunnen zijn: autoluwe kernen, sluisverkeer, bovengemeentelijke vrachtroutes, gemeentelijk parkeerbeleid, gemeentegrens-overschrijdende problematiek, verkeersveiligheid, ...

Een duurzaam mobiliteitsbeleid blijft de kerngedachte. Een geïntegreerde aanpak is dan ook noodzakelijk. De linken met andere beleidsdomeinen zoals o.a. Ruimtelijke Ordening en Milieu zijn niet ver te zoeken. Er wordt dan ook **aangedrongen** om de **GBC uit te breiden** met de gemeentelijke ruimtelijke planner en met de milieuambtenaar en/of duurzaamheidsambtenaar.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

De sneltoets gebeurt in drie stappen



STAP 1 : Informatief gedeelte / Inventaris planningscontext

In het informatief deel wordt de actuele situatie van de **planningscontext geëvalueerd**. Hieruit kunnen al een aantal conclusies worden getrokken wat de verdere aanpak betreft.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van uw gemeente is geen autonoom document. Het werd op een bepaald moment conform verklaard, rekening houdend met een gekende of bestaande ruimtelijke, planologische en juridische toestand. Hierna wordt een overzicht van de informatie met betrekking tot de actualiteit van deze planningscontext ingevuld.

Conform verklaring mobiliteitsplan: datum : 11.10.2000

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Tabel1: Planningscontext van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Belangrijke elementen in de context van mobiliteitsplanning	Datum	Voor mobiliteitsplan *	Na mobiliteitsplan *
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	17.12.1997 met herziening 19.03.2004	x	x
Provinciaal ruimtelijk structuurplan	10.07.2001		x
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	17.11.2003		x
Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	05.2005		x
Invoering basismobiliteit	01.09.2004		
Afbakening stedelijk gebied/economisch knooppunt	07/09/2006		
Milieuovereenkomst met thema mobiliteit			

Ook de datum van conformverklaring van de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten is een interessant gegeven.

Naam van de buurgemeente	Datum	Voor mobiliteitsplan	Na mobiliteitsplan
Duffel	5.06.2003		x
Boechout	17.11.2006		x
Ranst	Nog niet PAC 13.03.2008		x
Nijlen	5.11.2002		x

* Aankruisen indien voor het mobiliteitsplan.

* Aankruisen indien na het mobiliteitsplan.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Berlaar	15.10.2003	x
Putte	10.07.2003	x

Het kader van de **milieuovereenkomst**.

Is er in het kader van de **milieuovereenkomst thema mobiliteit** reeds een milieutoetsing gebeurd van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid? Op welke datum werd deze toetsing uitgevoerd en welke milieuthema's (fiches) kwamen hierbij aan bod?

nee

Het **conform verklaard mobiliteitsplan**:

Overloop de kolommen 'werkdomeinen', 'aanwezig' en 'actueel' in tabel 2 (stap 2).

Indien er essentiële problemen zijn met de actualiteitswaarde en de inhoudelijke samenhang van het conform verklaard mobiliteitsplan, bespreek ze kort in de Gemeentelijke Begeleidingcommissie en formuleer ze kort in de onderstaande invulzone. Indien beschikbaar gelieve hier ook relevante informatie uit eerdere jaarlijkse voortgangsrapportages¹ op te nemen.

Er worden geen essentiële elementen op vlak van de actualiteitswaarde en inhoudelijke samenhang van het Mobiliteitsplan vastgesteld. Het plan werd immers in interactie opgesteld met de meeste hiervoor opgestelde plandocumenten, ook al werden die dan pas later formeel vastgesteld. Dit betekent dat het vastgestelde Beleidsscenario algemeen nog steeds kan gehanteerd worden. Wel zijn verfijningen en actualiseringen in de deeldomeinen nodig.

De stad wil samen met De Lijn onderzoeken hoe binnen het kader van het Mobiliteitsplan de verschillende tracés van de streekbussen mogelijks kunnen worden herverdeeld teneinde de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, het milieu & de doorstroming van het stadscentrum (de Grote Markt) te verbeteren.

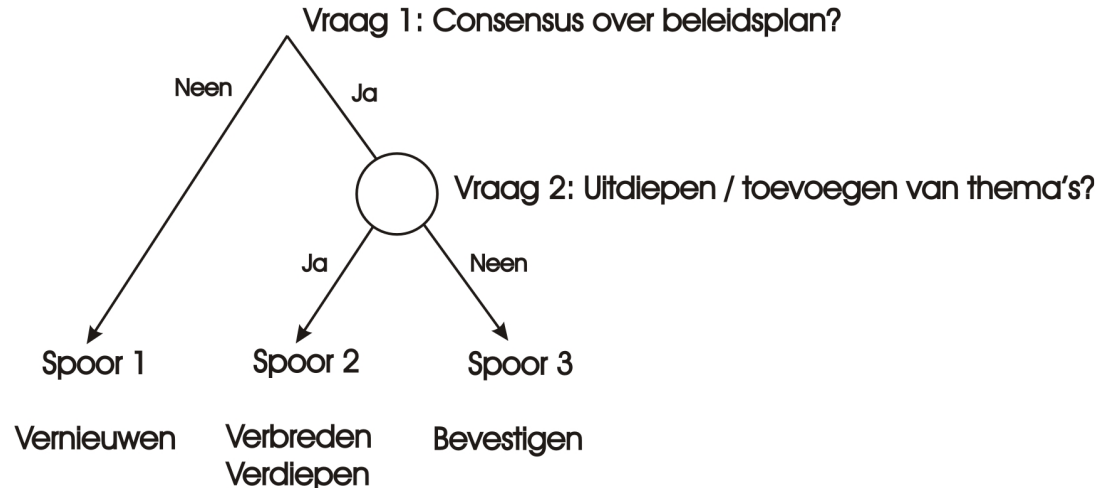
¹ Meer bepaald uit deel C tabel 4 en deel D tabel 6.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Stap 2 : Toetsing van het beleidsplan

Naast het informatieve luik (stap 1) is het nodig om **het beleidsscenario uit het mobiliteitsplan** terug onder de aandacht te brengen. De gemeentelijke ambtenaar die de sneltoets voorbereidt, kan dit **kort toelichten** tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Best wordt een kopie van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de strategische projecten aan de sneltoets toegevoegd. Het is louter een presentatie van het huidige beleidsscenario, het is niet de bedoeling nu al een inhoudelijke discussie te starten. Pas na de bespreking van het beleidsscenario zullen alle werkdomeinen in het mobiliteitsplan worden behandeld.

De bespreking van het beleidsplan heeft tot doel te determineren welke van de mogelijke **conclusies, sporen** die richting geven aan de planning van het toekomstige lokale mobiliteitsbeleid, in aanmerking komen:



GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

De toetsing van het huidige mobiliteitsplan gebeurt in 2 stappen: de bespreking van het beleidsscenario en de evaluatie van de werkdomeinen en geeft drie sporen aan.

- Spoor 1:** één of meerdere van de partners staat niet meer achter het beleidsscenario of een aantal strategische keuzes worden in vraag gesteld en het hele beleidsplan is aan **vernieuwing** toe,
- Spoor 2:** er wordt gekozen om één of meerdere thema's uit te werken en **toe te voegen aan het mobiliteitsplan** (verbreding) of **verder te detailleren** (verdiepen),
- Spoor 3:** het beleidsplan is nog voldoende actueel en gedragen waardoor een uitvoering kan verder gezet worden. Het beleidsplan wordt **bevestigd**. Het actieprogramma wordt geactualiseerd.

In een 1ste vraag wordt gepolst of de gemeentelijke begeleidingscommissie nog achter de geest van het beleidsscenario en het conformverklaard mobiliteitsplan staat. Belangrijk hierbij is na te gaan of er in de gemeentelijke begeleidingscommissie nog voldoende draagvlak is om verder te werken op basis van het conform verklaard mobiliteitsplan. Indien "ja", betekent het dat volgens de globale inhoudelijke samenhang kan worden verder gegaan, indien "neen" werden in het voorgaande mobiliteitsplan "niet meer gedragen" keuzes gemaakt.

Het is dus in het bijzonder een ideologische vraag die toetst of de gemeentelijke begeleidingscommissie verder wil werken of duidelijk een andere richting wil uitgaan, weliswaar binnen het toetsingskader van duurzame mobiliteit. Bij deze bespreking wordt gebruikgemaakt van de elementen van het bestaande beleidsscenario en de informatie die in stap 1 is verzameld.

Vraag 1:

Staan de actoren van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleids-scenario?

ja^{2 3}

Is het antwoord op deze vraag “**neen**”, dan wordt de basis van uw mobiliteitsbeleid in vraag gesteld en wordt **spoor 1, de vernieuwing** gevolgd voor de verdere planning van het lokaal mobiliteitsbeleid. Uw mobiliteitsplan is aan een grondige herziening toe. U hoeft stap 2 niet verder te overlopen. Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over de aanpak en noteer deze eventueel samen met de conclusie in stap 3 'Conclusie'.

Indien het antwoord op vraag 1 “**ja**” is, wordt van de GBC een inhoudelijke overlegronde gevraagd omtrent de opsomming van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan gebaseerd op de evaluatie van de werkdomeinen.

² Schrapen wat niet past.

³ Indien de bespreking zeer moeilijk verloopt en een te hoog abstractiegehalte heeft, kan het helpen om eerst kolommen van tabel 2 (werkdomeinen-aanwezig-actueel) gezamenlijk aan te vullen en te overlopen.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Het beleidsscenario werd uitgewerkt in 3 werkdomeinen: de ruimtelijke ordening, de verkeersnetwerken en de flankerende maatregelen. Tabel 2 op de volgende pagina vermeldt een aantal thema's die in deze werkdomeinen aan bod komen⁴. Van de leden van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wordt verwacht dat zij voor elk van deze thema's de volgende informatieve vragen beantwoorden:

1. Komt dit thema voor in ons mobiliteitsplan?
2. Is het mobiliteitsplan voor dit thema nog voldoende actueel. Onder voldoende actueel wordt verstaan dat op basis van de beleidsvisie die voor dat thema is vastgelegd in het bestaande mobiliteitsplan, het mogelijk is de uitvoering de komende 6 jaren verder te operationaliseren.

Vervolgens⁵ is het belangrijk ook aan te geven welke ontbrekende thema's mogelijk zouden kunnen worden opgenomen. In deze fase van de sneltoets is het belangrijk om tot een opsomming te komen van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan, ook al zullen zij later wellicht niet allemaal geselecteerd worden.

Maak hiervoor in tabel 2 gebruik van de kolom "mogelijk aan te passen / op te nemen". Er werden een aantal nieuwe thema's toegevoegd (*cursief gedrukt*) die als inspiratiebron kunnen dienen.

Bij de evaluatie en het invullen van tabel 2 is het van belang de onderlinge samenhang ervan in het oog te houden. Een beslissing om één werkdomein of aspect verder uit te werken kan gevolgen hebben op andere domeinen.

⁴ Bron: Het mobiliteitshandboek – afl. 5, maart '98 / 91. (De categorisering van de wegen werd in de netwerken opgenomen)

⁵ Indien eerder tijdens de vergadering Vraag 1 m.b.t. het beleidsscenario onbeantwoord bleef, gelieve dan nu het gepaste antwoord in te vullen.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Tabel 2: Actualiteitswaarde van het gemeentelijk mobiliteitsplan: de werkdomeinen.

	Aanwezig ⁶	Actueel ⁷	Mogelijk aan te passen of op te nemen ⁸
Werkdomein A: ruimtelijk beleid			
A1. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	X		X
A2. ruimtelijke ontwikkelingen met significante impact op mobiliteit	X		X
A2.1 bedrijventone Hagenbroek	X		X
A2.2 Ontwikkeling Dunglehoefkazerne	X		X
A2.3 Recreatiezone Hoge Velden	X	X	
A2.4 Multi-modale stationsomgeving	X		X
A2.5 Inbreidingsprojecten woonzones	X		X
A2.6 Woonontwikkeling Bogerse Velden			X
A2.7 Woonontwikkeling Steiner			X
A2.8 Woonontwikkeling Charon			X
A2.9 Woonontwikkeling Kroonstraat			X
A2.10 Recreatiezone Nazareth	X		X
Werkdomein B: verkeersnetwerken			
B1. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	X		X
B2. bovenlokaal fietsnetwerk	X		X
B3. lokaal fietsnetwerk	X	X	
B4. openbaar vervoer	X		X
B5. categorisering bovenlokale wegen	X	X	
B6. categorisering lokale wegen	X		X
B7. routes zwaar vervoer			X
B8. snelheidsplan	X		X
B9. parkeerbeleid en parkeerplan	X		X

⁶ Aankruisen indien aanwezig.

⁷ Invullen indien actueel.

⁸ Aankruisen indien mogelijk aan te passen of op te nemen thema.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

B10. overstapvoorzieningen	X		X
B11. personen- en goederenvervoer over het water			X
Werkdomein C: flankerende maatregelen			
C1. vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	X		X
C2. tarifiering openbaar vervoer	X		X
C3. campagnes	X	X	
C4. marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	X	X	
C5. handhaving	X	X	
C6. beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie			X
C7. gemeentegrensoverschrijdende aspecten			X
C8. monitoring en evaluatie	X		X
C9. verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer			X
C10. bewegwijzeringsplan	X		X

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN LIER

Besteed in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie voldoende tijd om tabel 2 te bespreken. Tabel 2 leert u welke aspecten van uw gemeentelijk mobiliteitsplan aan een bijsturing toe zijn. Op basis daarvan komt u immers tot duidelijke afspraken in verband met de thema's die verder uitgediept moeten worden, de reden hiervoor en de draagwijdte van het bijkomend studiewerk en op welke andere aspecten het mobiliteitsplan nog bruikbaar blijft.

De bespreking van de ingevulde tabel 2 heeft tot doel een selectie te maken uit de "mogelijk aan te passen of op te nemen inhouden" die werden naar voor geschoven en moet resulteren in een antwoord op vraag 2. Specifiek de samenhang tussen de weerhouden thema's en het conform verklaard beleidsplan moet bij beantwoording van deze vraag worden in het oog gehouden.

Vraag 2:

Beschrijf de thema's (zie tabel 2) die de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wenst toe te voegen aan het beleidsplan (verbreding) dan wel verder uit te werken (verdieping)? Bespreek ook specifiek de samenhang tussen de verschillende thema's. Vul de thema's en de samenhang aan in onderstaande invulzone.?

- Werkdomein A: ruimtelijk beleid

A1. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan: reeds opgesteld in nauwe interactie met het Mobiliteitsplan maar toch nog even na te gaan in hoeverre bepaalde ruimtelijke doelstellingen (o.m. woonzones en bedrijvenzones) een gewijzigde mobiliteitsimpact hebben. Opnemen nieuwe elementen die een actualisering noodzakelijk maken

A2. ruimtelijke ontwikkelingen met significante impact op mobiliteit :

- een aantal werden of worden momenteel omgezet in ruimtelijke uitvoeringsplannen: daarvan dienen de reeds gevormde visies te worden opgenomen en op vlak van mobiliteit te worden geëvalueerd, ook al zijn er nog geen definitieve plannen, zodat er rekening gehouden kan worden met toekomstbeeld.
- Een aantal ontwikkelingen worden momenteel gepland maar zijn belangrijk voor de mobiliteitsstructuur: deze dienen in het mobiliteitsplan verder als strategisch project te worden besproken en ingepast

A2.1 bedrijvenzone Hagenbroek: ondertussen een evolutie in de fasering van de in-

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

vulling en de mogelijke ontsluitingsconcepten in relatie met het streefbeeld R16-N10
A2.2_Ontwikkeling Dunglehoefkazerne: evolutie in de invulling en ontsluitingsmogelijkheden. De visie klopt nog met het huidige mobiliteitsplan, enkel verder detailleren.
A2.4 Multi-modale stationsomgeving: evolutie in de ontwikkelingsdoelstellingen opnemen
A2.5 Inbreidingsprojecten woonzones: actualiteitswaarde en realisatiegraad te evalueren. Er dient een toetsing uitgevoerd te worden om na te gaan of er elementen zijn die invloed hebben op de mobiliteitsstructuur
Werkdomein B: verkeersnetwerken
B1. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk: trage route netwerken toe te voegen
B2. bovenlokaal fietsnetwerk: uit te breiden met bovenlokale en toeristische routes, lange afstandroute naar het oosten, secundaire plus naar Heist op den Berg. Reeds uitgevoerde maatregelen moeten geactualiseerd worden.
B4. openbaar vervoer: actualisering bedieningsconcepten stedelijk gebied: stadslijnen en regionale lijnen. De stad Lier wenst te onderzoeken op welke manier de druk van de streeklijnen op het centrum van Lier kan verminderen.
B6. categorisering lokale wegen: aan te vullen en af te stemmen op buurgemeenten, leemtes aanvullen bv. Van Koningshooikt naar Duffel
B7. routes zwaar vervoer: zijn niet opgenomen in huidige mobiliteitsplan: te analyseren en gepaste strategie te formuleren
B8. snelheidsplan: consistentier te maken zowel intern als met buurgemeenten. Snelheidsplan is nog niet geïmplementeerd, zones 70/ 50/ 30 verder actualiseren.
B9. parkeerbeleid en parkeerplan: parkings centrumgebied, opnemen uitbreiding zones in stedelijk gebied, aanvulling regimes en parkeerbeleid vrachtwagens, onderzoek naar verder herschikking parkeerareaal.
B10. overstapvoorzieningen: nieuwe terminal P&R. De stad wenst P&R op stedelijk niveau verder uit te bouwen
B11. personen- en goederenvervoer over het water: optimaliseren mogelijkheden Nettekanaal, formulering visie, fietsverkeer naast kanaal moet mogelijk blijven
Werkdomein C: flankerende maatregelen
C1. vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen: huidige acties uit te breiden, vooral naar bedrijven en evenementen.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

C2. tarifiering openbaar vervoer: in het huidige mobiliteitsplan is nog geen sprake van gratis openbaar vervoer. De stad doet ondertussen meer dan in het mobiliteitsplan staat. De acties moeten opgenomen worden, de beleidsvisie moet verfijnd worden weergegeven
C6. beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie: verdere uitwerking conclusies coaching gemeentelijk mobiliteitsbeleid, toevoegen mobiliteitscommissie
C7. gemeentegrensoverschrijdende aspecten: afstemming diverse aspecten o.m. openbaar vervoertarieven en structuren, snelheidsregimes, maatregelen sluipverkeer, tonnagebeperkingen,...
C8. monitoring en evaluatie: dit is onvoldoende uitgevoerd, verder concretisering is noodzakelijk. Nagaan mogelijkheden om de effecten van het mobiliteitsbeleid beter op te volgen.
C9. verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer: sluipverkeer komt voor in verschillende lobben tussen gewestwegen. Specifieke focus en maatregelen nodig, gelet op de druk van het regionaal verkeer
C10. bewegwijzeringsplan: bevat nog leemtes, te actualiseren en aan te vullen in relatie met parkeerbeleid en fietsnetwerken, assen zijn reeds uitgewerkt maar nog niet opgenomen in het mobiliteitsplan, signalisatie naar station
De stad wenst milieu als thema op te nemen bij het verbreden verdiepen van het mobiliteitsplan, rekening houdend met de verschillende thema's die in de milieuovereenkomst 2008-2016 zijn opgenomen.

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Op basis van het voorgaande antwoord kan nu beslist worden over het te volgen spoor:

Spoor 2:

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie wenst het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's te **verbreden of te verdiepen**. Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over het verdere procesverloop. Zie stap 3: Conclusie.

Spoor 3:

Indien de Gemeentelijke Begeleidingscommissie bij vraag 2 weinig thema's kan bespreken, het huidige mobiliteitsplan en de werkdomeinen nog actueel en goed bevonden worden en de GBC geen nieuwe thema's wenst op te nemen of uit te werken gaat de GBC over naar spoor 3.

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie vindt het huidige mobiliteitsplan nog actueel en goed en ook de werkdomeinen zijn nog actueel en goed bevonden. Het beleidsplan wordt **bevestigd**. Enkel het actieprogramma dient dan te worden geactualiseerd.

Het actieprogramma is het sluitstuk van het mobiliteitsplan. Deze bevat een lijst van concrete maatregelen, met aanduiding van timing, betrokken actor(en), raming van de kostprijs, ...

Is het mobiliteitsplan van uw gemeente intussen al wat ouder, dan zijn wellicht al een aantal kortetermijnmaatregelen uitgevoerd. Tijd dus om met de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nieuwe strategische afspraken te maken en het actieprogramma te verfijnen, aan te vullen, te verbeteren,... Het is belangrijk om het geactualiseerde actieprogramma op te maken volgens de vernieuwde methodologische richtlijnen.⁹

Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over het verdere procesverloop. Zie stap 3: Conclusie.

⁹ Zie www.mobielvlaanderen.be/convenants

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

Stap 3 : Conclusie

Kruis het spoor aan dat de GBC beslist te volgen. Noteer in het onderste vak eventuele belangrijke aandachtspunten, krachtlijnen, afspraken,...

-	Spoor 1: De GBC beslist het mobiliteitsplan te ' vernieuwen '
X	Spoor 2: De GBC beslist het mobiliteitsplan te ' verbreden of te verdiepen '
-	Spoor 3: De GBC beslist het mobiliteitsplan te ' bevestigen ',

Tijdens de GBC is er geen consensus bereikt over het te volgen spoor. Alle partners (uitgezonderd De Lijn) wensen spoor 2 te volgen vermits de krachtlijnen en principes van het bestaande plan worden bevestigd. Daarbij wordt een grondige "verbreding en verdieping" beoogd, gezien het groot aantal thema's dat is opgenomen. De stad voorziet daarbij een grondige afweging te maken voor het toekomstig bedieningsconcept van regionaal vervoer. De afweging kan gebeuren door het opbouwen van verschillende scenario's in stap 5 van verbreden en verdiepen. De Lijn vindt dit geen voldoende garantie dat de openbaar vervoerstructuur de beleidsprincipes van het huidige plan voldoende zal blijven invullen en wenst het mobiliteitsplan te vernieuwen, spoor 1.

Na een extra overleg met De Lijn op 14 november 2008 is men tot een consensus gekomen tussen de verschillende partners. Voor de stad Lier zal spoor 2 verbreden/ verdiepen gevolgd worden. De stad zal samen met De Lijn onderzoeken hoe binnen het kader van het Mobiliteitsplan en netmanagement de verschillende tracés van de streekbussen mogelijks kunnen worden herverdeeld ten einde de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, het milieu & de doorstroming van het stadscentrum (de Grote Markt) te verbeteren.

De verbreding en verdieping dient zich verder te richten op de hiervoor vermelde thema's met de bedoeling het Beleidsscenario en vooral de begaande actieprogramma's te actualiseren.

verder procesverloop

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN LIER

De sneltoets met het plan van aanpak wordt ter kennisgeving aan de provinciale auditcommissie overgemaakt. Bijlagen die samen met de sneltoets aan de PAC moeten worden overgemaakt:

- verslag(en) van de gehouden GBC('s) m.b.t. de sneltoets
- een kopie van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de strategische projecten

Indien één van de auditleden verzoekt het ter-kennisgeving-voorgelegd punt ten gronde te behandelen, dient dat te gebeuren.

De auditor kijkt na of de sneltoets volledig is ingevuld en maakt een advies op. Hierbij formuleert hij/zij in de eindbeoordeling één van de volgende aanbevelingen: gunstig advies, ongunstig advies (gemotiveerd) of gunstig mits... (gemotiveerd).

Bij spoor 1 'vernieuwen': na gunstig advies kan de procedure van vernieuwen worden opgestart. Hiervoor kan een nieuwe module 1 worden afgesloten. De opmaak van het 'vernieuwd' mobiliteitsplan verloopt in drie fasen zoals bij de opmaak van het eerste mobiliteitsplan.

Bij spoor 2 'verbreden/verdiepen': na gunstig advies kan de procedure 'verbreden en verdiepen' worden opgestart. Ook hier worden drie fasen onderscheiden. In de verkenningsfase wordt het onderzoeksopzet in detail gedefinieerd. De verkenningsnota wordt samen met de sneltoets en GBC-verslagen op PAC besproken en geadviseerd. Daarop volgt de uitvoering van het onderzoek (de uitvoeringsfase) en uiteindelijk de opmaak van een bijgestuurd beleidsplan. Hiervoor kan een nieuwe module 1 worden afgesloten.

Bij spoor 3 'bevestigen': na gunstig advies dient het actieprogramma te worden geactualiseerd. Het geactualiseerde actieprogramma wordt samen met het conformverklaard beleidsplan en een motivatienota overgemaakt aan de vaste leden van de PAC. De motivatienota geeft kort de motivatie voor nieuwe acties en geeft aan hoe deze nieuwe acties worden ingepast in het beleidsplan, geeft de motivatie waarom acties naar voor of naar achter worden geschoven ten opzichte van elkaar en waarom (in voorkomend geval) acties verder gedetailleerd worden. Na gunstig advies van de auditor wordt de conformiteit van het mobiliteitsplan opnieuw voor 5 jaar bevestigd.

Alle details m.b.t. procedures en methodieken zijn beschikbaar in de omzendbrief MOW/2007/3 betreffende "Evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan" en op www.mobielvlaanderen.be/convenants.

10.3.2 Verslag GBC Verkenningnota

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Lier – Verkenningnota

GBC

26 OKTOBER 2009

VERGADERVERSLAG

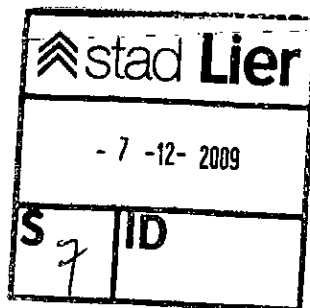
AANWEZIGEN		FUNCTIE	FIRMA/DIENST	TEL	E-MAIL
DOCHEZ	Karen		De Lijn		karen.dochez@delijn.be
FIERENS	Erwin		De Lijn		erwin.fierens@delijn.be
VAN GIJSEL	Werner	Diensthofd RO	Stad Lier		werner.vangijssel@lier.be
HERMANS	Jan	Schepen openbare werken en mobiliteit	Stad Lier		Jan.hermans@lier.be
VANASCH	Karin	Mobiliteitsambtenaar	Stad Lier		karin.vanasch@lier.be
VAN STEEN	Felix		Stad Lier		
			Stad Lier		
ENGELS	Dirk	Projectleider	TRITEL		
CASSAN	Catherine	Projectmedewerker	TRITEL		
VERONTSCHULDIGD		FUNCTIE	FIRMA/DIENST	TEL	E-MAIL
CURINCKX	Nikka	mobiliteitsbegeleider	MOW		
DE PRETER	Hans	Dienstkringingenieur	MOW		
BERTELS	Ann		Politie		
AFWEZIG		FUNCTIE	FIRMA/DIENST	TEL	E-MAIL
BEULENS	Luc		NMBS		Luc.buelens@nmbs.be

AGENDAPUNT	ACTIES	WIE	TIMING
<p>Inleiding</p> <p>Het is de bedoeling van deze vergadering de draft-verkenningnota met de verschillende actoren te overlopen zodat er een consensus bestaat alvorens deze aan de PAC voor te leggen.</p>			
<p>Planningscontext</p> <ul style="list-style-type: none"> - Twee ontbrekende data in de overzichtstabel zullen aangevuld worden. - gRUP Hogenvelden-Posthovenstraat en gRUP Dunglehoef worden best expliciet opgenomen (ipv onder de noemer 'inbreidingsprojecten') gezien hun belangrijke invloed op de mobiliteit - Een opmerking uit het GRS i.v.m De Lijn wordt zal genuanceerd worden. 	<p>Doorgeven informatie</p> <p>benodigde</p>	<p>Werner Van Gijssel</p>	

<p>Thema's</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiets en voetgangersnetwerken: de stad heeft reeds een volledige inventarisatie van het trage netwerk opgemaakt, belangrijk is prioriteiten stellen bij de uitwerking - Openbaar vervoer: na uitvoering van het onderzoek zal er een bilateraal overleg komen tussen de stad en De Lijn om te bepalen hoe het openbaar vervoer kan worden geoptimaliseerd worden om een evenwicht te bereiken tussen bereikbaarheid en leefbaarheid in de binnenstad. De stad belooft te werken aan een vlotte doorstroming over de markt na de knip voor autoverkeer. - Goederenvervoer: <ul style="list-style-type: none"> o Stedelijke distributie dient als onderwerp mee opgenomen te worden binnen dit thema o Langs het Netekanaal wordt voorlopig geen nieuwe bedrijvigheid vergund (dus ook geen nieuw overslagcentrum) - Parkeerplan: de gewenste locatie voor een nieuwe parking en de gewenste aan- en afvoerroutes zijn reeds onderzocht 	<p>Verwerking opmerkingen</p>	<p>alle</p>	<p>TRITEL</p>
<p>Verbredings- en verdiepingsmatrices</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het thema 'fiets- en voetgangersnetwerken' valt onder 'bereikbaarheid'. 			

<p>Onderzoeksopzet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trage wegen: Atlas der buurtwegen en bevraging door de stad ivm buurtwegen opnemen als aanwezige gegevens - Openbaar vervoer: bij de start van het onderzoek wordt best contact opgenomen met de dienst marktonderzoek van De Lijn om te zorgen dat tellingen in het kader van het MP compatibel zijn met tellingen door De Lijn - Sluipverkeer <ul style="list-style-type: none"> o Hier opgenomen knelpunten moeten ook bekeken worden bij de Minder Hinder studie voor de werken aan de R16 o Maaikeneveld opnemen als te onderzoeken as, eventueel ook Beekstraat - Goederenvervoer <ul style="list-style-type: none"> o Er zijn reeds een aantal vrachtwagenparkings aanwezig o Eventueel kan in samenwerking met de dienst lokale economie een enquête gehouden worden bij de handelaars naar het aantal en de herkomst en routing van de vrachtwagens die hen bedienen - Parkeren binnenstad <ul style="list-style-type: none"> o Opnemen bij 'uitgevoerd onderzoek': locatie- en routekeuze voor nieuwe parkings o Bijkomend effect van tarifiëring onderzoeken o Ook aan het inzetten van privé-parkings kan gedacht worden o Ook evenement-parkings (op grotere afstand van de binnenstad) moeten bekeken worden 	<p>Verwerking opmerkingen</p>	<p>alle</p>	<p>TRITEL</p>
<p>Conclusie</p> <p>Mits de hier opgenoemde aanpassingen kan iedereen zich vinden in de inhoud van deze verkenningsnota.</p>	<p>Verwerking opmerkingen</p>	<p>alle</p>	<p>TRITEL</p>

10.3.3 Verslag PAC Verkenningnota



departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

College van Burgemeester en Schepenen

**Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Antwerpen**

van en te Lier
Grote Markt 57
2500 Lier

Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 42
2018 Antwerpen

Tel. 03 224 68 45 - Fax 03 224 68 05
frank.leys@mow.vlaanderen.be

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

vragen naar / e-mail

telefoonnummer

datum

Frank Leys
Frank.leys@mow.vlaanderen.be

03/224.68.45

Mob/u/2009/

adviezen

02 DEC. 2009

Betreft: Auditadvies 19 november 2009

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

In bijlage vindt u het auditadvies van de onderstaande agendapunten van de bijeenkomst op donderdag 19 november 2009:

- Lier: verkenningsnota
 - o Hoogstraten: verkenningsnota
 - o varia: sneltoets Schoten
 - o varia: zoersel sneltoets
 - o sneltoets Antwerpen
 - o fietsfonds startnota Beatrijslaan (BAM/SAM) Antwerpen + Zwijndrecht
 - o fietsfonds projectnota havenroute (BAM/SAM) Antwerpen + havenbedrijf
 - o Schelle: fietsfonds Steenwinkelstraat startnota
 - o Projectnota N171 (Boom, Aartselaar, Rumst, Niel)
 - o Kalmthout fietsfonds start- en projectnota Heikantstraat
 - o Laakdal: fietsfonds Oude Vorstseweg-Langedijk projectnota
 - o verlichting N12 Malle module 4 (herneming)
 - o Varia Rijkvorsel - Merksplas module 13 N131 - aanvullingen projectnota
 - o Varia Noord-zuid Kempen N19 - N19a - aanvullingen (Geel - Kasterlee) toegevoegd punt

Hoogachtend,

Frank Leys

Co-voorzitter PAC

Celhoofd Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen



PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE

Antwerpen

BIJEENKOMST van 19 november 2009

ADVIES VAN DE AUDITOR

Mobiliteitsplan van de stad LIER.

Verkenningnota

1. Situering

- ⇒ De stad Lier beschikt over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan dd. 15/06/2000.
- ⇒ De sneltoets is conform verklaard op 22/1/2009.

2. Bespreking Verkenningnota

Volledigheid

De verkenningnota is duidelijk ingevuld. Een verslag van de GBC van 26/10/2009 en het auditverslag over de sneltoets zijn bijgevoegd.

Concrete inhoud

De gemeente wordt gesitueerd en de socio-economische karakteristieken worden weergegeven.

De planningscontext wordt beschreven. Er wordt een overzicht gegeven van de bovenlokale en lokale studies en plannen die na de vaststelling van het huidige Mobiliteitsplan zijn gereedgekomen en wat de relevantie daarvan is voor de aanpassing van het mobiliteitsbeleid.

Besproken worden: RSV 2004, PRSA 2001, 2009, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk laatde wijziging 2008, openbaar vervoer, PRUP afbakening stedelijk gebied 2006, Streefbeeld N10-R16-N14 van 2004, quickscan gewestplantracés 2008, kaderplan ifv het strategisch gebiedsgericht plan voor het stedelijk netwerk Lier – Aarschot 2002, Tweede spoorontsluiting Antwerpse haven en enkele PRUP's.

De plannen op gemeentelijk niveau worden gescreend: GRS, toekomstige ontwikkelingen, Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan 1996, Mercuriusproject 1998, toeristisch plan "Lier, pallieterstad aan de Nete" 1996, RUP dungelhoeff 2009, RUP Hogevelde – Posthoorn, Masterplan stationsomgeving 2009, aanpak zwarte punten TV3V.

Andere relevante plannen: Sluipverkeer Zuidostrand Antwerpen 2007, ongevallen: enkel gevaarlijke punten tv3v 2004.

Suggestie om hier ook de provinciale ongevallengis te gebruiken.

Thema's te verbreden en verdiepen:

- fiets- en voetgangersnetwerken
- openbaar vervoer
- sluipverkeer
- goederenvervoer
- parkeerplan

Te actualiseren:

GRS, fietsroutenetwerk, categorisering wegennet (opname sec weg), snelheidsplan, integraal bewegwijzeringsplan, flankerende maatregelen.

STAP 1. Uitkomst sneltoets

Dit wordt toegelicht in de inleiding. Er is een verwijzing naar de datum van het auditadvies over de sneltoets.

De GBC kiest voor spoor 2: verbreden en/of verdiepen.

STAP 2. Opmaak relatiematrixes.

De matrixes zijn toegevoegd. Per thema wordt een matrix opgesteld.

STAP 3. Opmaak Relatietabel en formulering taakstelling.

Per thema worden de taakstellingen opgemaakt. Het is niet duidelijk met welk ander thema een relatie wordt gelegd.

Er is aandacht voor toegankelijkheid.

STAP 4. Onderzoeksopzet – Plan van Aanpak

Probleemstelling, doelstellingen, onderzoeksvragen, beschikbare gegevens, onderzoeksopzet en verdere uitwerking van het thema worden aangegeven.

De kosten en timing zijn niet weergegeven.

Bespreking in de PAC

RO: goede nota. Thema locatiebeleid komt minder naar voor, liever meer uitwerken gelet op het belang voor het OV.

De Lijn: merkt op dat er niet neergeschreven werd wat besproken is in de GBC. 5.2.1 en 5.2.2 geeft de problematiek veel beter en correcter weer. De Lijn Roept op om besparingsvoorstellen te mogen ontvangen indien de stad vindt dat er teveel lege bussen door de stad rijden.

AWV: In de week is er op piekmomenten vooral hinder door gelede bussen. Op zaterdag domineren de personenwagens.

De stad geeft aan dat de straten te smal zijn en dat de bussen overdag leeg rijden. De frequentie is wel maar één per uur. Er wordt een nieuwe stelplaats en een andere route en halteplaatsen gezocht. HB-onderzoek is verricht ter onderzoek en onderbouwing.

De voorzitter vraagt of de samenwerkingsoverkomst stationsomgeving ondertekend werd. Ja. Men is bezig met het masterplan.

Provincie: vragen over de thema's:

1. OV: stationsomgeving. In hoeverre wordt dit meegenomen in de herziening. De voorstellen van immostar zijn ingrijpend. Die zitten echter al in het masterplan.
2. parkeren: wordt niets over fietsparkeren gezegd.
3. goederenvervoer. De vlaamse methodiek is nog niet goedgekeurd. Het is goed dat dit formeel zou gebeuren anders zitten we weer met een richtlijnenboek zoals de inrichting van secundaire wegen.
4. ongevallengis 2003-2005 meenemen.
5. quick scan gewestplantracé's: Is er contact geweest met Nijlen? Herziening RSPA staat ook al verder. Volgens de stad is er is een contact geweest met Nijlen na de GBC.

AWV: vervoer over water: zijn de bedrijven toegankelijk voor wegtransport? De stad geeft aan dat ze de bestaande bedrijven met kade aan het Netekanaal willen stimuleren om gebruik te maken van de binnenscheepvaart. De ontsluitingsinfrastructuur is aanwezig en sluit aan op de ring.

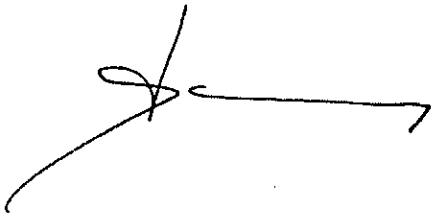
Advies van de auditor

De verkenningsnota wordt gunstig geadviseerd.

De conformiteit van het mobiliteitsplan wordt verlengd volgens de bepalingen van de meest recente omzendbrief.

Er wordt aandacht gevraagd voor de toepassing van het mobiliteitsdecreet inzake het participatietraject.

Voor advies, te Antwerpen,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive 'V' followed by a horizontal line that ends in a small arrowhead pointing to the right.

de interne auditor mobiliteitsplannen,
Valère Donné

Auditvergadering Antwerpen d.d. 19 november 2009

Onderwerp: LIER Verkenningnota



Mobiliteit en
Openbare Werken

naam	functie	telefoon	handtekening
Henk Keymeulen	AWVA Afdelingshoofd Voorzitter	03/224.69.08	verontschuldigd
Frank Leys	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid co-voorzitter	03/224.68.45	
Tom Janssens	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.69.07	
Yves de Beleyr	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.69.14	
Nikka Curinckx	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.68.76	
Kathleen Huet	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.94.26	
Wouter Van Herck	AWVA	03/224.68.97	verontschuldigd
Ilse Moeremans	Agentschap RO – Antwerpen	03/224.65.50	
Lode De Kesel	De Lijn Antwerpen Directeur	03/218.14.02	verontschuldigd
Roger Corbreun	De Lijn Antwerpen	03/218.14.14	
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen DROM	03/240.66.08	
Dirk Lauwers	Extern auditor		
Valère Donné	Intern auditor		
Katleen Solli	AUV		
Martine Geoghegan	TRITEL		
Alphine Coenen	TRITEL		
Karin Van Aelst	Stad Antwerpen Mobiliteit	03 2000347	



10.3.4 Verslag GBC Uitwerkingsnota

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Lier – Uitwerkingsnota

GBC

17 SEPTEMBER 2010

VERGADERVERSLAG

AANWEZIGEN		FUNCTIE	FIRMA/DIENST	TEL	E-MAIL
DOCHEZ	Karen		De Lijn		karen.dochez@delijn.be
FIERENS	Erwin		De Lijn		erwin.fierens@delijn.be
HERMANS	Jan	Schepen openbare werken en mobiliteit	Stad Lier		Jan.hermans@lier.be
CURINCKX	Nikka	mobiliteitsbegeleider	MOW		
ENGELS	Dirk	Projectleider	TRITEL		
CASSAN	Catherine	Projectmedewerker	TRITEL		
VERONTSCHULDIGD		FUNCTIE	FIRMA/DIENST	TEL	E-MAIL
VAN ASCH	Karin	Mobiliteitsambtenaar	Stad Lier		
VAN ASPEREN	Kathy		Provincie		

AGENDAPUNT

Inleiding

Het is de bedoeling van deze vergadering de uitwerkingsnota met de verschillende actoren te overlopen zodat er een consensus bestaat alvorens deze aan de PAC voor te leggen.

Deelnota fietsers

Er dient aangegeven te worden dat het wenselijk is de fiets-o-stade volledig langs de noorzijde van het spoor te laten lopen om zo de moeilijke oversteek ter hoogte van de Lispersesteenweg te vermijden.

Deelnota openbaar vervoer

De Lijn licht de denkpistes ivm mogelijke doorkoppelingen toe (lijnen 150-130/550-560 – koppeling lijn 423 en lijn 1 in Broechem). Er wordt afgesproken het concept voor de nieuwe lijnvoering af te ronden midden 2011 zodat dit geïmplementeerd kan worden bij het einde van de werken aan de Grote Markt in 2012

Deelnota parkeren

Een aantal zaken dienen tekstueel aangepast te worden.

Het aantal woningen op de site 'voormalig Rijkswachtgebouw' dient gecontroleerd te worden.

De belangrijke ontwikkelingen net buiten het centrum Dungenhoef en stationsomgeving dienen tekstueel vermeld te worden

Deelnota sluipverkeer

Er wordt gewezen op het belang van de monitoring van de onderzochte sluiproutes in het kader van de werken aan de ring (R16).

Deelnota zwaar verkeer

Er moet gewezen worden op het feit dat de parkeerdruk van het autoverkeer in het centrum een mogelijk probleem vormt voor de huidige vrachtwagenparking aan de Leuvensevest.

Overige

De opzet van het participatietraject zal besproken worden in de synthesenota.

10.3.5 Verslag PAC Uitwerkingsnota



departement

**Mobiliteit en
Openbare Werken**

College van Burgemeester en Schepenen
van en te Lier
Grote Markt 57
2500 Lier

**Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Antwerpen**

Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 42
2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 45 - Fax 03 224 68 05
frank.leys@mow.vlaanderen.be

uw bericht van

Uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

Mob/u/2010/

advies

vragen naar / e-mail

telefoonnummer

datum

10 NOV. 2010

Frank Leys
Frank.leys@mow.vlaanderen.be

03/224.68.45

Betreft: Advies auditvergadering 21 oktober 2010

Geachte,

In bijlage vindt u het auditadvies van de onderstaande agendapunten van de bijeenkomst op donderdag 21 oktober 2010:

- o Zoersel: beleidsplan
- o Berlaar: Verkenningsnota verbreden/verdiepen
- o Lier: uitwerkingsnota verbreden en verdiepen
- o Mol: Beleidsplan verbreden en verdiepen
- o Mol: projectnota module 13 - N136 – N123
- o Hoofdroute langsheen spoorlijn Antwerpen-Mechelen, vak Kontich-Duffel: Start- en projectnota (Provincie)
- o Mortsel: projectnota fietspad N10 / stadsplein - module 13 + aanvullingen herinrichting N10 (projectnota)

Hoogachtend,

Frank Leys
Co-voorzitter PAC
Celhoofd Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen



PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE

Antwerpen

BIJEENKOMST van 21 oktober 2010

ADVIES VAN DE AUDITOR

Mobiliteitsplan van de stad LIER.

Uitwerkingsnota

1. Situering

- ⇒ De stad Lier beschikt over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan dd. 15/06/2000.
- ⇒ De sneltoets is gunstig geadviseerd door de PAC op 22/1/2009.
- ⇒ De verkenningsnota is gunstig geadviseerd door de PAC op 19/11/2009.
- ⇒ De uitwerkingsnota wordt voorgelegd aan de PAC op 21/10/2010.

2. Bespreking Uitwerkingsnota

Volledigheid

De uitwerkingsnota is duidelijk ingevuld. Een verslag van de GBC van 17/09/2010 en het auditverslag over de verkenningsnota zijn bijgevoegd.

Deze bestaat uit een synthesenota en 5 deelnota's:

- fietsnetwerken
- openbaar vervoer
- parkeren
- sluijpvverkeer
- vracht

In de verkenningsnota was het fietsnetwerk verbreed tot Fiets en voetgangersnetwerken.

Participatietraject

Het participatietraject wordt gevolgd. De uitwerkingsnota's werden besproken in de mobiliteitscommissie van 1 Juli 2010. Het verslag van het participatietraject werd niet toegevoegd evenmin als het gemeenteraadsbesluit. De gemeente stelt dat de participatie gevoerd zal worden over het beleidsplan.

STAP 5. Uitwerking onderzoek

Probleemstelling, onderzoekopzet, uitgevoerd onderzoek worden per thema aangegeven. De benamingen van de thema's zijn niet altijd consequent.

Thema fietsers en voetgangers.

Dit zit in deelnota fietsnetwerken. De probleemstelling spreekt over trage netwerk. Men geeft basisprincipes, attractiepolen, strategische projecten, knelpunten en missing links weer. De punten waar de categorisering niet overeen komt met die van de buurgemeenten wordt aangegeven. Er worden wijzigingen voorgesteld zoals de ontsluiting van het industriegebied Hagenbroek naar het station en fiets-o-strade langs het spoor. Ook de ontdubbeling van de fiets-o-strade in westelijke richting en vervolg in oostelijke richting. Over voetgangers werd niets gezegd.

Thema openbaar vervoer

Probleem zijn het drukke busverkeer in het centrum en de regiobussen en de bediening van Koningshooikt. Uitgebreid onderzoek naar het gebruik per halte, bestemming en motief onderzoek en bevraging naar voor-en natransport. Doorsnedetellingen van De Lijn werden meegenomen. Scenario's voor de binnenstad uitgewerkt en geëvalueerd.

Besluit: Eerst zal het doorkoppelscenario (1) met snelheidverlaging in de binnenstad maximaal worden uitgewerkt. Er is ook een knip – scenario (4) ontworpen.

Thema parkeren

Functieanalyse, studie capaciteit en bezettingsgraad, analyse toekomstige behoefte.

Conclusies: geen grote knelpunten. Algemeen probleem bij evenementen. Duidelijk onderscheid tussen de beide stadshelften oost en west. In het westen is er meer ruimte nodig. Het ziekenhuis zorgt voor parkeerproblemen.

Thema sluipverkeer

De binnenstad is nog volledig doorkruisbaar en kent doorgaand verkeer. Bij congestie op de ring gebruikt men sluiproutes door het centrum. Onderzoek in de binnenstad in december 2009 naar herkomsten en bestemmingen uitgevoerd voor minder hinder wordt gebruikt. In de woonlobben kentekenonderzoek naar sluipverkeer.

Conclusies: circulatievoorstel met knip tussen linker en rechteroever van de Nete tijdens de werken aan de ring nuttig als proef voor definitieve herziening van de verkeerscirculatie in de binnenstad. Sluipverkeer op bepaalde routes werd vastgesteld. Maatregelen zijn nodig in de Hondstraat en Maaikenveld. Probleem monitoren tijdens werken. De Lierse ring moet goed functioneren.

Thema zwaar vervoer

Geen duidelijk beeld op gewenste routes. Wens om transport over water te stimuleren. Ook parkeerhinder door vrachtwagens.

Herkomst-bestemmingsonderzoek binnen de vesten wordt gebruikt. Bijkomend HB-onderzoek van vrachtverkeer in de avondspits. Overzicht attractiepolen voor zwaar verkeer. Parkeerstudie op zaterdag. Zoektocht naar alternatieve locaties.

Conclusies vooral verkeer van lichte vrachtwagens. Echt doorgaand verkeer is beperkt. Wel is er bestemmingsverkeer dat aan de verkeerde zijde de stad inrijdt en de Grote Markt en Zimmerplein onnodig belast. Geen zware knelpunten op het vlak van parkeren. De voorziene parkings worden goed gebruikt. Er staan nog vrachtwagens in woonwijken. Een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is wenselijk gelet op de stijging van de parkeerdruk ..

Bespreking in de PAC

Auditor: Suggestie voor het beleidsplan: In de verkenningsnota werd de planningscontext beschreven en een overzicht gegeven van de bovenlokale en lokale studies en plannen die na de vaststelling van het huidige Mobiliteitsplan zijn gereedgekomen waaronder enkele RUP's. RUP dungelhoeff 2009, RUP Hogevelde – Posthoorn, Masterplan stationsomgeving 2009. Kan het statuut van deze plannen goed weergegeven worden in het beleidsplan?

De methodiek voor ontwerp van het vrachtroutenetwerk is door het studie bureau gebruikt om routes te selecteren in het beleidsplan. Er worden beter geen vrachtroutes type II geselecteerd indien dit niet data over vrachtverplaatsingen tussen bedrijven onderling kan gestaafd worden. (p. 11 – N10)

R&E: voetgangersnetwerken: wat wordt verder uitgewerkt?

Parkeren: extra parkings of betere bewegwijzering als oplossingen voor het westen?

Volgens het studie bureau is de parkeer vraag van het ziekenhuis lager dan die van andere ziekenhuizen wat toont dat er meer alternatieve modi gebruikt worden. 500 bedden is echter niet gering. Het probleem heeft vooral te maken met het personeel en de overlapping tussen de diensturen.

De Lijn: heeft tekstuele opmerkingen die beter in het beleidsplan kunnen aangepast worden. Men gaat in de uitwerkingsnota te ver in de detaillering van de voorstellen inzake openbaar vervoer.

Uitwerkingsnota Openbaar Vervoer

p. 14: 3.3.2.

“Het gebied binnen de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied Turnhout (...)”

Copy-paste van mobiliteitsplan Turnhout???

p. 32: Laatste zin: *“Toch blijkt men bereid”*

→ bereid tot ... ???

- p. 34: - 1^{ste} alinea: "Hierdoor passeert een bus per rit twee maal over de Grote Markt"
→ is niet correct: dit zijn telkens twee verschillende ritten
- 2^{de} alinea: "(...) Hiervoor moeten de rijtijden van beide gekoppelde lijnen op elkaar afgestemd kunnen worden."
→ is niet correct: de doortochttijden van de gekoppelde lijnen moeten op elkaar afgestemd worden

p. 37: "Ook zou de lijn 423 eventueel beperkt kunnen worden tot Broechem, waarbij de stadslijn 1 dan verlengd wordt tot Broechem zodat een overstap mogelijk wordt"
→ dit is veel te gedetailleerd om in dit stadium al in het mobiliteitsplan te zetten. De mogelijkheden voor doorkoppelen en dergelijke worden onderzocht, maar zekerheden zijn er absoluut nog niet, zeker niet over wat er al dan niet met lijn 423 en 1 zal gebeuren.

Figuren B15 en B17 (scenario's 2 en 4): lijn 297 moet doorgetekend worden richting Antwerpen (opmerking ook al gegeven tijdens laatste GBC, zou aangepast worden)

Synthesenota : idem als in uitwerkingsnota:

p. 10: "Ook zou de lijn 423 eventueel beperkt kunnen worden tot Broechem, waarbij de stadslijn 1 dan verlengd wordt tot Broechem zodat een overstap mogelijk wordt"
→ dit is veel te gedetailleerd om in dit stadium al in het mobiliteitsplan te zetten. De mogelijkheden voor doorkoppelen en dergelijke worden onderzocht, maar zekerheden zijn er absoluut nog niet, zeker niet over wat er al dan niet met lijn 423 en 1 zal gebeuren.

Begeleider: geen opmerkingen.

Provincie:

Men is blijkbaar afgestapt van de benoemingen primair en secundair. Onduidelijkheid over BFF en lokaal: waar worden welke wijzigingen voorgesteld mbt het BFFN?
Hoe ver staat de stad met de realisatie van het BFFN?
Er wordt voorgesteld aan te geven in het actieplan welke stukken niet conform zijn en dienen aangepast mbt infra, welke wijzigingen voorgesteld worden.
Blijkbaar gaat de wijziging vooral over het tracé langs de spoorweg. Er wordt de suggestie gedaan het tracé aan de overkant te leggen om te vermijden dat men teveel moet oversteken. De Lispersteenweg is met zijn schuine oversteek te gevaarlijk om hier van kant te wisselen. De suggestie werd reeds afgetoetst met Nijlen.

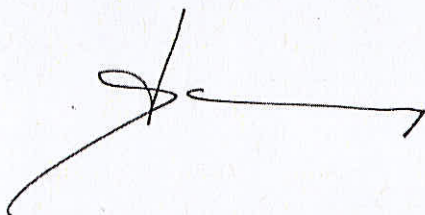
Advies van de auditor

De uitwerkingsnota wordt gunstig geadviseerd.

De conformiteit van het mobiliteitsplan wordt verlengd volgens de bepalingen van de meest recente omzendbrief.

Bij het beleidsplan dient het gemeenteraadsbesluit en het verslag van het participatietraject en de behandeling van de opmerkingen te worden weergegeven.

Voor advies, te Antwerpen,



de interne auditor mobiliteitsplannen,
Valère Donné

Provinciale Auditcommissie Antwerpen
Vergadering van 21 oktober 2010



Onderwerp: Lice - Uitwerkingsschema spoor 2

Mobiliteit en
Openbare Werken

naam	functie	telefoon	handtekening
Henk Keymeulen	AWVA Afdelingshoofd Voorzitter	03/224.69.08	verontschuldigd
Frank Leys	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid co-voorzitter	03/224.68.45	verontschuldigd
Tom Janssens	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.69.07	
Yves de Beleyr	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.69.14	
Nikka Curinckx	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.68.76	
Kathleen Huet	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.94.26	
Wouter Van Herck	AWVA	03/224.68.97	
Ilse Moeremans	Ruimte en Erfgoed – Antwerpen	03/224.65.06	
Lode De Kesel	De Lijn Antwerpen Directeur	03/218.14.02	
Roger Corbreun	De Lijn Antwerpen	03/218.14.14	
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen DROM	03/240.66.08	verontschuldigd.
Dirk Lauwers	Extern auditor		
Valère Donné	Intern auditor		
Kathy V Apelen	Prov. Antwerpen DROM	03 240 66 20	
Catherine Cassan	TRITEL	015/44 61 18	
Dirk Bluges	TriTel	015/44 61 10	
Karin Van Acker	Stad hier	03/800 03 47	
Jan Heunman Wisselings	Scheep O W a Mobiliteit -> Stad hier	03/800 03 09	verontschuldigd

10.3.6 Verslag GBC Beleidsnota

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Lier – Beleidsnota

GBC

17 augustus 2011

VERGADERVERSLAG

AANWEZIGEN		FUNCTIE	FIRMA/DIENST	E-MAIL
HERMANS	Jan	Schepen openbare werken en mobiliteit	Stad Lier	Jan.hermans@lier.be
VANASCH	Karin	Mobiliteitsambtenaar	Stad Lier	karin.vanasch@lier.be
CURINCKX	Nikka	mobilitateitsbegeleider	MOW	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
VANHEE	Marc		Provincie Antwerpen	Marc.vanhee@admin.provant.be
BRAECKMANS	Stefan		De Lijn	Stefan.braeckmans@delijn.be
VERHEYEN	Gust		De Lijn	Gust.Verheyen@delijn.be
VERRETH	Bart	DH Milieu	Stad Lier	Bart.verreth@lier.be
ENGELS	Dirk	Projectleider	TRITEL	Dirk.engels@tritel.be
CASSAN	Catherine	Projectmedewerker	TRITEL	Catherine.cassan@tritel.be
VERONTSCHULDIGD		FUNCTIE	FIRMA/DIENST	E-MAIL
VANAPEREN	Kathy		Provincie Antwerpen	Kathy.vanaperen@admin.provant.be
FIERENS	Erwin	Hoofd Planning	De Lijn	Erwin.fierens@delijn.be

AGENDAPUNT

Inleiding

Het is de bedoeling van deze vergadering de draft-beleidsnota met de verschillende actoren te overlopen zodat er een consensus bestaat alvorens deze aan de PAC voor te leggen.

Informatief gedeelte

- Er zijn enkel een aantal beperkte tekstuele opmerkingen

Werkdomein A

- Vermelden stavaza RUP's
- De R16 is gecategoriseerd als primaire weg type II
- De plannen met betrekking tot de aansluiting van de N10 op de R11 hebben een belangrijke impact op de verkeerssituatie in Lier. Deze aansluiting is niet gewenst vanuit de stad. Dit dient als aandachtspunt mee opgenomen te worden.

Werkdomein B

- Fietsbruggen/tunnels weergeven als onderdeel van het wensnetwerk
- Belang voldoende fietsenstallingen op openbaar domein aangeven
- Mogelijke aanvulling OV-net: verlenging bus 1 tot bedrijvenzone Itterbeek
- De Lijn werkt aan een nieuwe lijnvoering voor Lier. Zodra de plannen op punt staan zal dit voorgelegd worden aan de stad. Voor de invoering wordt september 2012 voorgesteld, samenvallend met de opening van de tramlijn tot Boechout.
- Bij het RUP voor de omgeving Zwembad wordt rekening gehouden met een mogelijke eindhalte voor De Lijn in deze omgeving. Het gaat hier om een mogelijke evolutie op lange termijn
- Voor de vrachtroutes moet aangegeven worden dat het om een suggestie vanuit de stad gaat, de volledige uitwerking dient immers op een hoger niveau te gebeuren.
- De bereikbaarheid voor voetgangers van de verschillende parkings en vooral Parking Wallenhof is een belangrijk aandachtspunt
- In het kader van de verkeersveiligheid zijn ook de oversteken van de recreatieve fietsroutes van belang

Werkdomein C

- Ook de fietsintensiteiten dienen opgevolgd te worden.

Actietabel

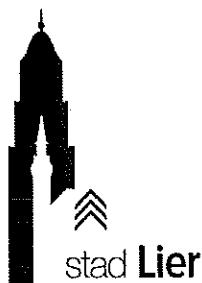
De verschillende actoren zullen de actielijst nog bekijken en eventuele opmerkingen doorgeven. De actietabel wordt aangevuld met de acties ivm parkeren.

Conclusie

Mits voorgestelde aanpassingen kan iedereen zich in de nota vinden.

10.3.7 Gemeenteraadsbeslissing voorlopige vaststelling beleidsplan

10.3.8 Gemeenteraadsbeslissing vaststelling participatietraject

UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK
VAN DE GEMEENTERAAD

Afdeling :	Verkeer	Pagina :	1
Ref. Nr. :		Openbare zitting dd.	21/02/2011
Aantal leden :	31	Dagorde nr. :	10

Aanwezig:	Christel Van den Plas	voorzitter
	Marleen Vanderpoorten,	burgemeester
	Els Van Weert, Guido Van den Bogaert, Jan Hermans,	
	Gert Van Eester, Freddy Callaerts, Annemie Schuermans,	
	Koen Breugelmans, Patrick Tersago,	schepenen
	Jan Mortelmans, Ludo Peeters, Frank Boogaerts,	
	Walter Grootaers, Jan Van Gorp, Frans Verzwylvel,	
	Ismaël Tafforeau, Jenny Van Damme, Sophie D'Hulst,	
	Marcel Taelman, Öztürk Taspınar, Kristin Van Eetvelt,	
	Paul Boschmans, Veronique Vercammen, Ella Cornelis,	
	Olivier Peeters, Ivo Andries, Sabine Leyzen, Rik Verwaest,	
	Nik Van Gool, Sanya Özdemir,	raadsleden
	Anja Vlaeymans,	secretaris
	Werner Cazaerck,	korpschef

Verontschuldigd:

Dossiernaam :	VERKEER - Allerlei
Titel :	Uitwerkingsnota mobiliteitsplan en participatietraject - GOEDKEURING

De gemeenteraad:

Dossierverantwoordelijke: Karin Van Asch

Voorgeschiedenis

De Stad Lier beschikt over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan dd. 15/06/2000.

De sneltoets is gunstig geadviseerd door de PAC op 22/09/2009.

De verkenningsnota is gunstig geadviseerd door de PAC op 19/11/2009.

De uitwerkingsnota is gunstig geadviseerd door de PAC op 21/10/2010. De conformiteit van het mobiliteitsplan wordt verlengd volgens de bepalingen van de meest recente omzendbrief.

Bij het uiteindelijke beleidsplan dient een gemeenteraadsbesluit van het participatietraject te worden weergegeven.

Feiten en context

Het mobiliteitsplan is een sterke basis voor de uitbouw van een consequent en duurzaam mobiliteitsbeleid. Het vormt voor de gemeente ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Het is dan ook wenselijk dat de gemeente een participatietraject vastlegt voor de opmaak van het mobiliteitsplan.

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid, naast het STOP-principe, ook het

VERKEER - Allerlei
 10 Uitwerkingsnota mobiliteitsplan en participatietraject - GOEDKEURING

participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vastleggen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid".

Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neem over het participatietraject en dit traject daarna voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het decreet geeft de steden en gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat vast te stellen. Gezien het decreet pas is opgemaakt na aanvang van de studieopdracht, is het participatietraject niet bij de opstart kunnen opgemaakt worden.

Indien geen participatietraject wordt vastgelegd wordt het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan onderworpen aan een openbaar onderzoek. Het uitvoeren van een openbaar onderzoek blijft uiteraard steeds mogelijk.

Argumentatie

In Lier bestaan reeds geruime tijd twee organen die de evolutie binnen het mobiliteitsbeleid opvolgen, de Plangroep Verkeer en de Mobiliteitscommissie. Deze worden ook voor de opmaak van het Mobiliteitsplan voorgesteld als de overlegorganen op operationeel en strategisch niveau.

De Plangroep Verkeer bestaat uit vertegenwoordigers van de politie, de verkeerscel, de stedenbouwkundige dienst en de dienst wegen & water. Men bespreekt en adviseert zowel de dagelijkse vragen op vlak van mobiliteit als de meer algemene operationele mobiliteitsvragen. Voor het Mobiliteitsplan fungeert dit overlegorgaan als een praktische procesbegeleiding. De vorderingen van het mobiliteitsplan werden hier dan ook continue opgevolgd.

Op meer strategisch vlak worden de mobiliteitsthema's besproken in een Mobiliteitscommissie. In deze commissie zitten vertegenwoordigers van verschillende belangengroepen, externe experts, vertegenwoordigers van de politieke partijen en van de verschillende stadsdiensten. Voor de verbreding en verdieping van het Mobiliteitsplan Lier fungeert deze Mobiliteitscommissie als het orgaan waarin de analyses en conclusies van het proces worden getoetst aan de inzichten van alle betrokkenen. De huidige uitwerkingsnota's werden besproken in deze Mobiliteitscommissie in de vergadering van 1 juli 2010. Het verslag van de vergadering van de mobiliteitscommissie waarop het mobiliteitsplan werd besproken zal mee opgenomen worden bij het beleidsplan. Daarnaast zal tekstueel worden opgenomen welke aanpassingen er gebeurden aan het mobiliteitsplan ten gevolgen van deze vergadering.

Op basis hiervan zal het voor de auditor mogelijk zijn de resultaten van het participatietraject te beoordelen.

Marleen Vanderpoorten	Ja
Els Van Weert	Ja
Guido Van den Bogaert	Ja
Jan Hermans	Ja
Gert Van Eester	Ja
Freddy Callaerts	Ja
Annemie Schuermans	Ja
Koen Breugelmans	Ja
Patrick Tersago	Nee
Jan Mortelmans	Onthouding

VERKEER - Allerlei
10 Uitwerkingsnota mobiliteitsplan en participatietraject - GOEDKEURING

Ludo Peeters	Ja
Frank Boogaerts	Ja
Walter Grootaers	Ja
Jan Van Gorp	Onthouding
Frans Verzwylvel	Onthouding
Ismaël Tafforeau	Ja
Christel Van den Plas	Ja
Jenny Van Damme	Ja
Sophie D'Hulst	Ja
Marcel Taelman	Onthouding
Öztürk Taspinar	Ja
Kristin Van Eetvelt	Ja
Paul Boschmans	Nee
Veronique Vercammen	Onthouding
Ella Cornelis	Onthouding
Olivier Peeters	Onthouding
Ivo Andries	Ja
Sabine Leyzen	Ja
Rik Verwaest	Ja
Nik Van Gool	Ja
Sanya Özdemir	Ja

Besluit :

Met 22 stemmen voor - 2 stemmen tegen - 7 onthoudingen

Art 1 :

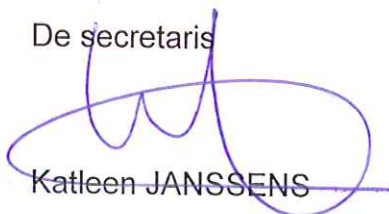
De gemeenteraad keurt de uitwerkingsnota van het Mobiliteitsplan en het participatietraject goed.

De secretaris
(Get.) Katleen Janssens

De voorzitter
(Get.) Christel Van den Plas

Voor eensluidend afschrift,

De secretaris



Katleen JANSSENS

De burgemeester



Marleen VANDERPOORTEN

10.3.9 Verslag participatietraject

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP Verkeerscommissie Lier: bespreking beleidsnota mobiliteitsplan

Project P.002095

Datum vergadering - 29 augustus 2011

Plaats Stadhuis Lier

Verslaggever Cathérine Cassan

Aanwezigen

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	
Lier	Vanderpoorten Marleen, Burgemeester	aanwezig
Lier	Hermans Jan, Schepen	aanwezig
Lier	Van Asch Karin, Mobiliteitsambtenaar	aanwezig
Lier	Ismael Tafforeau, Gemeenteraadslid	aanwezig
Unizo	Geert Baetens	aanwezig
TRITEL	Dirk Engels	aanwezig
TRITEL	Catherine Cassan	Aanwezig
	Herman Willemse	verontschuldigd
	Rony Van Oosterwyck	verontschuldigd
	Ann Bertels	verontschuldigd
	Bjorn Macauter	verontschuldigd

1. Doel van de vergadering.

In het kader van het participatietraject dient het mobiliteitsplan besproken te worden met verschillende belangengroepen. In Lier is hiervoor een bestaand orgaan voorhanden, namelijk de mobiliteitscommissie. In deze vergadering worden strategische beslissingen met betrekking tot mobiliteit besproken. De uitwerkingsnota's werden reeds informeel aan deze vergadering voorgelegd. Nu wordt het beleidsplan voorgelegd.

2. Inleiding.

Ter inleiding wordt het proces van het mobiliteitsplan toegelicht. Ook wordt ingegaan op de structuur van de nota. Ook de beleidsvisie wordt toegelicht. Lier kiest resoluut voor een verkeersluw centrum waarbij de slogan 'kies de JUISTE poort' centraal staat. Over dit principe is er eensgezindheid. Hieronder worden enkel de elementen besproken waarover opmerkingen geformuleerd werden.

3. Opmerkingen vergadering

Volgende gevaarlijke punten worden aangehaald

- Kruispunt R16-Boomlaarstraat
Hier geldt momenteel een tijdelijke snelheidsbeperking tot 70 km/u om de veiligheid op korte termijn te verhogen. Op lange termijn zal deze straat ontsloten worden via de nieuwe toegangsweg naar het station en dus niet langer rechtstreeks aansluiten op de R16.
- Kruispunt N10 – Guido Gezellelaan
Dit punt wordt op korte termijn aangepast. De middenberm zal hier gesloten worden en verder op de N10 zal een keerbeweging mogelijk gemaakt worden.

Wat is de huidige stand van zaken ivm het nieuwe fietspad 'oud spoor'?

Hierover zijn gesprekken met de NMBS-groep lopende.

De slechte staat van de fietspaden tussen Lier en Koningshooikt is een belangrijk knelpunt bij het verkeersluwer maken van de binnenstad. De plannen voor dit fietspad liggen klaar bij het Vlaams gewest. Er dienen nog onteigeningen te gebeuren. De stad dringt verder aan op de realisatie van dit fietspad.

De toegang tot het station per fiets is erg belangrijk. Dit moet als aandachtspunt meegenomen bij de heraanleg van het station.

Dit zal zeker meegenomen worden. In de huidige fietsroutekaart wordt hiervoor al een aanzet gegeven.

Is de verkeersdruk op de Grote Markt permanent een probleem? Kunnen we niet eerder spreken van een piekbelasting op bepaalde momenten? Zou een systeem met tijdsregimes mogelijk zijn?

De stad heeft gekozen voor de aanduiding van de Grote Markt als 'voetgangerszone'. Deze selectie bleek het meest geschikt om doorgaand verkeer effectief te weren. Een aanduiding 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' heeft immers weinig tot geen effect. Gemotoriseerd verkeer is in een dergelijke zone altijd verboden (uitgezonderd hulpdiensten), met een mogelijke bijkomende uitzondering voor openbaar vervoer en voor laden en lossen (dit binnen een beperkt tijdsvenster). Een tijdsvenster voor alle verkeer is bijgevolg niet mogelijk. Er kan wel voor een beperkte groep gebruikers een uitzondering worden gemaakt. De definiëring van deze groep is echter geen sinicure.

Voor een verkeersluwe binnenstad is een vlot werkende ring nodig. Wat wordt hier op korte termijn aan gedaan?

Op korte termijn zal wellicht het kruispunt met de Mechelsesteenweg aangepakt worden. De stad blijft aandringen bij het Vlaams gewest om ook de andere kruispunten verder te optimaliseren.

Door de werken op de Grote Markt maken schoolgaande jongeren momenteel gebruik van de voetpaden om naar school te fietsen. Is het mogelijk hier politietoezicht te voorzien?

Bij de start van de werken werd aan de scholen gevraagd hun leerlingen aan te zetten eerder via de Vesten dan door het centrum te fietsen.

Een voldoende parkeeraanbod in het westen van de stad is belangrijk voor de daar gevestigde handels- en horecazaken. Met name in de omgeving van de Lisperpoort zou bijkomende parkeerruimte voorzien moeten worden. De locatie van het voetbalstadion is te ver weg voor gewone zaterdagen, deze kan enkel ingezet worden bij evenementen (met pendeldienst). Zijn er mogelijkheden op de site VTI?

In eerste instantie dient de parkeerdruk van het ziekenhuis meer op eigen terrein opgevangen te worden. Vanuit de stad wordt momenteel een uitbreiding van de ondergrondse parking 'Grote Markt' voorzien. Ook aan de KTA wordt een nieuwe parking van 126 plaatsen voorzien, deze zal bovendien bereikbaar zijn voor autoverkeer vanuit het oosten van de stad. De site van het VTI is moeilijk bereikbaar en ligt te dicht bij de parking station. De ontwikkeling van deze site is ook nog niet volledig duidelijk. Verder zoekt de stad vooral naar bijkomende parkeergelegenheid buiten de vesten, aansluitend op de invalswegen. Dit deels om de parkeerdruk in de wijken op te vangen, deels om bezoekers van de binnenstad op te vangen buiten het eigenlijke centrum.

De stad stelt de vraag of de vergadering suggesties heeft naar evaluatie van de nieuwe circulatie. Onder andere de omzet van de handels- en horecazaken is een mogelijke parameter. Er wordt aangegeven dat het contrast tussen de oostelijke en westelijke stadshelft wellicht zal verscherpen. Ter ondersteuning van de handelszaken heeft Lier een 'winkelpandenbeleid', dit beleid concentreert zich evenwel op het kernwinkelgebied (tussen Grote Kerk en Station). Er wordt ook gewezen op het belang van een gezamenlijke communicatie van stad en

handelaars. Er wordt gedacht over een 'spaarkaart' voor de winkels in het centrum waarbij men de gespaarde punten kan gebruiken in de betaalparkings, het zwembad,...

4. Conclusie

Algemeen wordt de doelstelling om het centrum verkeersluwer te maken aanvaard. Er wordt wel gewezen op het belang van:

- Een vlotte doorstroming op de ring;
- Een duidelijke communicatie mbt de bereikbaarheid van attractiepolen en handelszaken;
- Een voldoende aanbod aan parkeergelegenheid voor beide stadsdelen;
- Een ondersteunend beleid voor handel en horeca.

10.3.10 Overzicht bijkomende woningen

nr	site	opp	aantal woningen	afgerond	voorzien vóór 2011	voorzien na 2011	zone
1a	Bogerse Velden West fase 1	2,65	90			X	1
1b	Bogerse Velden West fase 2	3,98	140			X	1
1c	Bogerse Velden Oost	5,03	120		X		1
1d	Bogerse Velden Midden	0,61	40	X			1
2a	Frans Boogaertsiaan	1,75	60			X	3
2b	Bosstraat	2,18	60		X		3
3	Hoogveldweg	3,35	110			X	5
4	Steiner	7,06	60		X		1
5	Charon	4,5	200		X		3
6	Dungelhoeff	13,21	420		X		3
7	Sion	2,73	140			X	9
8	Gasfabriek	1,8	100			X	9
10	rivierstraat	3,95	200		X		8
11	Kroonstraat	2,9	100	X			6
12	Nieuwpoortstraat	2,7	120	X			1
13	Frankenwege	4,76	120			X	1
15	Donk (Villa Grootaers + achtergrond)	0,75	40	X			2
17	t Vestje	1,6	120			X	9
18	Maanstraat/Sterrenstraat	0,87	40	X			1
19	Kesselsesteenweg- Maasfortbaan	0,5	30	X			7
21	Ogezlaan	0,75	30			X	3
22	Politie/Bank van Breda	0,32	10			X	9
23	Smedenstraat	1,13	30			X	
24	Bollaarstraat	1,02	30			X	1

nr	site	opp	aantal woningen	afgerond	voorzien vóór 2011	voorzien na 2011	zone
25	Kesselsesteenweg Nauwelaerts	1,07	40			X	7
26	Lierse	5,7	230			X	1
28	Keyserhof	1,04	70	X			9
29	Pidpa	0,65	40			X	1
30	Laporte-Caroly	3,6	100			X	9
31	Drie Molekens	1,47	50	X			4
32	Gronden achter Prémaman	0,64	20			X	3
33	Beukenlaan	0,46	10			X	4
34	Pannenhuisstraat OCMW	0,72	20		X		1
	Overige kleine projecten		10			X	
	Totaal	91,01	3000	490	1080	1430	